DECISIÓN (UE) 2025/2453 DE LA COMISIÓN

de 26 de noviembre de 2024

en el asunto SA.101557 (2023/NN, ex-2022/PN) — Francia — Comunicaciones marítimas de Córcega (2023-2030)

[notificada con el número C(2024) 8473]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 108, apartado 2, párrafo primero,

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

1.1. Fase de notificación previa

(1) Mediante carta de 17 de enero de 2022, las autoridades francesas informaron a la Comisión de que la Oficina de Transportes de Córcega (en lo sucesivo, «**la OTC**») había comenzado los trámites para determinar si existía una necesidad de servicio público en relación con los servicios marítimos entre Córcega y la Francia continental. La Comisión incoó un procedimiento de notificación previa el 19 de enero de 2022, registrado con la referencia SA.101557. Las autoridades francesas enviaron sus observaciones iniciales a la Comisión mediante cartas de 19, 25 y 27 de enero de 2022.

(2) Mediante cartas y correos electrónicos de 4 y 15 de febrero y de 22 de marzo de 2022, la Comisión solicitó información adicional a las autoridades francesas. Estas remitieron sus respuestas el 15 de febrero y el 7 y 31 de marzo de 2022.

(3) Mediante cartas de 15 de marzo, 8 de abril, y 19 y 20 de mayo de 2022, las autoridades francesas informaron a la Comisión de su intención de adjudicar cinco convenios de delegación de servicio público, por un período de ocho años (2023-2030), para el transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre el puerto de Marsella y cada uno de los cinco puertos de Ajaccio, Bastia, Porto-Vecchio, Propriano y L'Île-Rousse (en lo sucesivo, «**los CDSP**» o «**las medidas**»).

(4) Mediante cartas y correos electrónicos de 20 de abril; 30 de mayo; 12 de julio; 11 de agosto; 3, 18, 21, 23 y 30 de noviembre, y 1 y 2 de diciembre de 2022, la Comisión solicitó información adicional a las autoridades francesas. Presentaron sus respuestas en sus cartas y correos electrónicos de 7 y 22 de junio; 22 y 27 de julio; 10, 13 y 14 de octubre; 8, 10, 11, 17, 22, 24, 25 y 30 de noviembre, y 1 y 2 de diciembre de 2022.

(5) Durante la fase de notificación previa, la Comisión y las autoridades francesas mantuvieron reuniones los días 1, 17 y 22 de febrero; 18 de marzo; 5 de abril; 28 de junio; 11 de julio, y 15, 21 y 30 de noviembre de 2022. Con carácter previo a estas reuniones, o tras ellas, las autoridades francesas facilitaron información adicional el 21 de febrero, el 22 de marzo y el 12 de julio de 2022.

([1]) DO C, C/2024/2266, 22.3.2024, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

(6) Al mismo tiempo, la Comisión recibió información general de un tercero los días 14 de abril; 17, 21, 22 y 30 de junio; 25 de julio; 2 y 30 de septiembre; 5 y 26 de octubre, y 2 de diciembre de 2022, así como los días 30 y 31 de enero de 2023.

1.2. Notificación de las medidas por las autoridades francesas y denuncia de Corsica Ferries

(7) El 27 de diciembre de 2022, las autoridades francesas notificaron a la Comisión los CDSP por vía telemática. Dado que esta notificación estaba incompleta, la Comisión solicitó información adicional a las autoridades francesas el 16 de febrero de 2023. Las autoridades francesas completaron su notificación mediante correos electrónicos de 5 de abril y 2 de mayo de 2023.

(8) El 23 de marzo de 2023, Corsica Ferries presentó una denuncia formal ante la Comisión en la que cuestionaba la legalidad y la compatibilidad de las medidas en lo que respecta, en particular, a la legislación sobre ayudas estatales.

(9) La Comisión remitió la denuncia a las autoridades francesas y solicitó información adicional el 11 de abril y el 5 de junio de 2023. Las autoridades francesas presentaron sus observaciones sobre la denuncia e información adicional el 28 de junio, el 28 de julio y el 27 de octubre de 2023.

(10) Corsica Ferries también aportó información adicional sobre su denuncia mediante correos electrónicos de 13 de octubre y 20 de diciembre de 2023. La Comisión envió esta información adicional a las autoridades francesas el 21 de diciembre de 2023, y estas respondieron mediante correo electrónico de 6 de febrero de 2024.

1.3. Incoación por parte de la Comisión del procedimiento de investigación formal de las medidas

(11) Mediante carta de 23 de febrero de 2024, la Comisión informó a las autoridades francesas su decisión de incoar el procedimiento establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (**TFUE**) con respecto a los CDSP (en lo sucesivo, «**la Decisión de incoación**»).

(12) La Decisión de incoación se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ([2]). La Comisión invitó a las autoridades francesas y a las partes interesadas a que presentaran sus observaciones sobre los CDSP.

(13) La Comisión recibió observaciones de las autoridades francesas el 27 de marzo de 2024. Tras recibir dichas observaciones, la Comisión envió solicitudes de información a las autoridades francesas los días 23 de abril; 13 y 30 de mayo; 14 y 21 de junio, y 2 y 9 de julio de 2024, y las autoridades francesas respondieron los días 23 y 31 de mayo; 13 de junio, y 9, 11, 12 y 17 de julio de 2024, respectivamente.

(14) La Comisión recibió observaciones de varias partes interesadas, a saber, Corsica Ferries (22 de abril de 2024), Corsica Linea (29 de abril de 2024), La Méridionale (29 de abril de 2024) y el grupo STEF (29 de abril de 2024) ([3]).

(15) La Comisión transmitió a Francia las observaciones de Corsica Ferries (el 23 de abril de 2024) y de Corsica Linea, La Méridionale y el grupo STEF (el 30 de abril de 2024), dándole la oportunidad de responder a dichas observaciones. Francia respondió a las observaciones de Corsica Ferries el 25 de junio y el 11 de julio de 2024. Prefirió no pronunciarse sobre las observaciones de las demás partes interesadas.

([2]) DO C, C/2024/2266, 22.3.2024, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2266/oj.

([3]) Corsica Linea, La Méridionale y el grupo STEF solicitaron, mediante correos electrónicos de 8, 15 y 16 de abril de 2024, respectivamente, una prórroga del plazo para presentar observaciones. La Comisión les concedió una prórroga hasta el 29 de abril de 2024.

2. COMUNICACIONES MARÍTIMAS ENTRE CÓRCEGA Y LA FRANCIA CONTINENTAL

2.1. Características socioeconómicas de Córcega

(16) Córcega es una isla francesa situada en el mar Mediterráneo. Se caracteriza por un relieve montañoso, zonas protegidas y zonas rurales especialmente grandes ([4]). La isla tiene una población de casi 350 000 habitantes, de los cuales alrededor del 53 % vive en zonas urbanas y el 47 %, en zonas rurales ([5]). Esta geografía restrictiva hace que Córcega sea una de las regiones menos densamente pobladas de Francia, con una densidad de población de 39 habitantes por km^2. Esta cifra está muy por debajo de la media francesa de 105 habitantes por km^2 ([6]).

(17) La baja densidad de población implica la necesidad de recorrer grandes distancias entre el domicilio y el lugar de trabajo o los lugares de ocio. En Córcega, se realizan más viajes y más largos en comparación con la media nacional ([7]). Además, según el Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos (INSEE) ([8]), la topografía y el carácter rural de los municipios y la escasez de transporte público hacen que se utilicen más vehículos particulares para los desplazamientos diarios (un 86 % frente al 72 % en la Francia metropolitana) ([9]).

(18) Córcega carece de infraestructura de autopistas. Cuenta con una red viaria limitada compuesta por unas diez carreteras comarcales y carreteras locales. Estas carreteras son bastante sinuosas, lo que contribuye a que el tiempo de desplazamiento sea mayor ([10]), complica las condiciones del tráfico ([11]) e incrementa el riesgo de accidentes en carretera. Córcega presenta la tasa de mortalidad en carretera más alta de Francia ([12]). Según el Observatorio de Seguridad Vial francés, estas características se ven agravadas por el turismo. El Observatorio calcula que cada año la llegada y salida de unos 500 000 vehículos transportados en servicios marítimos regulares casi duplica el tráfico diario medio en las carreteras de Córcega durante el período estival ([13]).

(19) La economía de Córcega se basa esencialmente en el sector terciario ([14]). Entre sus servicios, el turismo ([15]) y el comercio al por menor ([16]) se encuentran entre los principales motores de la creación de riqueza y empleo en la isla. La economía local depende en gran medida de las importaciones procedentes de la Francia continental. En 2019, las importaciones procedentes del continente fueron casi cinco veces superiores a las exportaciones ([17]).

([4]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([5]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultado el 18 de octubre de 2024). A modo de comparación, la media nacional es del 67 % para las zonas urbanas y del 33 % para las zonas rurales. La isla de Córcega, por tanto, tiene un carácter mucho más rural que el resto de Francia.

([6]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006409?sommaire=6006454 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([7]) Véase, por ejemplo, el documento de orientación general 2023-2027 sobre el sur de Córcega (p. 6) elaborado por el Observatorio de Seguridad Vial francés, disponible en: https://www.onisr.securite-routiere.gouv.fr/etat-de-linsecurite-routiere/diagnostics-et-politiques-locales-de-securite-routiere/2a-corse-du-sud-document-general-dorientations (consultado el 18 de octubre de 2024).

([8]) Instituto Nacional de Estadística y Estudios Económicos.

([9]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([10]) El plan regional de infraestructuras y servicios de transporte elaborado por la Colectividad de Córcega en 2015 señalaba que la gran cadena montañosa de Córcega dificulta especialmente las comunicaciones internas, y que las redes viarias y ferroviarias son sinuosas y las distancias se miden más en tiempo de desplazamiento que en kilómetros (https://www.aue.corsica/attachment/619085/, p. 9, consultado el 18 de octubre de 2024). Consúltese, asimismo, el documento de orientación general 2023-2027 sobre el sur de Córcega (p. 6) elaborado por el Observatorio de Seguridad Vial francés (véase la nota a pie de página 7).

([11]) Véase la serie de reportajes del canal público de televisión «France 3 Corse» sobre el estado de las carreteras de Córcega: https://france3-regions.francetvinfo.fr/corse/dossier-etats-des-lieux-des-routes-de-corse-et-enjeux-2730762.html (consultado el 18 de octubre de 2024).

([12]) Véase la situación especialmente grave registrada en 2022, con una tasa de mortalidad en carretera en Córcega 2,5 veces superior a la media nacional: https://www.corsematin.com/articles/le-lourd-bilan-de-2022-sur-les-routes-corses-135750 (consultado el 18 de octubre de 2024). Consúltese, asimismo, el documento de orientación general 2023-2027 sobre el sur de Córcega (p. 6) elaborado por el Observatorio de Seguridad Vial francés (véase la nota a pie de página 7).

([13]) Consúltese el documento de orientación general 2023-2027 sobre el sur de Córcega (p. 6) elaborado por el Observatorio de Seguridad Vial francés (véase la nota a pie de página 7).

([14]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006425?sommaire=6006454 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([15]) Véanse los análisis del INSEE sobre la importancia del turismo para el empleo en Córcega: https://www.insee.fr/fr/statistiques/6439057 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([16]) Según el INSEE, el comercio al por menor representa el 67 % del comercio de la isla, nueve puntos más que la media francesa (https://www.insee.fr/fr/statistiques/6006439?sommaire=6006454, consultado el 18 de octubre de 2024).

([17]) Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

(20) En su Dictamen de 17 de noviembre de 2020 sobre la concentración de los mercados en Córcega y el consiguiente impacto en la competencia local (en lo sucesivo, «**el Dictamen de la Autoridad de Competencia**») ([18]), la Autoridad de Competencia francesa señala que la insularidad es la principal restricción específica para el desarrollo de la economía de la isla, ya que el acceso a los mercados puede verse reducido por los costes adicionales causados por el aislamiento geográfico ([19]). Así pues, la Autoridad de Competencia considera que la insularidad y la lejanía geográfica de la Francia continental aumentan los costes de suministro, ya que la utilización del transporte marítimo es estructuralmente más cara. En consecuencia, los operadores económicos se ven limitados por una cadena de suministro más compleja que en el continente ([20]).

(21) Por ejemplo, en el sector de la distribución de combustible, la Autoridad de Competencia observa una diferencia significativa entre el precio que los consumidores pagan por el combustible en Córcega y el que se paga en el continente ([21]). Según la Autoridad de Competencia, esta diferencia se explica en parte por el hecho de que Córcega solo recibe combustible por vía marítima, lo que incrementa su precio final. El transporte por carretera del combustible a las estaciones de servicio también es más costoso, pues la orografía montañosa hace que los tiempos de transporte sean mayores. Por último, el carácter estacional de la demanda vinculada a la temporada turística de verano implica que las existencias deben gestionarse aplicando un modelo «justo a tiempo», lo que conlleva un riesgo de contingentación que puede generar importantes costes adicionales, ya que los depósitos petrolíferos de Córcega tienen una capacidad de almacenamiento limitada ([22]).

(22) Del mismo modo, los alimentos y los productos de consumo son mucho más caros en Córcega que en el resto de Francia, con diferencias del 14 y del 11 %, respectivamente ([23]). El Dictamen de la Autoridad de Competencia considera que esto se explica en parte por factores estructurales relacionados con la insularidad y la estacionalidad. La cadena de suministro desde los centros de compra en el sur de Francia también se alarga por la necesidad de recurrir al transporte marítimo ([24]). Asimismo, la limitada capacidad de almacenamiento de las tiendas de Córcega implica que las mercancías tienen que entregarse con mayor frecuencia que en el continente, y no les permite beneficiarse de los mismos descuentos de los centros de compra que las tiendas situadas en el continente ([25]).

(23) En general, el INSEE señala que Córcega es la región más pobre de la Francia metropolitana: en 2018, el 18,5 % de los habitantes de Córcega vivían por debajo del umbral de pobreza, frente al 14 % a nivel nacional. Esta situación económica y social también se deterioró por la pandemia de COVID-19 en 2020 y 2021 ([26]) y por la elevada inflación derivada principalmente del incremento de los precios de la energía y los alimentos a partir de 2022 ([27]).

([18]) Dictamen 20-A-11, de 17 de noviembre de 2020. La Autoridad de Competencia señala que su dictamen fue solicitado por el Ministerio de Economía. El objeto de esta consulta era informar a las autoridades públicas de diversos problemas de competencia, en particular en relación con el poder adquisitivo de los residentes.

([19]) *Ibidem*, apartado 25.

([20]) *Ibidem*, apartado 26.

([21]) La Autoridad de Competencia observa que, debido a la geografía de Córcega y al escaso desarrollo del transporte público, los hogares de Córcega dependen en gran medida de los automóviles. Sin embargo, a pesar de que el tipo del IVA es 7 puntos porcentuales más bajo en la isla, los combustibles presentan una diferencia de precios muy significativa en Córcega respecto del continente, de alrededor del + 6,7 % en el caso del diésel y del + 5,3 % en el de la gasolina sin plomo 95. Esta circunstancia también ha sido confirmada por el INSEE (https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8, consultado el 18 de octubre de 2024).

([22]) Para consultar más detalles, véase el enfoque sectorial n.º 2 del Dictamen de la Autoridad de Competencia.

([23]) Véase la encuesta del INSEE sobre los niveles de precios de 2022 en Córcega en comparación con la Francia continental: https://www.insee.fr/fr/statistiques/7635831#titre-bloc-8 (consultado el 18 de octubre de 2024). En términos generales, los precios son un 7 % más elevados en Córcega, y la diferencia se ha ampliado desde 2015, a pesar de que Córcega disfruta de un tipo del IVA muy reducido para los productos destinados al consumo humano (un 2,1 % en lugar del 5,5 % o el 20 % aplicados en el continente, dependiendo de la categoría de productos).

([24]) Dictamen de la Autoridad de Competencia, apartados 590 a 594. La Autoridad de Competencia señala que el coste del transporte marítimo es uno de los principales costes adicionales en que incurren los supermercados grandes y medianos: contrariamente a la práctica comercial habitual, según la cual los precios de compra incluyen los costes de entrega hasta el destino previsto de las mercancías, los gastos de transporte marítimo no se incluyen sistemáticamente en el precio de compra. Por consiguiente, las propias tiendas de Córcega asumen el coste del transporte marítimo de las mercancías entre el continente y Córcega.

([25]) Dictamen de la Autoridad de Competencia, apartados 595 a 598. Según la Autoridad de Competencia, las entregas de mercancías a Córcega requieren más tiempo que en cualquier otro lugar de la Francia metropolitana. Suelen ser necesarios tres días, es decir, por término medio, un día más que en el caso de una tienda del continente. Además, las tiendas situadas en el continente disponen de mejores sistemas logísticos para sus mercancías, mientras que las tiendas de Córcega se ven limitadas por el tiempo necesario para el transporte marítimo (descarga de buques y transporte por carretera). Por último, Córcega carece de infraestructura logística local (pocas zonas de almacenamiento disponibles). Estos tres factores tienen dos consecuencias para las tiendas de Córcega. En primer lugar, son necesarios viajes de ida y vuelta frecuentes con el continente para garantizar el reabastecimiento de las tiendas, aumentando así el coste de suministro. En segundo lugar, los centros de compra continentales ofrecen menores descuentos a las tiendas de Córcega, debido a los bajos volúmenes encargados por las tiendas de Córcega como consecuencia, en particular, del limitado espacio de almacenamiento.

([26]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/5386057 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([27]) https://www.insee.fr/fr/statistiques/6676021#tableau-figure3 (consultado el 18 de octubre de 2024). La ilustración 4 del dosier del INSEE muestra que numerosas agrupaciones de municipios de Córcega están sobreexpuestas a la inflación, especialmente la práctica totalidad de la mitad septentrional de la isla y la agrupación de municipios Sartenais-Valinco-Taravo en el sur de la isla, cuyo municipio principal es Propriano.

2.2. **Infraestructura portuaria utilizada para los servicios de transporte marítimo entre la Francia continental y Córcega**

2.2.1. *Los puertos continentales*

(24) Los puertos continentales utilizados para los servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental son los puertos de Marsella, Tolón y Niza (en lo sucesivo, «**los puertos continentales**»).

(25) Marsella está situada a más de 60 km de Tolón (unos 45 minutos por carretera a través de la autopista A50 y menos de una hora en tren ([28])) y a casi 200 km de Niza (aproximadamente 2 horas y 30 minutos por carretera a través de la autopista A8). Tolón está situada a 150 km de Niza (aproximadamente 1 hora y 45 minutos por carretera a través de las autopistas A57 y A8, y 1 hora 45 minutos en tren ([29])).

Ilustración 1

Puertos continentales y puertos de Córcega



Fuente: Gecodia.

2.2.1.1. El puerto de Marsella

(26) El puerto de Marsella es uno de los más grandes de Francia. Alberga un gran número de conexiones marítimas nacionales e internacionales, y está situado cerca del núcleo urbano de Marsella, el segundo más grande de Francia por población.

(27) La autoridad portuaria de Marsella, Grand Port Maritime de Marseille, es una institución pública de naturaleza industrial y comercial.

([28]) Véase el sitio web de la empresa ferroviaria SNCF, disponible en: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-toulon-marseille (consultado el 18 de octubre de 2024). Cada día se prestan casi veinte servicios entre Marsella y Tolón, con un tiempo medio de viaje de una hora.

([29]) Véase el sitio web de SNCF, disponible en: https://www.ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur/trajet-nice-toulon (consultado el 18 de octubre de 2024). Cada día se prestan en torno a quince servicios entre Tolón y Niza, con un tiempo medio de viaje de dos horas.

(28) El puerto de Marsella es un puerto internacional con infraestructuras que permiten gestionar todo tipo de tráfico. Tiene dos muelles principales:

— los muelles orientales (al oeste de Marsella), con diez terminales marítimas, son utilizados principalmente por transbordadores, buques mixtos (carga/pasajeros) y cruceros, y disponen de un astillero de reparación;

— los muelles occidentales (Fos-sur-Mer) están dedicados a grandes movimientos intercontinentales de mercancías (energía, automóviles, contenedores, mercancías especiales, etc.).

(29) Los muelles orientales cuentan con cuatro terminales marítimas dedicadas a transbordadores y buques mixtos, incluidas las dos terminales nacionales de Joliette y Arenc, que albergan, en particular, el tráfico marítimo actual hacia Córcega (con más de diez atraques disponibles). Estas dos terminales están directamente conectadas a tres autopistas: la A7, que atraviesa todo el corredor del Ródano de Lyon a Marsella; la A50, que conecta Marsella con Tolón al este; y la A55, que une Marsella con Martigues al oeste.

2.2.1.2. El puerto de Tolón

(30) El puerto de Tolón alberga conexiones marítimas nacionales e internacionales (con España e Italia). Cuenta con cuatro terminales alrededor de la bahía de Tolón: dos terminales en Brégaillon y dos terminales situadas en el centro de la ciudad de Tolón y La Seyne-sur-Mer, respectivamente. El puerto de Tolón está gestionado por la Cámara de Comercio e Industria de Var (en lo sucesivo, «**la CCI de Var**»).

(31) La terminal sur de Brégaillon está íntegramente dedicada al transporte de bultos pesados, mientras que la terminal norte (**Tolón-Brégaillon**) está equipada con un atraque para acoger exclusivamente el transporte de mercancías. La terminal de La Seyne-sur-Mer se utiliza exclusivamente para cruceros, mientras que la terminal del centro de la ciudad (**Tolón-Port de Commerce**), con tres atraques, se utiliza para transbordadores, cruceros y buques mixtos. La terminal de Tolón-Port de Commerce se ocupa actualmente de todos los servicios de transporte marítimo entre Tolón y Córcega. El puerto de Tolón está relativamente cerca de la autopista A50 y de la estación ferroviaria de Tolón.

2.2.1.3. El puerto de Niza

(32) El puerto de Niza está situado en el centro de la ciudad. Está gestionado por la Cámara de Comercio e Industria de Niza Costa Azul (en lo sucesivo, «**la CCI de Niza Costa Azul**»). Cuenta con dos terminales, cada una de ellas con dos atraques que pueden acoger transbordadores y buques mixtos. Ambas terminales se utilizan principalmente para el tráfico de cruceros y de pasajeros y, en menor medida, para el tráfico de mercancías. El puerto de Niza está relativamente lejos de la infraestructura de autopistas (unos diez kilómetros), mientras que la estación de ferrocarril está bastante cerca.

2.2.2. *Los puertos de Córcega*

(33) Los puertos de Córcega con enlaces marítimos con la Francia continental son Bastia, Ajaccio, L'Île-Rousse, Porto-Vecchio y Propriano (en lo sucesivo, «**los puertos de Córcega**»).

(34) Propriano es el único puerto de Córcega con una única ruta que lo conecta con la Francia continental (Marsella). Los demás puertos tienen conexiones con los tres puertos continentales (Marsella, Tolón y Niza).

(35) Todos los puertos de Córcega están gestionados por la Cámara de Comercio e Industria de Córcega (en lo sucesivo, «**la CCI de Córcega**»).

(36) La ciudad de Bastia está situada en el noreste de Córcega. Se encuentra aproximadamente a 70 km de L'Île-Rousse (1 hora y 40 minutos en automóvil y casi 2 horas en transporte público), situada en el norte de Córcega; a 145 km de Porto-Vecchio, al sureste de la isla; y a 150 km de Ajaccio. La ciudad de Ajaccio, en la zona centro-oeste de Córcega, se encuentra a unos 70 km de Propriano (aproximadamente 1 hora y 30 minutos en automóvil y 2 horas en transporte público), situada al suroeste de Córcega, y a 140 km de Porto-Vecchio. La distancia entre Propriano y Porto-Vecchio es de 70 km (aproximadamente 1 hora y 30 minutos en automóvil y 2 horas en transporte público).

(37) Solo Bastia, Ajaccio y L'Île-Rousse disponen de una estación ferroviaria. Desde Porto-Vecchio existen servicios de autobús interurbanos a Ajaccio, Propriano y Bastia, mientras que desde Propriano hay servicios de autobús interurbanos a Ajaccio y Porto-Vecchio. El cuadro 1 y el cuadro 2 recogen las distancias estimadas entre municipios en transporte público y la frecuencia de los servicios:

Cuadro 1

Servicios ferroviarios en Córcega

	Número de viajes de ida y vuelta ([1]) diarios	Duración del trayecto
Ajaccio – Bastia	5	4 horas
Ajaccio – L'Île-Rousse	2	4 h 45 minutos - 5 h
Bastia – L'Île-Rousse	3	3 h 15 minutos

([1]) Un viaje de ida y vuelta corresponde a dos trayectos.
Fuente: Ferrocarriles de Córcega.

Cuadro 2

Servicios interurbanos en Córcega (autocares)

	Número de viajes de ida y vuelta diarios	Duración del trayecto
Ajaccio – Propriano	5	1 h 45 minutos
Ajaccio – Porto-Vecchio	4	3 h 30 minutos
Propriano – Porto-Vecchio	3	1 h 45 minutos
Bastia – L'Île-Rousse	2	1 h 30 minutos

Fuente: Colectividad Territorial de Córcega.

2.2.2.1. El puerto de Bastia

(38) Bastia es el mayor puerto de Córcega en términos de volumen de pasajeros y mercancías y representa casi el 60 % del tráfico total entre Córcega y el continente. Se trata de un puerto internacional, ya que, además de los servicios de Marsella, Tolón y Niza, también opera rutas con Italia.

(39) El puerto de Bastia cuenta con una terminal marítima con ocho atraques que pueden acoger transbordadores y buques mixtos. Actualmente se están estudiando planes para ampliar el puerto o construir uno mayor, ya que el puerto existente está sujeto a una fuerte congestión ([30]). El puerto está situado en el centro de la ciudad y está comunicado por la carretera comarcal 20 que une Bastia y Ajaccio.

2.2.2.2. El puerto de Ajaccio

(40) Ajaccio es el segundo puerto más grande de Córcega en términos de volumen de pasajeros y mercancías. Además de las conexiones marítimas regulares con Marsella, Tolón y Niza, el puerto de Ajaccio también alberga rutas estacionales con Porto Torres (Cerdeña), Calvi y Propriano.

(41) El puerto de Ajaccio cuenta con una terminal marítima con seis atraques que pueden acoger transbordadores y buques mixtos. Se ubica en el centro de la ciudad y está comunicado por la carretera comarcal 20 a Bastia, en el noreste, y por la carretera comarcal 40 a Bonifacio, en el extremo meridional de la isla.

([30]) http://www.bastia.port.fr/developpement/ (consultado el 18 de octubre de 2024).

2.2.2.3. El puerto de L'Île-Rousse

(42) El puerto de L'Île-Rousse, situado en el centro de la población, dispone de una terminal marítima con dos atraques para transbordadores y buques mixtos. Es el único puerto de Córcega con autorización para manipular mercancías peligrosas de la clase 1 (materias y objetos explosivos). Cuenta con acceso rápido a la carretera comarcal 30 que conecta Calvi (25 km al oeste) con Ponte-Leccia, en el centro de Córcega.

2.2.2.4. El puerto de Porto-Vecchio

(43) El puerto de Porto-Vecchio, situado en el centro de la población, dispone de una terminal marítima con dos atraques para transbordadores y buques mixtos. Cuenta con acceso relativamente rápido a la carretera comarcal 10 a Bonifacio en el sur y Bastia al norte.

2.2.2.5. El puerto de Propriano

(44) El puerto de Propriano, situado en el centro de la población, dispone de una terminal marítima con dos atraques para transbordadores y buques mixtos. Cuenta con acceso relativamente rápido a la carretera comarcal 40 que une Bonifacio en el sur y Ajaccio al norte.

2.3. **Servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental**

(45) Las autoridades francesas facilitaron una descripción de los servicios de transporte marítimo prestados entre 2016 y 2020 ([31]). Durante este período, tres operadores marítimos prestaron servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental: Corsica Ferries (desde Tolón y Niza), Corsica Linea y La Méridionale (desde Marsella). Un cuarto operador, Moby Line, también prestó servicios marítimos entre Niza y Córcega entre 2016 y 2019.

2.3.1. *Transporte marítimo de mercancías*

(46) El transporte marítimo es el modo dominante para transportar mercancías entre la Francia continental y Córcega. En general, el nivel del transporte marítimo de mercancías entre Córcega, y el continente se mantiene relativamente estable a lo largo del año. No experimentó una disminución significativa durante la crisis sanitaria de la COVID-19.

2.3.1.1. Datos sobre el transporte marítimo de mercancías entre Córcega y la Francia continental

(47) La carga marítima se transporta a Córcega únicamente desde la Francia continental en las rutas entre el continente y los puertos de Córcega.

(48) Por lo que se refiere a los puertos continentales, la mayor parte del transporte de mercancías se concentra en las rutas con origen o destino en Marsella (cuadro 3 y cuadro 4). El puerto de Marsella tiene una cuota de mercado relativamente estable de alrededor del 80 % del tráfico total de mercancías entre la Francia continental y Córcega (cuadro 4).

Cuadro 3

Transporte de mercancías entre la Francia continental y Córcega por puerto continental (importaciones/exportaciones, en metros lineales ([1]))

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsella	1 570 993	1 802 005	1 835 525	1 853 897	1 747 015
Tolón	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Niza	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Total	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

([1]) El metro lineal es una unidad de medida utilizada para medir las mercancías vendidas por metro con una sección transversal constante. También se utiliza para indicar la longitud de elementos constantes (por ejemplo, remolques), independientemente de sus otras dimensiones.

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

([31]) Los datos de tráfico que se presentan en la presente Decisión no tienen en cuenta 2021 ni 2022, ya que la determinación de las necesidades de servicio público por parte de las autoridades francesas comenzó a finales de 2021.

Cuadro 4

Transporte de mercancías entre la Francia continental y Córcega por puerto continental (importaciones/exportaciones, en porcentaje)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsella	77 %	81 %	82 %	82 %	81 %
Tolón	21 %	18 %	17 %	17 %	17 %
Niza	2 %	2 %	1 %	1 %	2 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

(49) Por lo que respecta a los puertos de Córcega, los flujos se concentran principalmente en los puertos de Ajaccio y Bastia (cuadro 5 y cuadro 6). Como puede comprobarse en el cuadro 6, ambos puertos tenían una cuota de mercado relativamente estable entre 2016 y 2020 de alrededor del 35 % (Ajaccio) y el 50 % (Bastia) del tráfico total de mercancías entre la Francia continental y Córcega.

Cuadro 5

Transporte de mercancías entre la Francia continental y Córcega por puerto de Córcega (importaciones/exportaciones, en metros lineales)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	715 919	800 026	802 201	782 495	757 982
Bastia	1 006 938	1 088 862	1 079 361	1 082 717	1 037 295
Porto-Vecchio	147 864	171 071	183 007	205 642	194 656
Propriano	67 793	73 093	69 820	72 152	66 747
L'Île-Rousse	93 243	98 146	102 210	118 132	94 607
Total	**2 031 757**	**2 231 198**	**2 236 599**	**2 261 138**	**2 151 287**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

Cuadro 6

Transporte de mercancías entre la Francia continental y Córcega por puerto de Córcega (importaciones/exportaciones, en porcentaje)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	35 %	36 %	36 %	35 %	35 %
Bastia	50 %	49 %	48 %	48 %	48 %
Porto-Vecchio	7 %	8 %	8 %	9 %	9 %
Propriano	3 %	3 %	3 %	3 %	3 %
L'Île-Rousse	5 %	4 %	5 %	5 %	4 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

2.3.1.2. Tipos de transporte marítimo de mercancías

(50) El transporte marítimo de mercancías entre la Francia continental y Córcega se efectúa exclusivamente mediante transporte de transbordo rodado ([32]) utilizando los buques adecuados, a saber, buques de **pasaje de transbordo rodado** (buques mixtos que transportan pasajeros y carga) ([33]) y buques de **transbordo rodado puro** que transportan únicamente mercancías. Aparte de algunas mercancías especiales (cemento, bultos pesados, etc.), el transporte entre Córcega y el continente se realiza únicamente a través de buques de pasaje de transbordo rodado.

(51) Según las autoridades francesas ([34]), el transporte de mercancías en buques de transbordo rodado se divide en «carga remolcada» y «carga no remolcada».

(52) El transporte de carga remolcada se define como el transporte de mercancías mediante un vehículo de carretera de más de 6 metros de longitud con sus propios medios de propulsión (furgonetas, camiones y vehículos similares, así como semirremolques enganchados a un tractor). Por lo tanto, el conductor puede embarcar y desembarcar directamente estos vehículos, sin necesidad de manipulación portuaria. Los tres puertos continentales y los puertos de Córcega se ocupan del transporte de carga remolcada.

(53) El transporte de carga no remolcada se define como el transporte de mercancías mediante un semirremolque ([35]). Durante el embarque, el semirremolque se desacopla del tractor en el muelle de salida y, a continuación, se acopla a un vehículo portuario de tracción especial, para someterse después a la operación inversa en el puerto de llegada, donde otro tractor lleva el remolque a su destino. El transporte de carga no remolcada representa la mayor parte del transporte marítimo de mercancías entre Córcega y la Francia continental (el 64 % del total de metros lineales transportados de media entre 2016 y 2020, frente al 36 % del transporte de carga remolcada).

2.3.1.2.1. Carga remolcada

(54) Por lo que se refiere a los puertos continentales, el transporte de carga remolcada se reparte principalmente entre los puertos de Marsella y Tolón (cuadro 7 y cuadro 8). En el puerto de Marsella, la carga remolcada representó por término medio alrededor del 20 % de la carga total transportada a o desde Córcega entre 2016 y 2020.

Cuadro 7

Transporte de carga remolcada por puerto continental (importaciones/exportaciones, metros lineales)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsella	414 752	352 209	367 056	368 175	289 197
Tolón	429 873	394 447	375 722	388 407	371 665
Niza	30 891	34 746	25 352	18 834	32 607
Total	**875 516**	**781 402**	**768 130**	**775 416**	**693 469**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

([32]) El transporte de transbordo rodado consiste en el transporte de mercancías (automóviles, vehículos pesados de transporte de mercancías, remolques, maquinaria de construcción y equipos de grandes dimensiones) mediante buques especiales conocidos como «buques de transbordo rodado».

([33]) De conformidad con el artículo 2, punto 1, de la Directiva (UE) 2017/2110 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de noviembre de 2017, sobre un sistema de inspecciones para garantizar la seguridad en la explotación de buques de pasaje de transbordo rodado y naves de pasaje de gran velocidad en servicio regular y por la que se modifica la Directiva 2009/16/CE y se deroga la Directiva 1999/35/CE del Consejo (DO L 315 de 30.11.2017, p. 61, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2017/2110/oj), un buque de pasaje de transbordo rodado es un buque de pasajeros dotado de sistemas que permiten embarcar y desembarcar directamente los vehículos terrestres o ferroviarios por sus propios medios, con capacidad superior a doce pasajeros.

([34]) Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

([35]) Los semirremolques son vehículos sin motor que solo tienen ruedas en la parte trasera. La parte delantera carece de ruedas y se adapta al dispositivo de tracción de los vehículos de transporte o de los tractocamiones para semirremolques. La combinación de un tractor y un semirremolque forma un vehículo articulado.

Cuadro 8

Transporte de carga remolcada por puerto continental (importaciones/exportaciones, en porcentaje)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsella	47 %	45 %	48 %	47 %	42 %
Tolón	49 %	50 %	49 %	50 %	54 %
Niza	4 %	4 %	3 %	2 %	5 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

2.3.1.2.2. Carga no remolcada

(55) El puerto de Marsella es el único puerto continental que gestionó carga no remolcada con origen o destino en Córcega entre 2016 y 2020. Todos los puertos de Córcega manipulan carga no remolcada. Este tipo de transporte se realiza íntegramente entre Marsella y los puertos de Córcega.

2.3.2. *Transporte marítimo de pasajeros*

(56) Los servicios marítimos de pasajeros se efectúan entre Córcega y Francia e Italia. Las conexiones con la Francia continental representaron alrededor del 65 % del transporte marítimo total de pasajeros por término medio entre 2014 y 2019, con más de 2,7 millones de pasajeros en 2017 y 2018, descendiendo a 2,52 millones en 2019. En 2020, tras la crisis sanitaria de la COVID-19, el transporte marítimo de pasajeros disminuyó un 32 %.

(57) A diferencia del transporte marítimo de mercancías, el transporte marítimo de pasajeros es estacional y la demanda durante la temporada alta (es decir, entre abril y octubre) es superior a la del resto del año.

(58) La mayor parte del transporte marítimo de pasajeros en los puertos continentales se concentra en Tolón (cuadro 9 y cuadro 10). Entre 2016 y 2020, los puertos de Marsella y Tolón aumentaron ligeramente sus cuotas de mercado, mientras que la de Niza disminuyó considerablemente (cuadro 10).

Cuadro 9

Transporte marítimo de pasajeros entre la Francia continental y Córcega por puerto continental (número de pasajeros)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsella	606 071	653 643	690 855	662 846	476 414
Tolón	1 368 451	1 400 037	1 361 044	1 459 934	1 029 888
Niza	713 983	697 494	672 930	404 433	224 162
Total	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

Cuadro 10

Transporte marítimo de pasajeros entre la Francia continental y Córcega por puerto continental (porcentaje)

	2016	2017	2018	2019	2020
Marsella	23 %	24 %	25 %	26 %	28 %
Tolón	51 %	51 %	50 %	58 %	60 %
Niza	27 %	25 %	25 %	16 %	13 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

(59) La mayor parte del transporte marítimo de pasajeros en los puertos de Córcega se concentra en Bastia y Ajaccio. Como puede comprobarse en el cuadro 11 y el cuadro 12, la distribución del tráfico de pasajeros entre los puertos de Córcega se ha mantenido relativamente estable.

Cuadro 11

Transporte marítimo de pasajeros entre la Francia continental y Córcega por puerto de Córcega (número de pasajeros)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	967 182	1 008 021	983 285	926 771	629 585
Bastia	1 139 099	1 155 137	1 133 514	1 055 491	698 844
L'Île-Rousse	368 783	375 960	391 792	320 997	212 632
Porto-Vecchio	146 495	147 009	152 477	166 922	144 355
Propriano	66 946	65 047	63 761	57 032	45 048
Total	**2 688 505**	**2 751 174**	**2 724 829**	**2 527 213**	**1 730 464**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

Cuadro 12

Transporte marítimo de pasajeros entre la Francia continental y Córcega por puerto de Córcega (porcentaje)

	2016	2017	2018	2019	2020
Ajaccio	36 %	37 %	36 %	37 %	36 %
Bastia	42 %	42 %	42 %	42 %	38 %
L'Île-Rousse	14 %	14 %	14 %	13 %	12 %
Porto-Vecchio	5 %	5 %	6 %	7 %	8 %
Propriano	2 %	2 %	2 %	2 %	2 %
Total	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**	**100 %**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

2.4. **Marco jurídico que regula la prestación de servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental**

(60) El transporte marítimo se liberalizó en la Unión Europea en 1992, cuando se adoptó el Reglamento sobre cabotaje marítimo (en lo sucesivo, «**el Reglamento sobre cabotaje**») ([36]). Sin embargo, las autoridades francesas nunca han liberalizado íntegramente los servicios de transporte marítimo en el caso de las comunicaciones marítimas de Córcega, debido a la existencia de necesidades de servicio público que exigen una restricción general de la libre prestación de dichos servicios.

(61) Por consiguiente, actualmente no existe ningún transporte puramente comercial entre la Francia continental y Córcega. Los servicios de transporte marítimo se prestan en virtud de un régimen de obligaciones de servicio público (en lo sucesivo, «**el régimen de OSP**»), tal como se definen en el artículo 2, punto 4, y en el artículo 4, apartado 2, del Reglamento sobre cabotaje, o en virtud de un contrato de servicio público que se ajuste a la definición recogida en el artículo 2, punto 3, y en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento sobre cabotaje.

2.4.1. *El régimen de OSP*

(62) Mediante la Resolución n.º 13/263 de la Asamblea de Córcega, de 20 de diciembre de 2013, en su versión modificada por la Asamblea en sus Resoluciones n.º 18/266, de 27 de julio de 2018, y n.º 19/128, de 25 de abril de 2019, la Colectividad Territorial de Córcega (**CTC**) estableció un régimen de OSP que dispone las obligaciones de servicio público que deben cumplir todos los operadores que deseen ofrecer servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental (en lo sucesivo, «**el régimen de OSP de 2019**») ([37]).

(63) El régimen de OSP de 2019 se aplica a todos los servicios de transporte marítimo prestados entre los puertos de Córcega y los tres puertos continentales desde el 1 de octubre de 2019 durante un período de diez años, es decir, hasta el 30 de septiembre de 2029. Contempla una serie de obligaciones que deben cumplirse, entre ellas, el número mínimo de viajes de ida y vuelta que deben efectuarse en cada ruta marítima a lo largo del año y las tarifas máximas para el transporte de mercancías o pasajeros que los operadores no deben superar. El régimen de OSP de 2019 no prevé ninguna compensación financiera a los operadores de transporte marítimo por el cumplimiento de las obligaciones de servicio público que impone.

2.4.2. *Historial de contratos de servicio público celebrados entre 1976 y 2022*

(64) Históricamente, y hasta la fecha, solo los servicios de transporte marítimo entre Marsella y los puertos de Córcega han sido objeto de un contrato de servicio público. Los servicios de transporte marítimo desde los puertos de Tolón y Niza se han explotado en el marco de un régimen de OSP.

(65) En 1976, se firmó la primera concesión de servicio público entre la empresa pública Société Nationale Corse Méditerranée (en lo sucesivo, «la **SNCM**») y la empresa privada Compagnie Méridionale de Navigation (actualmente La Méridionale), por una parte, y el Estado francés, por otra, para garantizar la continuidad territorial entre Córcega y el continente durante un período de veinticinco años, es decir, hasta 2001.

(66) A partir del 1 de enero de 2002, la SNCM prestó, a través de La Méridionale, un servicio entre Marsella y Córcega en virtud de un convenio de delegación de servicio público celebrado con la CTC por un período de cinco años.

(67) Entre el 1 de julio de 2007 y el 31 de diciembre de 2013, la SNCM y La Méridionale prestaron este servicio en virtud de un nuevo convenio de delegación de servicio público celebrado el 7 de junio de 2007 (en lo sucesivo, «el **CDSP 2007-2013**»), que abarcaba las cinco rutas entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega. La Comisión declaró que parte de la compensación concedida en virtud del CDSP 2007-2013 constituía una ayuda estatal incompatible con el mercado interior ([38]).

([36]) Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/1992/3577/oj).

([37]) La Resolución n.º 19/128, de 25 de abril de 2019, que detalla el contenido del régimen de OSP de 2019, está disponible en: https://www.isula.corsica/assemblea/downloads/Deliberations-AC-2019_t21928.html (consultado el 18 de octubre de 2024).

([38]) Decisión 2013/435/UE de la Comisión, de 2 de mayo de 2013, relativa a la ayuda estatal SA.22843 (2012/C) (ex 2012/NN) ejecutada por Francia en favor de la Société Nationale Corse Méditerranée y la Compagnie Méridionale de Navigation (DO L 220 de 17.8.2013, p. 20, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2013/435/oj). En dicha Decisión, la Comisión consideró que la financiación del servicio público para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías durante todo el año (servicio básico) era compatible con el mercado interior. Por el contrario, declaró incompatible la compensación abonada por la CTC para la financiación de un servicio adicional de pasajeros entre Marsella y cada uno de los cinco puertos de Córcega durante el período estival.

(68) Mediante decisión de la Asamblea de Córcega, de 6 de septiembre de 2013, la CTC decidió adjudicar cinco convenios de delegación de servicio público distintos para cada una de las cinco rutas entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega para el período 2014-2023. La CTC adjudicó estos convenios a la SNCM y a La Méridionale. Sin embargo, a raíz de un procedimiento administrativo incoado contra ella el 28 de noviembre de 2014 y concluido el 20 de noviembre de 2015 mediante sentencia del Tribunal de lo Mercantil de Marsella, la SNCM desistió del contrato en diciembre de 2015. La mayor parte de sus activos fueron adquiridos en 2016 por el consorcio Corsica Maritima e incorporados a la nueva compañía naviera Corsica Linea, puesta en marcha el 10 de diciembre de 2015. Corsica Linea pasó a ser subcontratista de los convenios de delegación de servicio público 2014-2023 hasta el 1 de octubre de 2016, fecha en la que los convenios se resolvieron mediante sentencia del Tribunal Administrativo de Bastia, dictada el 7 de abril de 2015.

(69) Posteriormente, el consorcio Corsica Linea - La Méridionale consiguió la adjudicación de varios contratos de servicio público «temporales» para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre 2016 y 2022:

— cinco contratos de servicio público celebrados para el período comprendido entre el 1 de octubre de 2016 y el 30 de septiembre de 2017, relativos a las rutas entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega;

— cinco contratos de servicio público para el período comprendido entre el 1 de octubre de 2017 y el 31 de mayo de 2019, prorrogados hasta el 30 de septiembre de 2019, que cubrían las rutas entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega;

— cinco contratos de servicio público celebrados para el período comprendido entre el 1 de octubre de 2019 y el 31 de diciembre de 2020, prorrogados hasta el 28 de febrero de 2021, referentes a las rutas entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega (en lo sucesivo, «los **CDSP 2019-2020**») ([39]);

— cinco contratos de servicio público celebrados para el período comprendido entre el 1 de marzo de 2021 y el 31 de diciembre de 2022, relativos a las rutas entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega (en lo sucesivo, «los **CDSP 2021-2022**») ([40]).

(70) Los CDSP 2019-2020 son objeto de una investigación independiente sobre ayudas estatales por parte de la Comisión (registrada con la referencia SA.49207).

3. DESCRIPCIÓN DE LOS CDSP

3.1. Finalidad de los CDSP

(71) Las medidas objeto del presente procedimiento se refieren a la compensación financiera concedida por la OTC en virtud de cada uno de los cinco CDSP relativos a las comunicaciones marítimas de Córcega para el período comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2030. El objeto de los CDSP es la prestación de servicios de transporte marítimo de mercancías y pasajeros para cada uno de los enlaces marítimos entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega (considerando 33). Según los cálculos, el importe total de la ayuda asciende a 853 600 000 EUR.

(72) La finalidad de los CDSP es satisfacer las necesidades de servicio público en materia de transporte marítimo de mercancías y pasajeros detectadas por las autoridades francesas en cada una de estas rutas.

3.2. Beneficiarios de los CDSP

(73) Los beneficiarios de los CDSP son Corsica Linea y La Méridionale (en lo sucesivo, «**los beneficiarios de los CDSP**» o «**los concesionarios**»), por separado o conjuntamente (cuadro 13).

([39]) Los CDSP 2019-2020 tenían por objeto el transporte marítimo de pasajeros (pasajeros que viajaban por razones médicas, estudiantes, conductores que acompañaban carga remolcada y, exclusivamente en la ruta entre Marsella y Propriano, todos los pasajeros) y de mercancía (carga remolcada y no remolcada).

([40]) Los CDSP 2021-2022 tenían el mismo objeto que los CDSP 2019-2020.

Cuadro 13

Beneficiarios de los CDSP

Lotes	Itinerarios	Titulares de la concesión
1	Marsella – Ajaccio	Consorcio Corsica Linea - La Méridionale
2	Marsella – Bastia	Corsica Linea
3	Marsella – Porto-Vecchio	La Méridionale
4	Marsella – Propriano	Corsica Linea
5	Marsella – L'Île-Rousse	Corsica Linea

Fuente: Notificación de las autoridades francesas de 27 de diciembre de 2022.

3.2.1. *Corsica Linea*

(74) Corsica Linea es una sociedad por acciones simplificada especializada en el transporte marítimo de pasajeros y mercancías ([41]).

(75) Corsica Linea es una filial del grupo CM Holding, que agrupa 150 empresas y cuenta con 15 accionistas principales. Emplea a más de 1 000 personas y cuenta con una flota de nueve buques.

(76) La empresa explota actualmente, bajo pabellón francés, servicios marítimos entre Córcega y el puerto de Marsella en virtud de los CDSP, así como servicios marítimos entre el puerto de Marsella y Túnez y Argelia ([42]).

3.2.2. *La Méridionale*

(77) La Méridionale es una sociedad anónima especializada en el transporte marítimo de pasajeros y mercancías ([43]).

(78) Desde el 1 de junio de 2023, La Méridionale es una filial del grupo CMA CGM, tras ser adquirida al grupo STEF, propietario de la sociedad desde 2009. La Méridionale emplea a casi 650 personas y cuenta con una flota de cuatro buques ([44]).

(79) La empresa explota actualmente, bajo pabellón francés, servicios marítimos entre Córcega y el puerto de Marsella en virtud de los CDSP y, desde 2024, un servicio marítimo regular entre Tolón y L'Île-Rousse en el marco del régimen de OSP de 2019. También presta servicios marítimos entre el puerto de Marsella y Marruecos.

3.3. **Autoridad administrativa que otorga las medidas**

(80) Las autoridades francesas indicaron en su notificación que la OTC es la autoridad responsable de la concesión de las medidas.

(81) La OTC es una institución pública de naturaleza industrial y comercial de ámbito regional creada por la Ley n.º 91-428, de 13 de mayo de 1991, por la que se establece el estatuto de la Colectividad Territorial de Córcega.

([41]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/corsica-linea-815243852 (consultado el 18 de octubre de 2024).
([42]) https://www.corsicalinea.com/la-compagnie/l-entreprise/decouvrir-corsica-linea (consultado el 18 de octubre de 2024).
([43]) https://annuaire-entreprises.data.gouv.fr/entreprise/la-meridionale-la-meridionale-cmn-057801730 (consultado el 18 de octubre de 2024).
([44]) https://www.lameridionale.fr/fr/la-meridionale/a-propos/compagnie-maritime-la-meridionale (consultado el 18 de octubre de 2024).

(82) El artículo L. 4420-20 del Código General de las Colectividades Territoriales (en lo sucesivo, «**el CGCT**») establece las funciones y competencias de la OTC y señala que está sujeta al control de la CTC (que a su vez es una autoridad pública en virtud del artículo L. 4421-1 del CGCT ([45])) ([46]). Con arreglo a lo dispuesto en el artículo L. 4420-20 del CGCT, la OTC está presidida por un consejero ejecutivo nombrado por el presidente del consejo ejecutivo de la CTC. El representante del Estado en la CTC asiste por derecho propio a las reuniones del consejo de administración de la OTC y es destinatario de sus resoluciones. La gestión de la OTC corre a cargo de un director nombrado a propuesta del presidente de la OTC por orden del consejo ejecutivo. El consejo de administración de la OTC está compuesto por representantes de organizaciones socioprofesionales y, principalmente, por representantes electos de la Asamblea de Córcega, que es uno de los órganos de la CTC en virtud del artículo L. 4422-1 del CGCT.

(83) Con arreglo a las directrices establecidas por la CTC ([47]), la OTC es responsable del desarrollo, la coordinación y la aplicación de la política regional de transporte aéreo y marítimo entre Córcega y la Francia continental. En virtud del artículo L. 4420-20 del CGCT, la OTC celebra, con las empresas designadas para explotar las rutas aéreas y marítimas necesarias para garantizar la continuidad territorial, contratos de servicio público en los que se establecen las tarifas, las condiciones de ejecución, la calidad del servicio y los procedimientos de control.

(84) El artículo L. 4420-20 del CGCT precisa a este respecto que la OTC financia los contratos a través de la dotación de continuidad territorial prevista en el artículo L. 4425-26 del CGCT que le abona la CTC. El Estado abona esta dotación a la CTC de conformidad con el artículo L. 4425-23 del CGCT. La dotación de continuidad territorial, que asciende a 187 millones EUR anuales, financia los mecanismos de continuidad territorial aérea y marítima entre Córcega y el continente ([48]).

3.4. Caracterización de la existencia de una necesidad de servicio público de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental

(85) Esta sección describe en primer lugar i) los procedimientos iniciados por las autoridades francesas para caracterizar la existencia de una necesidad de servicio público. A continuación, describe las conclusiones extraídas por las autoridades francesas en cuanto a la existencia de tal necesidad de ii) transporte marítimo de pasajeros y iii) transporte marítimo de mercancías.

3.4.1. *Presentación de los procedimientos iniciados por las autoridades francesas para caracterizar la necesidad de servicio público*

(86) Habida cuenta de que el 31 de diciembre de 2022 vencían los CDSP 2021-2022 (considerando 69), las autoridades francesas llevaron a cabo, a partir de diciembre de 2021, un análisis para averiguar si seguía existiendo una necesidad de servicio público entre los usuarios de los servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental, y especialmente entre Marsella y los cinco puertos de Córcega.

(87) Las autoridades francesas indicaron que el método para determinar si seguía existiendo tal necesidad de transporte marítimo de mercancías y pasajeros debía desarrollarse en tres fases.

(88) La primera fase consistió en acotar y cuantificar la demanda de servicios de transporte marítimo por parte de los usuarios. A tal fin, las autoridades francesas organizaron dos consultas públicas.

(89) El objetivo de la segunda fase era confirmar si el mercado podía satisfacer total o parcialmente la demanda de los usuarios determinada. Las autoridades francesas también organizaron para ello una consulta pública.

([45]) https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000033463146/2023-01-01 (consultado el 18 de octubre de 2024).
([46]) Id.
([47]) De conformidad con el artículo L. 4424-18 del CGCT, la CTC establece, sobre la base del principio de continuidad territorial destinado a aliviar las limitaciones de la insularidad, las modalidades de organización del transporte marítimo entre Córcega y cualquier destino en la Francia continental, en particular en lo que respecta a los servicios y las tarifas.
([48]) Informe del Tribunal de Cuentas Regional de Córcega, 2 de noviembre de 2021, sección 2.1, publicado en el sitio web del Tribunal de Cuentas francés: https://www.ccomptes.fr/fr/documents/57539 (consultado el 18 de octubre de 2024).

(90) Las autoridades francesas encargaron a la consultora económica Gecodia que se ocupara de estas dos primeras fases. Concretamente, Gecodia debía encargarse de recopilar y tratar la información recabada de los usuarios y operadores, así como de elaborar un resumen de las respuestas recibidas tras las consultas públicas llevadas a cabo por la OTC. Asimismo, la consultora era responsable de realizar estudios adicionales para determinar si era necesario un servicio público en relación con el transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental.

(91) Al término de la segunda fase, Gecodia presentó a la OTC su informe final de 14 de marzo de 2022 (en lo sucesivo, «**el informe de Gecodia**»). El informe de Gecodia analiza la oferta y la demanda del mercado y extrae conclusiones sobre la existencia de una necesidad de servicio público de transporte marítimo entre Córcega y el continente.

(92) La tercera fase se concibió para ayudar a establecer el enfoque que menos afectaría al correcto funcionamiento del mercado interior a la hora de satisfacer las necesidades de servicio público detectadas. El objetivo de esta última fase era garantizar que las decisiones de la CTC sobre cómo satisfacer las necesidades de servicio público determinadas fueran las menos restrictivas de la competencia. La tercera fase se describirá en la sección 3.5.

3.4.1.1. Procedimientos iniciados para determinar la existencia de demanda por parte de los usuarios

(93) Con el fin de completar la primera fase mencionada en el considerando 88, las autoridades francesas iniciaron el 7 de diciembre de 2021 una consulta pública entre los usuarios del transporte marítimo de mercancías y pasajeros en las rutas entre el puerto de Marsella y los cinco puertos de Córcega (en lo sucesivo, «**la consulta a los usuarios**»).

(94) En la consulta, que se desarrolló durante un mes, se invitaba a todos estos usuarios y a cualquier otra persona interesada a presentar sus observaciones sobre los servicios de transporte marítimo en cuestión. La consulta a los usuarios se publicó en el sitio web de la OTC y en la prensa local y regional.

(95) Incluía varios cuestionarios, cada uno de ellos con unas veinte preguntas, dirigidos a diversas categorías de usuarios. La consulta también iba acompañada de un documento de apoyo al sondeo público, en el que se exponían las características generales de los servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental ([49]) y se describían brevemente y con carácter preliminar las diferentes categorías de usuarios del transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre Córcega y la Francia continental.

(96) Las autoridades francesas también iniciaron una consulta a los puertos continentales (Marsella, Tolón y Niza) el 22 de enero de 2022 por un período de un mes (en lo sucesivo, «**la consulta a los puertos**»). Dicha consulta incluía un cuestionario en el que esencialmente se preguntaba a las autoridades portuarias acerca de las características de su infraestructura, tanto para el transporte de mercancías como para el de pasajeros.

3.4.1.2. Procedimientos iniciados para determinar la oferta disponible en el mercado para satisfacer la demanda de los usuarios

(97) Con vistas a completar la segunda fase mencionada en el considerando 89, las autoridades francesas iniciaron el 19 de enero de 2022 una consulta entre los operadores de servicios de transporte marítimo durante un período de cinco semanas (en lo sucesivo, «**la consulta a los operadores**»). Esta consulta estaba disponible y accesible en el sitio web de la CTC.

(98) En la página introductoria de la consulta a los operadores, las autoridades francesas solicitaron a las empresas navieras en cuestión que aclararan sus intenciones con respecto a los servicios regulares a Córcega a partir del 1 de enero de 2023. La consulta a los operadores también incluyó un cuestionario que estos debían cumplimentar. Asimismo, se facilitaba un documento de acompañamiento en el que se exponía íntegramente el contenido del documento de apoyo a la consulta a los usuarios de 7 de diciembre de 2021 (considerando 95) y una breve presentación de los resultados de dicha consulta a los usuarios. Por último, en la consulta se invitaba a las empresas navieras interesadas a facilitar información sobre la capacidad y el volumen de pasajeros y mercancías que podrían transportar en ausencia de un contrato de servicio público entre 2023 y 2028.

([49]) Dichas características generales se encuentran descritas en la sección 2.3 de la presente Decisión.

3.4.2. *Caracterización de la necesidad de servicio público de transporte marítimo de pasajeros*

(99) En esta subsección, se describen las conclusiones extraídas por las autoridades francesas en cuanto a i) la existencia de una demanda de los usuarios de transporte marítimo de pasajeros entre Córcega y el continente y ii) la determinación de la deficiencia del mercado para satisfacer dicha demanda.

3.4.2.1. Determinación de la demanda de pasajeros

(100) En las siguientes subsecciones, se describen los análisis efectuados por las autoridades francesas en relación con la demanda *cualitativa* de pasajeros del transporte marítimo entre Córcega y el continente y la demanda *cuantitativa* de dichos usuarios.

3.4.2.1.1. Determinación de la demanda cualitativa de pasajeros

(101) En esta subsección, se presentan en primer lugar los resultados de la consulta a los usuarios; en segundo lugar, los resultados de la consulta a los puertos; y, por último, las conclusiones del informe de Gecodia que complementan los resultados de las consultas públicas.

3.4.2.1.1.1. Resultados de la consulta a los usuarios

3.4.2.1.1.1.1. Preguntas formuladas a los usuarios

(102) En el documento de apoyo de la consulta a los usuarios (considerando 95), las autoridades francesas explicaron, en primer lugar, que, por lo que respecta al transporte marítimo de pasajeros ([50]), debía distinguirse entre los pasajeros residentes en Córcega ([51]) y los pasajeros no residentes ([52]). También consideraron que, entre los pasajeros residentes en Córcega, existía una demanda específica de transporte marítimo entre una categoría particular de usuarios, a saber, los pasajeros que viajaban por razones médicas (en lo sucesivo, «**pasajeros sanitarios**»), que era independiente de la demanda general de pasajeros. El documento de apoyo de la consulta a los usuarios también señaló que la OTC había detectado la necesidad de un servicio de transporte marítimo público para estas categorías de usuarios en el marco de los CDSP 2021-2022.

(103) Por lo tanto, en la consulta a los usuarios estos debían responder a dos cuestionarios: uno dirigido a todos los pasajeros (residentes y no residentes en Córcega); otro, más específico, destinado exclusivamente a los pasajeros sanitarios ([53]).

(104) El cuestionario enviado a todos los pasajeros (residentes y no residentes en Córcega) contenía alrededor de veinte preguntas, con sugerencias de respuesta (en algunos casos los usuarios podían seleccionar varias respuestas), y el tiempo estimado necesario para cumplimentarlo era de cinco minutos.

(105) En la primera pregunta se pedía a los usuarios que facilitaran información sobre las rutas marítimas hacia Córcega que utilizaban entre el puerto de Marsella y los cinco puertos de Córcega ([54]). Con las preguntas 2 a 6 se buscaba recabar información sobre el perfil del usuario (categoría socioprofesional, residente/no residente en Córcega, motivos del viaje ([55]), frecuencia de viaje ([56]) y necesidades de

([50]) El documento de apoyo de la consulta a los usuarios excluía la posible competencia intermodal entre el transporte marítimo y el transporte aéreo para los trayectos entre Córcega y la Francia continental, en la medida en que la evaluación de las empresas y el análisis de la duración de los trayectos, las frecuencias, los precios y la fiabilidad de los modos de transporte conducen a que el transporte aéreo de pasajeros no esté incluido total o parcialmente en el mercado de referencia.

([51]) La condición de pasajero «residente en Córcega» es atribuida por la OTC a cualquier persona que acredite una residencia principal en Córcega.

([52]) Según el documento de apoyo de la consulta pública, varios factores justificaban esta distinción, entre ellos el hecho de que los residentes en Córcega se benefician de una tarifa especial y viajan con mayor regularidad que los demás pasajeros.

([53]) También había un tercer cuestionario para los estudiantes que viajaban entre Córcega y la Francia continental. Sin embargo, dado que Francia no llegó a la conclusión de que existiera una necesidad de servicio público para esta categoría de usuarios, la presente Decisión no contendrá un análisis a este respecto.

([54]) Si los usuarios utilizaban más de una ruta, tenían que cumplimentar un cuestionario para cada ruta utilizada.

([55]) Las respuestas propuestas (era posible seleccionar varias) eran las siguientes: visita a familiares o amigos; viaje turístico/de ocio; viaje de negocios; viaje por razones médicas; viaje de estudiante; otros (especifíquese el motivo).

([56]) Las respuestas propuestas eran: nunca; una vez al año; entre dos y cinco veces al año; entre seis y nueve veces al año; más de diez veces al año.

viaje ([57])). En las preguntas 7 a 9 se interrogaba a los usuarios por su satisfacción con las horas de salida y llegada a Córcega (satisfactorias o insatisfactorias; en caso de no ser satisfactorias, se preguntaba a los pasajeros si querían una llegada o salida más temprana o más tardía) y la frecuencia de los servicios de transporte marítimo ofrecidos en las rutas marítimas utilizadas. Las preguntas 10 a 14 versaban sobre la tarifa de los servicios en cuestión para los residentes en Córcega y tenían por objeto, en particular, saber si dicha tarifa era adecuada o debía modificarse.

(106) En las preguntas 15 a 19 se invitaba a los usuarios a comentar las alternativas al puerto de Marsella que podían utilizar. En particular, estas cuestiones tenían por objeto determinar:

— si, en el momento de reservar una de las rutas desde Marsella, los usuarios también estudiaban las travesías disponibles en los demás puertos continentales ([58]);

— la razón principal para elegir el puerto de Marsella en detrimento de los demás puertos continentales ([59]);

— si, en caso de un hipotético incremento de las tarifas de entre el 5 y el 10 % para el transporte marítimo en el puerto de Marsella, los usuarios estaban dispuestos a utilizar los servicios de transporte marítimo en otro puerto continental (Tolón, Niza o ambos) para desplazarse hasta o desde Córcega;

— si los usuarios ya habían utilizado rutas con origen en Tolón o Niza y destino en Córcega desde 2019 (sí o no) y, en caso afirmativo, debía especificarse la razón principal para elegir otro puerto continental (Tolón o Niza) en lugar del puerto de Marsella ([60]).

(107) Las preguntas 20 a 22 se referían a la sustituibilidad entre el transporte marítimo y el transporte aéreo. En concreto, las preguntas tenían por objeto determinar, respectivamente, la frecuencia con la que los usuarios comparaban los vuelos y las travesías marítimas en el momento de la reserva ([61]), la principal razón por la que optaban por viajar en barco en lugar de en avión ([62]), y si, en caso de aumento de las tarifas de entre el 5 y el 10 %, estaban dispuestos a utilizar los servicios de transporte aéreo (sí o no).

(108) El cuestionario para los pasajeros sanitarios incluía tanto preguntas específicas como preguntas idénticas a las del cuestionario general (considerando 103) ([63]). Entre las preguntas específicas, la pregunta 3 se refería al grupo de edad de los usuarios; la pregunta 4 se refería al número de viajes de ida y vuelta realizados anualmente por los usuarios; la pregunta 5 se refería a la presencia o ausencia de un acompañante; la pregunta 6 se refería a la necesidad de disponer de camarotes y plazas de aparcamiento a bordo del buque; la pregunta 7 se refería al tratamiento médico recibido; y la pregunta 12 se refería al nivel de cobertura del seguro de enfermedad para los costes relacionados con el tratamiento médico.

(109) En general, los cuestionarios permitían a los usuarios enviar sus contribuciones en forma de texto libre a consultationpublique@ofc-corse.fr.

3.4.2.1.1.1.2. Resumen de las respuestas recibidas

(110) Las autoridades francesas afirman que recibieron más de 1 000 respuestas a la consulta a usuarios, de las cuales fue posible utilizar 987 (686 de residentes en Córcega y 301 de pasajeros no residentes).

(111) En cambio, solo se recibieron 42 respuestas al cuestionario dirigido a los pasajeros sanitarios. Dado el escaso número de respuestas recibidas, las autoridades francesas no tuvieron en cuenta los resultados de dicha consulta.

([57]) Las respuestas propuestas eran: viaje con camarote y automóvil; viaje sin camarote ni automóvil; con automóvil y sin camarote; con camarote y sin automóvil.
([58]) Las respuestas propuestas eran: no tengo elección (reserva impuesta); sistemáticamente; no en el caso de algunos viajes (especifíquese el tipo de viaje para el que no se realiza ninguna comparación); nunca.
([59]) Las respuestas propuestas eran: tarifa más baja; horarios; mejor calidad del servicio; proximidad del puerto a mi destino; abono de temporada para esta ruta; tipo de desplazamiento; otro (deberá especificarse).
([60]) Las respuestas propuestas eran: tarifa más baja; horarios más convenientes; mi destino estaba más cerca del puerto elegido; no lo sé; otro (deberá especificarse).
([61]) Las respuestas propuestas eran: sistemáticamente; habitualmente; ocasionalmente; nunca.
([62]) Las respuestas propuestas eran: tarifa más baja; necesidad de viajar con un vehículo; posibilidad de travesía nocturna con camarote; imposibilidad de volar; otro (deberá especificarse).
([63]) Las preguntas 1, 2 y 8 a 24 (excepto la pregunta 12) del cuestionario destinado a los pasajeros sanitarios eran idénticas a las del cuestionario para todos los pasajeros.

(112) Las respuestas al cuestionario enviado por las autoridades francesas a todos los pasajeros pueden resumirse del siguiente modo:

— la mayoría de los residentes y no residentes (casi el 60 %) viajan en barco entre Córcega y el continente entre dos y cinco veces al año ([64]);

— El 95 % de los residentes y el 93 % de los no residentes afirman que necesitan un camarote y un automóvil para viajar en todas las rutas;

— las principales razones por las que viajan los residentes son las visitas familiares (el 72 %), el turismo (el 56 %), los negocios (el 29 %) y razones médicas (el 23 %). Los pasajeros no residentes viajan exclusivamente por turismo (el 56 %) y visitas familiares (el 52 %) ([65]);

— la mayoría de los residentes y no residentes se muestran satisfechos con las horas de salida y llegada vigentes en el momento de la consulta a los usuarios (más de un 80 % de opinión favorable en ambos casos en todas las rutas);

— la frecuencia de las travesías marítimas entre Marsella y Córcega en vigor en el momento de la consulta a los usuarios responde en gran medida a las necesidades de los pasajeros residentes (el 57 %) y no residentes (el 65 %) ([66]).

(113) El resumen también muestra que el 54 % de los pasajeros residentes (el 41 % de los no residentes) comparan sistemáticamente las travesías disponibles en el puerto de Marsella con los demás puertos continentales ([67]). Sin embargo, los índices de comparación varían de una ruta a otra: en determinadas rutas, como Marsella-L'Île-Rousse o Marsella-Porto-Vecchio, los encuestados residentes comparan sistemáticamente con otras travesías disponibles en los puertos continentales (el 70 y el 60 %, respectivamente, para los residentes, el 66 y el 35 %, respectivamente, para los no residentes), mientras que los índices de comparación para la ruta Marsella-Propriano son bajos ([68]).

(114) Además, con independencia de la ruta de que se trate, la razón principal por la que tanto los pasajeros residentes como los no residentes eligen el puerto de Marsella es su proximidad a su destino final (el 53 y el 50 %, respectivamente). En caso de un hipotético incremento de entre el 5 y el 10 % en la travesía marítima desde Marsella, al menos el 60 % de los encuestados (residentes y no residentes) afirman estar dispuestos a decantarse por Tolón y el 35 % también por Niza ([69]). Por último, casi el 70 % de los encuestados residentes utilizaron los puertos de Tolón o Niza en 2019 para sus viajes hacia y desde Córcega (frente al 52 % de los encuestados no residentes) ([70]). El principal motivo para utilizar estos otros dos puertos es que las tarifas a través de Tolón o Niza son más bajas (el 57 % de residentes, el 56 % de no residentes) ([71]).

([64]) El 59 % de los pasajeros residentes (el 57 % de los no residentes) declaran viajar entre dos y cinco veces al año por término medio. El 29 % de los pasajeros residentes viajan una vez al año (el 38 % de los no residentes). Los pasajeros que viajan más de seis veces al año son minoritarios (el 12 % de los residentes, el 5 % de los no residentes). Las estadísticas son bastante similares para la ruta Marsella-Propriano.

([65]) Las estadísticas son bastante similares para la ruta Marsella-Propriano, aunque el turismo es menos importante para los pasajeros residentes (el 46 %), mientras que las visitas familiares (el 80 %), los viajes médicos (el 27 %) y los viajes de negocios (el 26 %) son superiores a la media. Por lo que se refiere a los pasajeros no residentes, el turismo es superior a la media (el 63 %), y las visitas familiares son más bajas (el 44 %).

([66]) Las estadísticas de la ruta Marsella-Propriano son similares a la media en términos generales.

([67]) En cambio, el 20 % de los encuestados residentes (el 35 % de los no residentes) nunca comparan y viajan solo desde/hacia Marsella. Para el 20 % de los residentes (el 21 % de los no residentes), la comparación no es una opción (imposición de reserva), y el 5 % de los residentes (3 % de los no residentes) solo comparan en algunos viajes.

([68]) El 31 % de los encuestados residentes (el 27 % de los no residentes) comparan sistemáticamente, mientras que el 44 % (el 50 %) nunca lo hace.

([69]) Estas tarifas son más bajas para la ruta Marsella-Propriano, en la que más de la mitad de los encuestados no se decantarían por los demás puertos continentales.

([70]) Esta proporción es válida para todas las rutas con destino a Córcega, a excepción de Propriano, ya que más del 60 % de los encuestados que utilizaban la ruta Marsella-Propriano afirmaron que no habían utilizado los demás puertos continentales para viajar hacia y desde Propriano en 2019.

([71]) Esta proporción es muy inferior en el caso de la ruta Marsella-Propriano, en la que solo el 40 % de los encuestados considera que la tarifa sea inferior en los demás puertos, y la proximidad del puerto al destino final es otra razón principal para utilizar las travesías hacia o desde los demás puertos continentales (el 25 % de los encuestados).

(115) Por último, por lo que se refiere a la sustituibilidad del transporte aéreo y del transporte marítimo, la consulta a los usuarios puso de manifiesto que el 56 % de los pasajeros residentes (el 79 % de los no residentes) no comparaban los vuelos con los viajes en barco en el momento de la reserva ([72]). Estas proporciones son mayores en determinadas rutas, como Marsella-Propriano ([73]). Por lo que se refiere a la pregunta 21 (considerando 107), el principal motivo por el que tanto los residentes en Córcega (el 83 % de los encuestados) como los no residentes (el 76 %) elegían una travesía marítima en lugar del transporte aéreo en todas las rutas es la necesidad de viajar con un vehículo. En relación con la posibilidad de pasarse al transporte aéreo en caso de un hipotético aumento de entre el 5 y el 10 % de la tarifa marítima, algo más de la mitad de los encuestados afirman que no lo harían ([74]).

3.4.2.1.1.2. Resultados de la consulta a los puertos

3.4.2.1.1.2.1. Preguntas formuladas

(116) El cuestionario que acompañaba a la consulta a los puertos constaba de tres partes relativas al tráfico de pasajeros.

(117) En la primera parte del cuestionario (preguntas 1.1 a 1.5), se invitaba a las autoridades portuarias a comentar las características de la demanda de los usuarios que se señalaban y presentaban en el documento de apoyo de la consulta a los usuarios (considerando 95). Más concretamente, en la primera parte se pedía a las autoridades que:

— se pronunciaran sobre la distinción entre pasajeros residentes, no residentes y sanitarios;

— indicaran el tamaño de la zona de influencia de su puerto, sobre la base de su conocimiento del mercado;

— señalaran si, a su juicio, sus infraestructuras portuarias no son sustituibles por otros puertos para la totalidad o parte del tráfico de pasajeros entre Córcega y el continente;

— comentaran el nivel de competencia, tanto actual como a lo largo de un período de siete años, entre puertos para el transporte de pasajeros.

(118) En la segunda parte del cuestionario, se pedía a las autoridades portuarias que facilitaran una descripción completa de las infraestructuras portuarias que podrían asignar a los servicios de transporte marítimo entre Córcega y el continente.

(119) En la tercera parte (preguntas 4.1 a 4.8), se preguntaba, en esencia, a las autoridades portuarias sobre la capacidad de sus infraestructuras para gestionar el tráfico de pasajeros. Más concretamente, se les pedía que indicaran:

— si su infraestructura contaba con zonas dedicadas al tráfico regular de pasajeros ([75]);

— el tipo de buques que podían acoger ([76]);

— si sus infraestructuras se ocupaban actualmente del tráfico regular de pasajeros ([77]);

([72]) Más concretamente, según el resumen de la consulta a los usuarios, el 33 % de los residentes nunca comparan el transporte aéreo con el transporte marítimo; el 23 % lo hace de forma ocasional; el 13 % lo hace regularmente y el 31 % lo hace de forma sistemática. Entre los no residentes, el 64 % nunca compara; el 15 % lo hace de forma ocasional; el 7 % lo hace regularmente y el 14 % lo hace de forma sistemática.

([73]) Casi el 80 % de los encuestados respecto de la ruta Marsella-Propriano no comparan los desplazamientos marítimos con los viajes aéreos o rara vez lo hacen.

([74]) Más del 60 % de los encuestados en relación con la ruta Marsella-Propriano no se pasarían al transporte aéreo.

([75]) En la pregunta se pedía a las autoridades portuarias que especificaran i) el tamaño de las zonas de manipulación; ii) la disponibilidad de zonas de manipulación para el tráfico regular con Córcega; iii) la posibilidad de dedicar diaria o semanalmente zonas de manipulación al tráfico regular con Córcega; y iv) si había terminales disponibles para el tráfico regular con Córcega.

([76]) En la pregunta se pedía a las autoridades portuarias que especificaran i) el número de muelles disponibles; ii) las horas de recepción en función de la capacidad del buque; y iii) las medidas medioambientales aplicadas.

([77]) En la pregunta se pedía a las autoridades portuarias que especificaran i) la capacidad diaria de recepción de pasajeros; ii) las horas de recepción de pasajeros; y iii) el número de pasajeros que pueden despacharse por hora en el embarque o el desembarque.

— si su infraestructura podría acoger viajes de ida y vuelta diarios ([78]) y no diarios ([79]) para el tráfico de pasajeros;

— si las autoridades portuarias podían asegurar un número de viajes de ida y vuelta diarios o semanales para los servicios de pasajeros a Córcega ([80]).

3.4.2.1.1.2.2. Resumen de las respuestas recibidas

(120) Las autoridades francesas recopilaron las contribuciones de las autoridades portuarias de Tolón (CCI de Var) y Niza (CCI de Niza Costa Azul). Asimismo, durante el procedimiento de investigación formal las autoridades francesas explicaron que la autoridad portuaria de Marsella (Grand Port Maritime de Marseille) ya había aportado su contribución en forma de texto libre el 21 de diciembre de 2021 en el marco de la consulta a los usuarios, y que presentó esta misma contribución en respuesta a la consulta a los puertos, sin responder específicamente al cuestionario previsto en dicha consulta. No obstante, las autoridades francesas explicaron que la contribución del puerto de Marsella contenía la información pertinente solicitada en el cuestionario a los puertos ([81]).

(121) Por lo que se refiere a la primera parte del cuestionario, ninguno de los tres puertos interrogó la distinción entre las diferentes categorías de pasajeros determinadas por Francia. En cuanto a su zona de influencia, los puertos de Marsella y Tolón consideran que atraen a clientes de toda Francia y de fuera de ella, mientras que el puerto de Niza indica que su zona de influencia es principalmente regional.

(122) Los tres puertos consideran que sus infraestructuras portuarias son sustituibles desde el punto de vista del transporte de pasajeros. En relación con la competencia entre los puertos continentales, Tolón y Marsella afirman que compiten abiertamente entre sí, y el puerto de Tolón afirma ser el «líder indiscutible en el transporte de pasajeros». Señalan, al igual que la propia autoridad portuaria de Niza, que el puerto de Niza va a la zaga de los puertos de Marsella y Tolón, debido a una importante caída del tráfico de pasajeros en los últimos años.

(123) En cuanto a la tercera parte del cuestionario:

— *la autoridad portuaria de Marsella* indica que dispone de trece atraques capaces de gestionar el tráfico de pasajeros con destino a Córcega. Cinco de ellos ya están plenamente dedicados al tráfico hacia Córcega en virtud de los CDSP 2021-2022, y pueden asignarse otros ocho. Así pues, el puerto puede acoger el tráfico regular de pasajeros. Además, el puerto de Marsella explica en su contribución que el acceso a los buques es fácil tanto para los pasajeros con vehículos como para los pasajeros a pie ([82]). Por último, el puerto de Marsella afirma que puede ofrecer un servicio de reparación naval para una intervención técnica inmediata;

([78]) En la pregunta se pedía a las autoridades portuarias que especificaran i) el número de posibles escalas diarias; ii) la duración mínima y máxima de las escalas; y iii) las normas de asignación de los atraques.

([79]) En la pregunta se pedía a las autoridades portuarias que especificaran i) el número de posibles escalas en una semana; ii) la duración mínima y máxima de dichas escalas; y iii) las normas de asignación de los atraques.

([80]) En la pregunta se pedía a las autoridades portuarias que especificaran el número de escalas garantizadas.

([81]) La contribución del Grand Port Maritime de Marseille describe: las conexiones terrestres del puerto para el tráfico de mercancías y pasajeros; las rutas marítimas y la cadena logística del transporte de mercancías entre Córcega y el continente; la infraestructura portuaria, marítima y terrestre del puerto de Marsella; la huella ambiental del tránsito portuario; los servicios conexos y la seguridad y protección de las instalaciones portuarias; la seguridad jurídica de las terminales de las empresas navieras dedicadas al tráfico de Córcega.

([82]) Los pasajeros que acuden con sus vehículos tienen acceso al puerto a través de una puerta situada en las inmediaciones de los atraques dedicados a los servicios a Córcega: todo el circuito entre la puerta de entrada y el acceso al buque se recorre en menos de media hora. El puerto de Marsella dispone de una zona de embarque de casi 30 500 m^2 para los vehículos y parte de ella está cubierta. La tasa de ocupación de las zonas de estacionamiento es del 50 % en temporada baja y de hasta el 90 % durante los picos estivales. No obstante, el puerto de Marsella explica que, ahora que los servicios internacionales regulares se han trasladado a otra terminal del puerto, es posible ampliar las zonas de estacionamiento para el tráfico hacia Córcega. El puerto de Marsella precisa que, en el caso de los pasajeros a pie, las terminales marítimas de Joliette y Arenc están situadas en las inmediaciones del centro de la ciudad y cuentan con buenas comunicaciones en transporte público.

— *la autoridad portuaria de Tolón* señala que su infraestructura portuaria le permite gestionar el tráfico regular de pasajeros, pero solo en la terminal Tolón-Port de Commerce, ya que el tráfico de pasajeros está prohibido en las dos terminales de Brégaillon. Afirma que Tolón-Port de Commerce cuenta con zonas dedicadas a este tráfico, con una superficie de manipulación de 24 000 m^2. No obstante, la autoridad portuaria advierte de que, dada la tasa de ocupación actual de estas zonas por parte de Corsica Ferries (80 %), no puede garantizar su asignación diaria al tráfico regular con Córcega ([83]). Tolón-Port de Commerce cuenta con tres atraques para buques de pasaje. Esta terminal es capaz de gestionar el embarque/desembarque de 2 000 pasajeros por hora y de acoger hasta tres escalas largas al día. La autoridad portuaria señala que no puede asegurar un servicio diario de pasajeros de ida y vuelta a Córcega;

— *la autoridad portuaria de Niza* declara que su infraestructura portuaria puede gestionar el tráfico regular de pasajeros. Esta infraestructura cuenta con una superficie de manipulación de 25 900 m^2. Hay cuatro atraques disponibles. La autoridad portuaria también indica que el puerto puede acoger hasta ocho escalas cortas al día. El puerto de Niza afirma poder garantizar hasta cuatro servicios diarios de pasajeros de ida y vuelta a Córcega.

(124) Por otro lado, las autoridades francesas también explicaron durante el procedimiento de investigación formal que la autoridad portuaria de Córcega, la CCI de Córcega, también había facilitado una contribución en forma de texto libre el 7 de enero de 2022 en el marco de la consulta a los usuarios. Esta contribución proporcionaba información sobre las características de los cinco puertos de Córcega utilizados para las comunicaciones marítimas de Córcega.

(125) La CCI de Córcega no señala ninguna limitación particular para el transporte de pasajeros. Sin embargo, menciona la situación de congestión considerable en los puertos de Córcega, especialmente de Bastia (situación crítica durante todo el año) y de Ajaccio y Porto-Vecchio (altos niveles de congestión en verano).

3.4.2.1.1.3. Conclusiones del informe de Gecodia sobre la demanda cualitativa de pasajeros

(126) Además de las consultas públicas, las autoridades francesas también encomendaron a Gecodia la realización de análisis adicionales de la demanda de pasajeros de los servicios marítimos con Córcega. Las conclusiones de estos análisis se describen en las subsecciones siguientes.

3.4.2.1.1.3.1. Demanda de transporte marítimo no satisfecha por el transporte aéreo

(127) En primer lugar, el informe de Gecodia analizó si, desde el punto de vista de los pasajeros, un viaje en avión podía considerarse sustituible por un viaje en barco para satisfacer las necesidades de transporte entre Córcega y el continente francés. El informe concluye que no era el caso.

(128) El informe de Gecodia basa esta conclusión, *en primer lugar*, en la práctica decisoria de la Comisión Europea ([84]), que indica que la sustituibilidad es prácticamente inexistente en el caso de los pasajeros que viajan con su propio vehículo o con una cantidad considerable de equipaje. Este es el caso de Córcega, ya que el coeficiente entre el número de pasajeros y el número de vehículos ligeros de todo tipo en buques es de alrededor de 0,7 para los pasajeros residentes y de 0,4 para los no residentes ([85]).

(129) *En segundo lugar*, el informe de Gecodia menciona los resultados de la consulta a los usuarios, que vienen a demostrar en gran medida que el transporte aéreo y marítimo no son sustituibles desde el punto de vista de los usuarios (considerando 115).

([83]) En su respuesta, la CCI de VaR afirma que, habida cuenta de que Corsica Ferries ya transporta a más de 1,3 millones de pasajeros a Córcega a través de su servicio al margen del CDSP y a más de 400 000 pasajeros a otros destinos insulares europeos a través de sus otros servicios solo en la terminal de Tolón-Port de Commerce y de que los representantes electos locales han pedido que estas cifras se limiten a los volúmenes transportados entre 2019 y 2021 (es decir, un máximo de 2 millones de pasajeros), resulta muy difícil imaginar que se añada a esta actividad existente y bien establecida una mayor actividad en consonancia con las obligaciones de los CDSP (y, en particular, la posibilidad de efectuar el transporte de mercancías a lo largo de todo el año).

([84]) Las autoridades francesas se refieren a la Decisión de la Comisión Europea, de 9 de octubre de 2013, COMP/M.6796 - Aegean/Olympic II (DO C 25 de 24.1.2015), apartado 85.

([85]) Esto significa que, por término medio, hay un automóvil por pasajero residente y casi un automóvil por cada dos pasajeros no residentes, lo que, según Francia, es coherente con el viaje medio de una pareja con un vehículo.

(130) *En tercer lugar*, el informe señala que los trayectos en barco son mucho más largos que los trayectos en avión (entre seis y doce horas en función de los puertos, principalmente de noche, frente a la hora que se tarda en avión) ([86]). Lo mismo se aplica a las frecuencias, ya que los servicios aéreos son mucho más frecuentes que los servicios marítimos ([87]). Por lo tanto, según el informe de Gecodia, un trayecto en barco no puede considerarse una alternativa para los pasajeros con limitaciones de tiempo.

(131) Sobre la base del informe de Gecodia, las autoridades francesas concluyeron que existía una demanda cualitativa de transporte *marítimo* entre los residentes y no residentes en Córcega que viajaban entre Córcega y la Francia continental.

3.4.2.1.1.3.2. Demanda independiente de transporte marítimo en función del lugar de residencia del pasajero (residente/no residente en Córcega)

(132) El informe de Gecodia analizó si existía una diferencia sustancial en la demanda de transporte marítimo de pasajeros en función del perfil del usuario o de su elección del puerto continental de llegada.

(133) El informe concluye, en primer lugar, que, por lo que respecta al transporte marítimo de pasajeros entre Córcega y Francia continental, cabe establecer una distinción entre los pasajeros residentes en Córcega y los no residentes. Según el informe:

— el principio de continuidad territorial exige que se ofrezca un servicio de transporte a los residentes en Córcega para aliviar las restricciones de la insularidad y permitirles viajar al continente. Así pues, los pasajeros residentes se benefician de una tarifa especial impuesta por el régimen de OSP de 2019 ([88]);

— las tarifas ofrecidas por las empresas navieras difieren sustancialmente entre las dos categorías de pasajeros (residentes y no residentes). Según el informe de Gecodia, el precio del billete aplicado a los pasajeros no residentes varía considerablemente en función de la temporada, mientras que el precio del billete para residentes se mantiene estable durante todo el año. Además, algunas empresas navieras, como Corsica Ferries, aplican tarifas para residentes por iniciativa propia, al margen de las obligaciones legales, y, en particular, en las rutas entre Italia y Córcega. En consecuencia, las propias empresas navieras distinguen entre los pasajeros residentes y los no residentes;

— los pasajeros residentes tienen hábitos y preferencias diferentes, como confirman, según las autoridades francesas, los resultados de la consulta a los usuarios. La demanda de transporte marítimo de los residentes continúa a lo largo del año: entre noviembre y marzo, que es la temporada baja, se registra entre el 30 y el 39 % del tráfico de pasajeros residentes, mientras que los no residentes viajan principalmente durante la temporada turística (80-94 % de tráfico de no residentes). Asimismo, casi todos los residentes prefieren las salidas nocturnas, mientras que solo dos tercios de los no residentes están a favor de ellas ([89]).

(134) Por estas razones, en general, la demanda de transporte marítimo entre los residentes en Córcega es diferente de la de los no residentes.

([86]) Según el informe de Gecodia, el 82 % de los servicios entre Córcega y la Francia continental se prestan por la noche, con un tiempo de navegación de entre diez y doce horas. En el caso de las travesías diurnas, que constituyen una excepción en Tolón y la norma para Niza, los tiempos de navegación suelen situarse entre las cinco y las ocho horas.

([87]) Según el informe de Gecodia, hay tres vuelos diarios de ida y vuelta desde Marsella a Ajaccio y Bastia, y dos desde Niza (hasta tres en temporada alta). Hay dos vuelos diarios de ida y vuelta de Marsella a Calvi y Figari, y uno desde Niza. Por lo que se refiere al transporte marítimo, en temporada alta y baja, solo los puertos de Ajaccio y Bastia son atendidos al menos diariamente desde Marsella o Tolón.

([88]) Las autoridades francesas afirman que la introducción del régimen de OSP de 2019 respondía a una necesidad de servicio público previamente detectada por la CTC entre los usuarios (residentes en Córcega) que el mercado no podía satisfacer en ausencia de obligaciones de servicio público.

([89]) Según el informe de Gecodia, esta conclusión solo se aplica a las rutas entre Tolón y los puertos de Córcega: el 91 % de los residentes viajan por la noche entre Tolón y los puertos de Córcega, frente al 67 % de los pasajeros no residentes. En el puerto de Marsella, las salidas son fijas y solo tienen lugar a las 19.00 horas, por lo que no hay salidas durante el día. En el puerto de Niza, el 19 % de los residentes viajan por la noche, frente al 15 % de los no residentes.

(135) Por otro lado, el informe de Gecodia considera que, desde un punto de vista geográfico:

— los pasajeros *no residentes* no hacen distinción entre los puertos continentales de Marsella, Niza y Tolón a la hora de elegir una travesía marítima entre Córcega y la Francia continental. Por lo tanto, los pasajeros no residentes consideran que estos tres puertos son sustituibles en lo que respecta a sus necesidades de transporte marítimo;

— los pasajeros *residentes* consideran que los puertos de Marsella y Tolón son sustituibles por lo que respecta a sus necesidades de transporte marítimo, al igual que los puertos de Tolón y Niza. Sin embargo, a su juicio, los puertos de Marsella y Niza no son sustituibles, ya que la distancia que los separa es superior a 200 km.

3.4.2.1.1.3.3. Demanda específica de transporte marítimo entre los pasajeros sanitarios

(136) Las autoridades francesas propusieron un cuestionario específico para los pasajeros sanitarios a fin de determinar las características de la demanda de esta categoría de usuarios. Recibieron pocas respuestas a este cuestionario (considerando 111). En consecuencia, las autoridades francesas encargaron un análisis complementario a Gecodia para comprobar si existía una demanda específica de los pasajeros sanitarios.

(137) El informe de Gecodia menciona, en primer lugar, el marco jurídico que regula los viajes por razones médicas entre Córcega y el continente. Explica que el transporte sanitario entre Córcega y el continente es objeto de una política coordinada por parte de las autoridades públicas. La CTC, el Estado (a través de la agencia regional de salud de Córcega) y los organismos de seguro de enfermedad [a través de las cajas primarias de seguro de enfermedad de Corse-du-Sud (2A) y Haute-Corse (2B), en lo sucesivo, «**las CPAM**»] adoptaron medidas coordinadas para reducir los obstáculos al acceso a la asistencia sanitaria de la población de Córcega que necesita recibir o continuar un tratamiento que no está disponible en la isla.

(138) Según el informe de Gecodia, las normas que regulan la cobertura de los gastos de transporte se basan en los artículos R. 322-10 a R. 322-10-9 del Código de la Seguridad Social (en lo sucesivo, «**el CSS**»). El artículo R. 322-10 del CSS enumera los casos en los que los gastos de transporte de una persona asegurada obligada a desplazarse para recibir un tratamiento o someterse a pruebas adecuadas a su estado pueden estar cubiertos por el régimen del seguro de enfermedad ([90]). Esto incluye situaciones en las que la persona asegurada utiliza el transporte para desplazarse a un lugar situado a más de 150 km de distancia, como es el caso de una persona asegurada que viaja de Córcega al continente para recibir tratamiento. El artículo R. 322-10-2 del CSS precisa que, en todos los casos, la cobertura de los gastos de transporte por parte del régimen de seguro de enfermedad está supeditada a la presentación por el asegurado de una prescripción médica para el transporte y de una factura expedida por el transportista o de una prueba del transporte. Especifica, además, que la prescripción médica debe indicar el motivo del transporte y el modo de transporte utilizado.

([90]) El artículo R. 310-10 del CSS establece que los gastos de transporte de un asegurado o beneficiario que esté obligado a viajar están cubiertos:
1. Para recibir el tratamiento o someterse a pruebas adecuadas a su estado en los siguientes casos:
   a) transporte vinculado a una hospitalización;
   b) transporte vinculado al tratamiento o a las pruebas prescritas en virtud del artículo L. 324-1 para pacientes a los que se haya reconocido que padecen una enfermedad de larga duración y que presenten una de las deficiencias o incapacidades previstas en las directrices de prescripción a que se refiere el artículo R. 322-10-1;
   c) transporte en ambulancia justificado por el estado del paciente en las condiciones establecidas en la orden contemplada en el artículo R. 322-10-1;
   d) transporte a un lugar situado a más de 150 kilómetros de distancia en las condiciones establecidas en los artículos R. 322-10-4 y R. 322-10-5;
   e) viajes múltiples, cuando se prescriban al menos cuatro viajes para el mismo tratamiento durante un período de dos meses y cada viaje se realice a un lugar situado a más de 50 kilómetros de distancia;
   f) transporte en el marco de cuidados o tratamientos en los centros contemplados en el artículo L. 312-1, apartado I, punto 3, del Código de Acción Social y Familias o en los centros médicos, psicológicos o pedagógicos a que se refiere el artículo L. 160-14, punto 19, del CSS. .

(139) El informe de Gecodia concluye que es el médico quien determina el modo de transporte más adecuado para el paciente, en función de su estado de salud y de su nivel de autonomía (artículo L. 322-5 del CSS), y que esta elección está sujeta a la autorización previa de las CPAM. Además, el artículo R. 322-10-4 del CSS exige que se lleve a cabo un reconocimiento médico para comprobar que el tratamiento no puede dispensarse en un centro situado a no más de 150 km de distancia. En otras palabras, según el informe de Gecodia, solo están cubiertos los gastos de transporte de especialidades o tratamientos no disponibles en Córcega. Por último, el artículo R. 322-10-5 del CSS dispone que el reembolso de los gastos de transporte se calcula en función de la distancia entre el lugar inicial de atención del paciente y el centro de tratamiento prescrito más cercano.

(140) A partir de esta información, las autoridades francesas extrajeron dos conclusiones.

(141) *En primer lugar*, el modo de transporte utilizado, es decir, el barco o el avión, es prescrito por el médico y está sujeto a la autorización de las CPAM para el reembolso de los gastos de transporte. Por lo tanto, los pasajeros sanitarios no pueden elegir el modo de transporte si desean que se les reembolsen los gastos de transporte.

(142) Las autoridades francesas consideran que esto demuestra la ausencia de sustituibilidad entre el transporte aéreo y el transporte marítimo desde el punto de vista de los pasajeros sanitarios. La elección de uno u otro modo de transporte se les impone en virtud del marco jurídico nacional que regula el reembolso de los gastos médicos.

(143) *En segundo lugar*, los viajes por razones médicas cubiertos por el seguro de enfermedad se refieren a pacientes que no pueden encontrar un tratamiento adecuado en Córcega y que, por lo tanto, tienen la necesidad urgente de viajar al continente para recibir allí un tratamiento adecuado. El informe de Gecodia señala que el tratamiento adecuado debe dispensarse, por ley, en el centro médico geográficamente más cercano al lugar en el que el paciente recibe la atención médica en Córcega. Así pues, el informe de Gecodia parte del supuesto de que los pasajeros sanitarios son están muy condicionados por la distancia y tienden a decantarse por los puertos situados en los lugares con el centro de tratamiento prescrito más cercano, a fin de evitar que las CPSE no les reembolsen los gastos de viaje o solo les reembolsen una parte.

(144) El informe de Gecodia menciona que en Córcega no se dispone de una serie de servicios de asistencia médica relacionados con actividades hospitalarias en el ámbito de la medicina, la cirugía y la obstetricia (en lo sucesivo, «**MCO**»), la atención de seguimiento y la rehabilitación (en lo sucesivo, «**SAR**»), y la psiquiatría (en lo sucesivo, «**PSI**»). Sobre la base de los datos recogidos por la Agencia Técnica de la Información sobre Hospitalización (**ATIH**) para el período 2015-2020, las autoridades francesas confirmaron que existe un flujo hacia el continente de pacientes residentes en Córcega que reciben dicha asistencia. Los datos facilitados en el informe de Gecodia muestran que, por término medio, los residentes en Córcega representaron casi 15 000 estancias hospitalarias (MCO) al año en la Francia continental, dos tercios de ellas en el departamento de Bouches-du-Rhône (Marsella); los residentes en Córcega pasaron casi 34 000 días al año recibiendo tratamiento de SAR en la Francia continental, la mitad de ellos en el departamento de Bouches-du-Rhône; y recibieron casi 1 700 tratamientos de PSI al año, casi la mitad de ellos en el departamento de Bouches-du-Rhône.

(145) Sobre esta base, el informe de Gecodia concluye que existe una demanda específica entre los pasajeros sanitarios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental, teniendo en cuenta, en particular, las condiciones para el reembolso de los gastos de transporte y la ubicación de los centros adecuados para el tratamiento que no está disponible en Córcega.

(146) El informe de Gecodia también analizó las necesidades de los pasajeros sanitarios en términos de destino en la Francia continental.

(147) En este contexto, las autoridades francesas solicitaron a las CPAM que les facilitaran datos sobre el número de solicitudes de autorización previa que aceptaron para la cobertura de los gastos de transporte por parte del régimen del seguro de enfermedad. Según los datos obtenidos de la CPAM 2A (más de 15 000 autorizaciones concedidas) ([91]), más del 80 % se refería a uno o varios viajes a Marsella, frente a menos del 14 % a Niza, 1,1 % a París y menos del 0,3 % a Tolón ([92]).

([91]) Contrariamente a lo que indicó la Comisión en el considerando 79 de la Decisión de incoación, la CPAM 2A informó a las autoridades francesas de las 15 237 solicitudes de autorización previa que había validado entre el 17 de septiembre de 2020 y el 31 de diciembre de 2021 (no 8 000).

([92]) El informe de Gecodia también hace referencia a los datos obtenidos de la CPAM 2B recogidos de [...] (*) [(*): información confidencial], lo que revela que más del 75 % de los viajes por razones médicas en avión se realizaron a Marsella, frente a menos del 25 % a Niza.

(148) Así pues, el informe de Gecodia llegó a la conclusión de que es probable que la demanda de los pasajeros sanitarios se limite a los puertos continentales cercanos a su destino final en el continente (centros de tratamiento prescritos). La inmensa mayoría de los pasajeros sanitarios viajan a Marsella.

3.4.2.1.2. Determinación de la demanda cuantitativa de pasajeros del transporte marítimo

3.4.2.1.2.1. Determinación de la demanda cuantitativa entre los pasajeros residentes en Córcega y los no residentes

(149) Para cuantificar la demanda de pasajeros (residentes y no residentes en Córcega), las autoridades francesas se basaron tanto en datos históricos como en previsiones para el período 2023-2030.

(150) Las autoridades francesas analizaron la demanda histórica de pasajeros residentes en Córcega y de pasajeros no residentes sobre la base de los datos disponibles de 2016 a 2021. Por lo que se refiere a la demanda prevista para el período 2023-2030, las autoridades francesas elaboraron las previsiones sobre la base de la demanda registrada en 2019 (ya que la demanda de 2020 y 2021 se vio afectada por la crisis de la COVID-19). Estimaron la variación de la demanda de transporte marítimo de los pasajeros residentes y no residentes sobre la base de la tasa de crecimiento anual medio de la demanda de transporte a largo plazo (2015-2030) publicada por el Ministerio de Transición Ecológica en julio de 2016 ([93]) y actualizada en octubre de 2021 ([94]).

(151) La demanda prevista de transporte marítimo en 2030 se presenta en el cuadro 14.

Cuadro 14

Demanda de pasajeros por ruta en 2030

	2030 Pasajeros no residentes (zona de Marsella, Tolón y Niza)	2030 Pasajeros residentes (Zona de Marsella y Tolón)	2030 Total
Ajaccio	1 050 000	45 000	**1 095 000**
Bastia	950 000	35 000	**985 000**
Porto-Vecchio	200 000	7 500	**207 500**
Propriano	50 000	4 000	**54 000**
L'Île-Rousse	325 000	5 500	**330 500**

Fuente: Informe de Gecodia, cuadros 43 y 44.

3.4.2.1.2.2. Determinación de la demanda cuantitativa de pasajeros sanitarios

(152) Por lo que se refiere a los pasajeros sanitarios, las autoridades francesas no disponían de datos directos sobre el número de pacientes y acompañantes transportados, su destino o el modo de transporte utilizado. A este respecto, el informe de Gecodia señala que se preguntó a la agencia regional de salud de Córcega y a las CPAM sobre estos datos. La agencia declaró que no disponía de esta información, mientras que las CPAM aclararon que su sistema de información no proporcionaba datos fiables y completos.

([93]) Véase el estudio del Ministerio de Transición Ecológica de julio de 2016 sobre la previsión de la demanda a largo plazo de transporte, disponible en: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/Th %C3 %A9ma %20- %20Projections %20de %20la %20demande % 20de %20transport %20sur %20le %20long %20terme.pdf (consultado el 18 de octubre de 2024). El estudio indica que los resultados globales de la evolución de la demanda de transporte y del tráfico calculados tienen por objeto sentar las bases de las proyecciones de tráfico local que deben elaborar los departamentos descentralizados del Ministerio o los gestores de infraestructuras, con el fin de analizar el futuro de las regiones y evaluar las políticas públicas y los proyectos de infraestructuras de transporte. El estudio ofrece previsiones para 2030 y 2050.

([94]) Véase el estudio de octubre de 2021 que actualiza el estudio de 2016, teniendo en cuenta, en particular, las repercusiones de la adopción de nueva legislación medioambiental. La actualización está disponible en: https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/document_travail_52_projection_transport_snbc2_oct2021.pdf (consultado el 18 de octubre de 2024).

(153) Por consiguiente, las autoridades francesas reconstruyeron una estimación de estos viajes utilizando datos indirectos.

(154) Las autoridades francesas se basaron, en primer lugar, en los datos de la ATIH (considerando 144) sobre el número de tratamientos médicos o estancias (para recibir tratamientos no disponibles en Córcega) registrados de residentes en Córcega en el continente francés (y, más concretamente, en la región de Provenza-Alpes-Costa Azul, donde se encuentran las localidades de Marsella, Tolón y Niza). Las autoridades francesas estimaron el número de pasajeros sanitarios y acompañantes basándose en el número de tratamientos médicos o estancias registrados para actividades de SAR, MCO y PSI en beneficio de residentes en Córcega en toda la región de Provenza-Alpes-Costa Azul ([95]). En total, llegaron a una estimación de una media de 65 000 pasajeros sanitarios al año para todos los tratamientos médicos relacionados con actividades de SAR, MCO y PSI. Solo el departamento de Bouches-du-Rhône (Marsella) acumula una media de unos 53 000 pasajeros al año durante el período 2015-2019.

(155) Esta estimación incluye también a los acompañantes. Las autoridades francesas estimaron que un acompañante estaba presente sistemáticamente en el caso de los pasajeros sanitarios menores de 19 años y mayores de 75 años, y uno de cada dos iba acompañado en los demás grupos de edad. Como consecuencia de ello, determinaron que un viaje (de ida y vuelta) por razones médicas de un paciente de Córcega crea la necesidad *de facto* de transportar 1,4 pasajeros (viaje de ida y vuelta), teniendo en cuenta la necesidad de acompañantes. Según Francia, esta hipótesis era coherente con los datos empíricos recogidos de la CPAM 2A, ya que, de las 15 237 solicitudes de autorización previa aceptadas por la CPAM 2A, el 41,5 % (6 318) contemplaba la presencia de un acompañante y, de esas 6 318 solicitudes, el 7,5 % contemplaba la de un segundo acompañante.

(156) A continuación, las autoridades francesas estimaron el número de viajes por mar de dos maneras.

(157) El primer enfoque consistió en obtener el número de pasajeros sanitarios restando el número de pasajeros sanitarios que se desplazaron en avión del número total estimado de pasajeros sanitarios. Los datos relativos a los pasajeros sanitarios que viajaron en avión entre Córcega y el departamento de Bouches-du-Rhône (Marsella), de los que disponían las autoridades francesas para el período 2016-2019 ([96]), muestran que el transporte aéreo representaba una media de unos 38 000 pasajeros al año (aproximadamente el 70 % del total estimado de 53 000 pasajeros sanitarios, considerando 154). Sobre la base de estos cálculos, las autoridades francesas concluyeron que el transporte marítimo podía representar hasta el 30 % de los viajes de los pasajeros sanitarios al departamento de Bouches-du-Rhône.

(158) El segundo enfoque consistió en analizar las 15 237 solicitudes de autorización previa enviadas a la CPAM 2A por residentes de Córcega entre 2020 y 2021 para el reembolso de los gastos de transporte relacionados con viajes por razones médicas. El análisis de estas solicitudes de autorización previa, que deben incluir la prescripción médica en la que se indique el modo de transporte prescrito por el médico en función del estado del paciente (considerandos 136 a 148), puso de manifiesto que en aproximadamente el 4 % de ellas el modo de transporte era el marítimo.

(159) Sobre la base de estos dos enfoques, el porcentaje de pasajeros sanitarios que viajan en barco con respecto al número total de pasajeros sanitarios que se desplazan hasta Marsella oscila entre el 4 y el 30 %. Con el fin de conciliar ambos enfoques y garantizar una evaluación prudente de la demanda de estos pasajeros, las autoridades francesas estimaron finalmente que el 10 % de los pasajeros sanitarios viajaban en barco (aproximadamente 5 400 pasajeros sanitarios al año de un total de 53 000 pasajeros sanitarios al año según las estimaciones de las autoridades francesas para el departamento de Bouches-du-Rhône en 2019).

([95]) Por lo que se refiere a la actividad de MCO, la demanda de viajes de pacientes de Córcega (viaje de ida y vuelta, excluido el acompañante) se evaluó en relación con el número de estancias registradas (1 estancia = 1 pasajero de ida y vuelta = 2 viajes). Por lo que se refiere a las actividades de SAR, expresadas en días de hospitalización, las autoridades francesas estimaron el número de viajes en relación con el número de estancias registradas (1 estancia = 1 pasajero de ida y vuelta = 2 viajes), teniendo en cuenta que, independientemente del lugar de asistencia, una estancia correspondía a una media de 45 días de hospitalización. Por último, por lo que se refiere a las actividades de PSI, el número de pasajeros se calculó sobre la base del número de tratamientos registrados (1 tratamiento = 1 pasajero de ida y vuelta = 2 viajes).

([96]) Los datos recabados por las autoridades francesas se han extraído de convenios de transporte celebrados [...] [con] las CPAM.

(160) Por último, las autoridades francesas asignaron el número de pasajeros sanitarios a los distintos puertos de Córcega sobre la base del desglose de actividades de MCO por región (es posible consultar el correspondiente mapa en el sitio de la ATIH).

(161) Para estimar la demanda anual de pasajeros sanitarios que debía satisfacerse entre 2023 y 2030, las autoridades francesas consideraron que, para tener en cuenta el aumento previsto de la población y el envejecimiento de esta, por una parte, y el desarrollo de la asistencia sanitaria en Córcega, por otra, la demanda prevista entre 2023 y 2030 se mantendría estable sobre la base de los viajes por motivos médicos de pasajeros estimados para 2019. El cuadro 15 muestra la estimación de los viajes por razones médicas en barco entre los puertos de Córcega y el puerto de Marsella.

Cuadro 15

Estimación de los viajes por razones médicas en barco de pacientes que viven en Córcega y acompañantes (pasajeros anuales) entre Córcega y Marsella

	2018	2019	2020	2023 a 2030
Ajaccio	2 134	2 145	1 667	**2 145**
Bastia	2 407	2 419	1 880	**2 419**
Porto-Vecchio	251	252	196	**252**
Propriano	126	126	98	**126**
L'Île-Rousse	425	427	332	**427**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de julio de 2023.

3.4.2.2. Determinación de la capacidad del mercado para satisfacer la demanda de los usuarios

(162) Tras estimar la demanda cualitativa y cuantitativa de las distintas categorías de usuarios del transporte marítimo de pasajeros entre Córcega y Francia continental, las autoridades francesas intentaron determinar en qué medida la oferta del mercado podía satisfacer dicha demanda.

3.4.2.2.1. La consulta a los operadores

3.4.2.2.1.1. Preguntas formuladas

(163) La consulta a los operadores consistió, en primer lugar, en un cuestionario que contenía cuatro preguntas generales sobre el transporte de pasajeros:

— en la primera pregunta se pedía a los transportistas marítimos que comentaran las características de la demanda de los usuarios determinada y presentada en el documento de apoyo de la consulta a los usuarios (considerando 95);

— en la segunda pregunta se pedía a los operadores que describieran la flota que podían utilizar para los servicios marítimos entre Córcega y la Francia continental;

— la tercera pregunta planteaba si, en el marco del régimen de OSP de 2019, los operadores tenían previsto introducir un servicio en una o varias de las rutas a partir de 2023. Esta pregunta también proponía una lista de rutas que abarcaban todos los enlaces marítimos entre Marsella y los puertos de Córcega, entre Tolón y los puertos de Córcega, y entre Niza y los puertos de Córcega. Respecto de cada ruta, los operadores tenían que indicar si explotarían o no la ruta en el marco del régimen de OSP de 2019. El cuestionario también permitía a los operadores presentar observaciones sobre la explotación de la ruta en cuestión.

(164) Si la respuesta a la tercera pregunta era «sí» para una o varias rutas, el cuestionario proponía una lista de preguntas más específicas sobre el servicio que el operador introduciría. Los operadores tenían que facilitar esta información para cada ruta para la que habían declarado que podían proponer un servicio comercial en el marco del régimen de OSP de 2019.

(165) Por ejemplo, si un operador declaraba que podía prestar un servicio comercial en la ruta Marsella-Ajaccio, debía responder a las siguientes preguntas:

— ¿Había prestado ya un servicio de transporte marítimo durante el período 2015-2022 en la ruta en cuestión? ([97])

— ¿En qué momento del año prestaría el operador su servicio? ([98])

— ¿Qué tipo de buques utilizaría el operador para prestar su servicio comercial? ([99])

3.4.2.2.1.2. Resumen de las respuestas recibidas

(166) Tres operadores respondieron a la consulta a los operadores: Corsica Linea, La Méridionale y Corsica Ferries.

(167) Corsica Linea y La Méridionale indicaron que no ofrecerían ningún servicio comercial entre Córcega y la Francia continental en el marco del régimen de OSP de 2019.

(168) Corsica Ferries presentó el servicio comercial que desplegaría en ausencia de un contrato de servicio público para el transporte de pasajeros. En apoyo de sus respuestas al cuestionario, Corsica Ferries presentó varios archivos Excel en los que se detallaban, entre otras cosas, las capacidades de sus buques y el servicio comercial que prestaría.

(169) En respuesta a la pregunta 1 de la consulta a los operadores, Corsica Ferries señaló que sus respuestas al cuestionario, así como el archivo Excel de los datos relativos a su servicio de transporte, se habían elaborado a falta de indicación en los documentos facilitados por la CTC de las necesidades y requisitos de continuidad territorial. A la vista de estas incertidumbres, Corsica Ferries no había modelizado en su archivo Excel sobre la capacidad de sus buques ningún incremento o reducción de la capacidad ofrecida durante el período 2023-2028: por lo tanto, la capacidad comunicada era idéntica durante todo el período analizado.

(170) En respuesta a la pregunta 4, Corsica Ferries señaló que, en ausencia de un contrato de servicio público, a partir del 1 de enero de 2023 explotaría servicios de transporte de pasajeros entre todos los puertos continentales (Marsella, Niza, Tolón) y todos los puertos de Córcega, excepto el de Propriano. Más concretamente, ofrecería servicios comerciales diurnos y nocturnos (mercancías y pasajeros), que comprenderían:

— un viaje diario de ida y vuelta entre la Francia continental (al menos cinco veces por semana desde Tolón y dos veces por semana desde Marsella) y los dos puertos de Ajaccio y Bastia;

— dos viajes de ida y vuelta mensuales desde Marsella, y al menos tres viajes de ida y vuelta semanales desde Tolón, a cada uno de los puertos de Porto-Vecchio y L'Île-Rousse;

— ningún servicio comercial a Propriano, ya que, según Corsica Ferries, dicho puerto era sustituible por Ajaccio, al que ya había propuesto prestar servicio al menos una vez al día desde Marsella y Tolón;

— servicios complementarios de transporte marítimo entre el puerto de Niza y Córcega entre julio y septiembre.

(171) Corsica Ferries informó a las autoridades francesas de que disponía de una flota de trece buques, que no estaban asignados a una ruta determinada. La empresa también declaró que el 15 % de sus travesías, en todas las rutas, se realizarían durante el día (salida entre las 6.00 y las 16.00 horas con llegada entre las 14.00 horas y medianoche en ambos sentidos).

([97]) Si la respuesta era negativa, el operador debía indicar el motivo de la ausencia de un servicio.

([98]) El operador también tenía que especificar: i) a falta de servicio durante todo el año, cuál sería el período específico del año previsto; ii) si el servicio propuesto era un servicio directo; iii) la frecuencia de las travesías; iv) las horas de salida y llegada previstas; y v) el número total de travesías directas previstas anualmente.

([99]) El operador debía especificar i) en qué sentido el buque utilizado resultaba adecuado para satisfacer las necesidades de continuidad territorial; ii) el número de buques previsto; iii) la capacidad de los buques; iv) sus características; v) las medidas medioambientales aplicadas; y vi) los servicios ofrecidos a bordo de los buques.

(172) Por lo que se refiere a la capacidad de sus buques para el transporte de pasajeros, Corsica Ferries facilitó a las autoridades francesas la información que se recoge en el cuadro 16.

Cuadro 16

Servicio potencial de Corsica Ferries en el marco del régimen de OSP de 2019 (pasajeros anuales) en ausencia de CDSP

	2023 a 2028 Pasajeros no residentes (Zona de Marsella, Tolón y Niza)	2023 a 2028 Pasajeros residentes (Zona de Marsella y Tolón)	2023 a 2028 Total
Ajaccio	1 790 601	971 940	**2 762 541**
Bastia	1 881 317	907 995	**2 789 312**
Porto-Vecchio	279 532	136 803	**416 335**
Propriano	0	0	**0**
L'Île-Rousse	586 182	256 158	**842 340**

Fuente: Respuesta de Corsica Ferries al sondeo de mercado sobre las comunicaciones marítimas entre Córcega y la Francia continental (22 de febrero de 2022).

(173) Corsica Ferries también indicó que su oferta (desde el puerto de Marsella) solo sería válida en ausencia de un contrato de servicio público entre Córcega y el continente.

3.4.2.2.2. Análisis de la deficiencia del mercado

(174) Tras analizar la capacidad que desplegaría Corsica Ferries, las autoridades francesas concluyeron que, a falta de CDSP, el mercado podría satisfacer la demanda de servicios marítimos prevista para el período 2023-2028 de pasajeros residentes (excepto pasajeros sanitarios) y no residentes entre los puertos de Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse y Porto-Vecchio y los puertos de la Francia continental.

(175) No obstante, las autoridades francesas señalan que Corsica Ferries no prestaría servicio al puerto de Propriano. Concluyen así que existe una deficiencia total del mercado del transporte marítimo entre el puerto de Propriano y los puertos de la Francia continental, tanto para pasajeros residentes como no residentes.

(176) Además, por lo que se refiere a la demanda de pasajeros sanitarios, las autoridades francesas consideran que Corsica Ferries solo prestaría servicio en el puerto de Marsella dos veces por semana desde los puertos de Ajaccio y Bastia, y tres veces al mes desde los puertos de Porto-Vecchio y L'Île-Rousse. Asimismo, como se indica en el considerando 170, Corsica Ferries no prestaría servicio al puerto de Propriano. Por lo tanto, consideran que el servicio ofrecido por Corsica Ferries en el puerto de Marsella, que es el puerto preferido de los pasajeros sanitarios, carecía de regularidad suficiente.

3.4.2.3. Conclusión sobre la existencia de una necesidad de servicio público en relación con el transporte marítimo de pasajeros

(177) A la vista de la deficiencia del mercado entre el puerto de Propriano y los puertos de la Francia continental para el transporte marítimo de pasajeros residentes y no residentes, las autoridades francesas concluyeron que existía una necesidad de servicio público que cubría la totalidad de la demanda cuantitativa estimada entre 2023 y 2030 desde y hacia el puerto de Propriano, como se indica en el cuadro 14.

(178) Habida cuenta de la deficiencia del mercado entre cada uno de los puertos de Córcega y el puerto de Marsella para el transporte marítimo de pasajeros sanitarios debido a la insuficiencia de los servicios de transporte que prestaría Corsica Ferries, las autoridades francesas concluyeron que existía una necesidad de servicio público que abarcaba toda la demanda de pasajeros sanitarios que se desplazarían a Marsella entre 2023 y 2030, como se indica en el cuadro 15.

3.4.3. *Caracterización de la necesidad de servicio público de transporte marítimo de mercancías*

(179) En esta subsección se describen las conclusiones extraídas por las autoridades francesas en cuanto a i) la existencia de una demanda de los usuarios de transporte marítimo de mercancías entre Córcega y el continente y ii) la descripción de la deficiencia del mercado para satisfacer dicha demanda.

3.4.3.1. Determinación de la demanda de usuarios

(180) En las siguientes subsecciones se describen los análisis efectuados por las autoridades francesas en relación con la demanda cualitativa de usuarios del transporte marítimo de mercancías entre Córcega y el continente y la demanda cuantitativa de dichos usuarios.

3.4.3.1.1. Determinación de la demanda cualitativa

(181) En esta subsección, se presentan en primer lugar los resultados de la consulta a los usuarios; en segundo lugar, los resultados de la consulta a los puertos; y, por último, las conclusiones del informe de Gecodia que complementan los resultados de las consultas públicas.

3.4.3.1.1.1. Resultados de la consulta a los usuarios

3.4.3.1.1.1.1. Preguntas formuladas

(182) En el documento de apoyo de la consulta a los usuarios (considerando 95), las autoridades francesas hicieron una distinción preliminar entre el transporte de carga remolcada y el transporte de carga no remolcada ([100]).

(183) La consulta a los usuarios incluía un cuestionario dirigido a todos los usuarios del transporte marítimo de mercancías. El cuestionario contenía una lista de unas veinte preguntas, con sugerencias de respuesta (en algunos casos los usuarios podían marcar varias respuestas) y un tiempo estimado de cumplimentación de cinco minutos.

(184) Las tres primeras preguntas tenían por objeto recabar información general sobre los perfiles de usuario. En la primera pregunta se pedía a los usuarios que facilitaran información sobre las rutas marítimas hacia Córcega que utilizaban entre el puerto de Marsella y los cinco puertos de Córcega ([101]). La segunda pregunta se refería a información sobre el sector de actividad de los usuarios y el código postal de su sede central. En la tercera pregunta se pedía a los usuarios su opinión sobre la distinción entre el transporte de carga remolcada y el de carga no remolcada, y se les solicitaba que facilitaran información sobre el volumen de carga remolcada y no remolcada en la ruta en cuestión durante 2019.

(185) Con las preguntas 4 a 13 se quería saber cuál era el grado de satisfacción de los usuarios con los servicios de transporte marítimo ofrecidos en la ruta o rutas en cuestión. Más concretamente, se pedía:

— que se indicase si el servicio ofrecido en la ruta en cuestión respondía a las necesidades del usuario (respuesta: sí o no);

— que se señalase si los usuarios habían tenido dificultades en términos de capacidad disponible ([102]);

— que se especificase el tipo de carga para la que los usuarios se habían enfrentado a tales dificultades y si habían desviado su carga a otras rutas como consecuencia de dichas dificultades ([103]);

— que los usuarios indicaran si estaban satisfechos con las horas de salida y llegada a Córcega (satisfactorias o insatisfactorias; en caso de no ser satisfactorias, se preguntaba a los usuarios si querían una hora de llegada o salida más temprana o más tardía) y la frecuencia de los servicios de transporte marítimo ofrecidos en las rutas marítimas utilizadas;

— que indicaran si debía modificarse la tarifa máxima de flete en virtud del régimen de OSP de 2019.

([100]) En el documento de apoyo de la consulta a los usuarios se explica que, a diferencia de la carga remolcada, la carga no remolcada requiere una manipulación portuaria considerable (equipos portuarios, mano de obra).

([101]) Si los usuarios utilizaban varias rutas, tenían que cumplimentar un cuestionario para cada una de ellas.

([102]) Las respuestas propuestas eran: sistemáticamente; habitualmente; ocasionalmente; nunca.

([103]) Las respuestas propuestas eran: la misma ruta; otras rutas a través de Marsella; otras rutas a través de Tolón; otras rutas a través de Niza; otro (deberá especificarse).

(186) En las preguntas 14 a 20 se invitaba a los usuarios a evaluar la elección del puerto continental para el servicio. En particular, estas preguntas se referían a:

— si, en el momento de reservar una de las rutas desde Marsella, los usuarios también estudiaban las travesías disponibles desde los demás puertos continentales ([104]);

— la razón principal para elegir el puerto de Marsella en detrimento de los demás puertos continentales ([105]);

— si, en caso de un hipotético incremento de las tarifas de entre el 5 y el 10 % para el transporte marítimo en el puerto de Marsella, el usuario estaba dispuesto a utilizar los servicios de transporte marítimo en otro puerto continental (Tolón, Niza o ambos) para desplazarse hasta o desde Córcega;

— si el usuario ya había utilizado rutas con origen en Tolón o Niza y destino en Córcega desde 2019 (sí o no) y, en caso afirmativo, debía especificarse la razón principal para elegir otro puerto continental (Tolón o Niza) en lugar del puerto de Marsella ([106]).

(187) Por último, en la pregunta 21 se planteaba a los usuarios la cuestión de la idoneidad de un servicio de transporte con buques dedicados íntegramente al transporte de mercancías (buques de transbordo rodado) en comparación con el servicio actual (buques de pasaje de transbordo rodado).

3.4.3.1.1.1.2. Resumen de las respuestas recibidas

(188) Las autoridades francesas solo recibieron cinco respuestas al cuestionario al final del período de consulta. A la vista de este reducido número, Gecodia se puso en contacto directamente con varias empresas de transporte y logística que utilizaban servicios de transporte marítimo de mercancías entre Córcega y el continente, con el fin de hacerles el cuestionario directamente por teléfono.

(189) Las autoridades francesas señalan que Gecodia entrevistó a veintiuna empresas de transporte que representan aproximadamente el 90 % del tráfico total de carga no remolcada y el 70 % del transporte de carga remolcada entre Córcega y el continente. Los transportistas encuestados utilizaban principalmente rutas desde Marsella, mientras que más de la mitad también utilizaba rutas desde Tolón. Los transportistas facilitaron información sobre cada una de las rutas que utilizaban entre Córcega (cada uno de los puertos de Córcega) y el continente (cada uno de los puertos continentales), así como sobre cada tipo de carga (remolcada y no remolcada).

(190) Por lo que se refiere al transporte de carga no remolcada ([107]), las respuestas al cuestionario pueden resumirse como sigue:

— un poco más de la mitad de los encuestados consideran que, en general, el servicio de transporte marítimo que se ofrece en la actualidad no satisface sus necesidades. Estos resultados varían en función de la ruta: aunque casi todos los usuarios que utilizan los servicios de transporte entre el continente y Propriano y L'Île-Rousse están satisfechos con la oferta actual, prácticamente la totalidad de los que utilizan los servicios de transporte con origen o destino en Ajaccio y Bastia están insatisfechos ([108]);

— la mayoría de los usuarios experimentan dificultades en términos de capacidad disponible, en particular en las rutas entre el continente y Bastia (el 100 % tiene dificultades de forma habitual o sistemática), Ajaccio y Porto-Vecchio (más del 50 % tiene dificultades de forma habitual o sistemática);

— los encuestados valoran positivamente en gran medida las horas de salida y llegada a Córcega y las frecuencias de los viajes de ida y vuelta vigentes en el momento de la consulta a los usuarios;

([104]) Las respuestas propuestas eran: no tengo elección (reserva impuesta); sistemáticamente; solo en el caso de algunos flujos (especifíquese el flujo para el que no se realiza ninguna comparación); nunca.

([105]) Las respuestas propuestas eran: tarifa más baja; infraestructura portuaria; horarios; mejor calidad del servicio; proximidad del puerto a mi destino; tipo de desplazamiento; otro (deberá especificarse).

([106]) Las respuestas propuestas eran: tarifa más baja; horarios más convenientes; mi destino estaba más cerca del puerto elegido; ninguna plaza disponible en el servicio de Marsella; otro (deberá especificarse).

([107]) A modo de recordatorio, el transporte de carga no remolcada se efectúa exclusivamente entre los puertos de Córcega y el puerto de Marsella.

([108]) La situación es más heterogénea en el caso de Porto-Vecchio, ya que el 64 % de los encuestados consideran que el servicio es insatisfactorio.

— ninguno de los encuestados compara las travesías disponibles en el puerto de Marsella con las de otros puertos. La proximidad del puerto de Marsella es casi la única razón para elegir dicho puerto. Incluso en caso de un hipotético aumento de los precios del transporte marítimo desde Marsella, ninguno de los encuestados empezaría a utilizar los demás puertos continentales;

— casi todos los encuestados preferirían un servicio con buques exclusivamente de carga (buques de transbordo rodado) en lugar de un servicio de transporte de pasajeros y carga.

(191) Por lo que se refiere al transporte de carga remolcada, las respuestas al cuestionario pueden resumirse como sigue:

— un poco más de la mitad de las respuestas afirman que el actual servicio de transporte marítimo ofrecido desde/hacia Marsella suele satisfacer sus necesidades, mientras que el servicio desde Tolón se considera insatisfactorio (77 % de las respuestas). Estos resultados varían en función de la ruta: casi todos los usuarios se quejan de la ruta hacia y desde Bastia (para los encuestados que utilizan Marsella y Tolón). La mitad de ellos tampoco están satisfechos con el servicio hacia/desde Ajaccio y Porto-Vecchio (para los encuestados que utilizan Marsella y Tolón), mientras que expresan su satisfacción general con las rutas hacia y desde Propriano y L'Île-Rousse;

— la mayoría de los usuarios experimentan dificultades en términos de capacidad disponible, en particular en las rutas con destino a Bastia (el 100 % tiene dificultades de forma habitual o sistemática, tanto en Marsella como en Tolón) y a Ajaccio y Porto-Vecchio (el 50 % tiene dificultades de forma habitual o sistemática desde Marsella y el 100 % desde Tolón);

— los encuestados valoran positivamente en gran medida las horas de salida y llegada y la frecuencia de los viajes de ida y vuelta en vigor en el momento de la consulta a los usuarios tanto en Tolón como en Marsella;

— prácticamente ninguno de los encuestados compara las travesías disponibles en el puerto de Marsella con las de otros puertos. La proximidad del puerto de Marsella es casi la única razón para elegir dicho puerto. Incluso en caso de un aumento de los precios del transporte marítimo desde Marsella, ninguno de los encuestados empezaría a utilizar otros puertos continentales;

— menos del 40 % de los encuestados utilizaron puertos continentales que no fuesen el de Marsella en 2019. Los resultados varían en función de la ruta: el 80 y el 50 % (respectivamente) de los encuestados que se desplazaban desde y a Bastia y Ajaccio utilizaban Tolón, mientras que prácticamente ninguno viajaba a y desde otros puertos de Córcega. La única razón para utilizar el puerto de Tolón es la falta de plazas disponibles en el servicio del puerto de Marsella. Incluso en caso de un aumento de los precios del transporte marítimo desde Marsella, ninguno de los encuestados empezaría a utilizar los otros puertos continentales;

— la mayoría de los encuestados preferirían un servicio con buques exclusivamente de mercancías (buques de transbordo rodado) en lugar de un servicio basado en buques de pasaje de transbordo rodado.

3.4.3.1.1.2. Consulta a los puertos

3.4.3.1.1.2.1. Preguntas formuladas

(192) El cuestionario que acompañaba a la consulta a los puertos constaba de tres partes relativas al tráfico de mercancías.

(193) En la primera parte del cuestionario se invitaba a las autoridades portuarias a comentar las características de la demanda de los usuarios que se señalaban y presentaban en el documento de apoyo de la consulta a los usuarios (considerando 95). Más concretamente, en la primera parte se pedía a las autoridades portuarias que:

— se pronunciaran sobre la distinción entre la carga remolcada y la no remolcada;

— indicaran el tamaño de la zona de influencia de su puerto, sobre la base de su conocimiento del mercado;

— señalaran si, a su juicio, sus infraestructuras portuarias no son sustituibles por otros puertos para la totalidad o parte del tráfico de carga remolcada y no remolcada entre Córcega y el continente;

— comentaran el nivel de competencia, tanto actual como a lo largo de un período de siete años, entre puertos para el transporte de mercancías.

(194) En la segunda parte del cuestionario se pedía a las autoridades portuarias que facilitaran una descripción completa de las infraestructuras portuarias que podrían utilizar para los servicios de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental.

(195) La tercera parte (preguntas 5.1 a 5.8 para el transporte de carga no remolcada y preguntas 6.1 a 6.8 para el transporte de carga remolcada) preguntaba esencialmente a las autoridades portuarias sobre la capacidad de su infraestructura para gestionar el tráfico de mercancías. Más concretamente, se les pedía que indicaran:

— si su infraestructura incluye zonas de manipulación de carga no remolcada y remolcada (respuesta: sí o no) ([109]);

— el tipo de buques que podían acoger ([110]);

— si sus infraestructuras portuarias se ocupan actualmente de carga remolcada o no remolcada ([111]);

— si su infraestructura podría acoger viajes de ida y vuelta diarios ([112]) y semanales ([113]) para el tráfico de mercancías (respuesta: sí o no);

— si las autoridades portuarias podían asegurar un número de viajes de ida y vuelta diarios y semanales para los servicios de mercancías a Córcega (respuesta: sí o no) ([114]).

3.4.3.1.1.2.2. Resumen de las respuestas recibidas

(196) Como se indica en el considerando 120, las autoridades francesas recabaron las contribuciones de las autoridades portuarias de Tolón, Marsella y Niza.

(197) Por lo que se refiere a la primera parte del cuestionario, los tres puertos consideran adecuado el criterio adoptado por las autoridades francesas de distinguir entre la carga remolcada y la no remolcada. En cuanto a su zona de influencia para el transporte de mercancías, los puertos de Niza y Tolón creen que su zona de influencia es únicamente local y se limita a su zona interior inmediata, mientras que el puerto de Marsella considera que capta el transporte de mercancías desde toda Francia y, en particular, el transporte de mercancías que atraviesan el valle del Ródano.

(198) En relación con las condiciones de competencia, el puerto de Niza considera que sus infraestructuras, situadas en el centro de la ciudad, y el débil tejido industrial y comercial en torno a la localidad no le permiten, ni le permitirán en un plazo de siete años, satisfacer la demanda de transporte de mercancías entre Córcega y el continente. El puerto de Tolón también señala que el puerto de Marsella es el líder indiscutible del mercado del transporte de mercancías, y que solo puede posicionarse de forma complementaria a Marsella. El puerto de Tolón indica que el nivel de competencia entre Marsella y Tolón es sano, a pesar de su escasa capacidad, lo que significa que no puede competir realmente en este mercado. El puerto de Marsella considera que su ubicación geográfica, en el centro de autopistas y nudos ferroviarios y cerca de los principales nodos logísticos y de transporte, así como la inmensa facilidad para acceder a sus infraestructuras desde tres autopistas, le confieren una gran ventaja para el transporte de mercancías.

([109]) En el cuestionario se pedía a los puertos que especificaran el tamaño de las zonas de manipulación, su disponibilidad para el tráfico con Córcega y su capacidad para albergar mercancías peligrosas de las clases 1 y 2.

([110]) Las autoridades portuarias también debían especificar i) el número de muelles disponibles; ii) la capacidad máxima en metros lineales de los buques que pueden ser alojados; y iii) las medidas medioambientales aplicadas.

([111]) Las autoridades portuarias también tenían que especificar i) la capacidad diaria de alojamiento de semirremolques/camiones; ii) las horas de recepción de semirremolques/camiones; iii) el tiempo medio de estacionamiento de semirremolques/camiones; iv) el número de semirremolques/camiones que pueden despacharse por hora para embarcar o desembarcar.

([112]) Las autoridades portuarias también debían especificar i) el número de posibles escalas diarias; ii) la duración mínima y máxima de las escalas; y iii) las normas de asignación de los atraques.

([113]) Las autoridades portuarias también debían especificar i) el número de posibles escalas semanales; ii) la duración mínima y máxima de dichas escalas; y iii) las normas de asignación de los atraques.

([114]) En las preguntas se pedía a las autoridades portuarias que especificaran el número de escalas garantizadas.

(199) En cuanto a la tercera parte del cuestionario:

— La *autoridad portuaria de Marsella* declara que dispone de trece atraques capaces de acoger el tráfico de carga remolcada y no remolcada hacia Córcega. Cinco de ellos ya están plenamente dedicados al tráfico hacia Córcega en virtud de los CDSP 2021-2022, y pueden asignarse otros ocho. El puerto de Marsella cuenta con 120 000 m^2 de zonas de manipulación, que pueden dedicarse en su totalidad al tráfico de carga remolcada y no remolcada hacia Córcega. Puede disponerse de casi 30 000 m^2 de espacio adicional en función de las condiciones meteorológicas o para manipular mercancías peligrosas. Por último, existe un proyecto de ampliación de la terminal implica la creación de más de 60 000 m^2 de zonas de manipulación adicionales que el puerto puede utilizar para los servicios marítimos con Córcega. Además, el puerto de Marsella indica en su contribución que el acceso a los buques es fácil para los camiones ([115]). El puerto de Marsella también puede embarcar/desembarcar 35 remolques por hora de media y manipular casi 240 remolques al día. Por último, el puerto de Marsella afirma que puede prestar un servicio de reparación naval de buques de pasaje de transbordo rodado para garantizar una intervención técnica inmediata.

— La *autoridad portuaria de Tolón* declara que su infraestructura portuaria puede ocuparse del tráfico de carga remolcada y no remolcada. Señala que Tolón-Port de Commerce cuenta con zonas de manipulación (3 400 m^2) y tres atraques para buques de pasaje de transbordo rodado, lo que puede garantizar dos viajes de ida y vuelta al día ([116]). La autoridad portuaria afirma que puede tratar el embarque o desembarque de 80 remolques al día (pero solo unos diez en período estival) en esta terminal. No obstante, la autoridad portuaria advierte de que, dada la tasa de ocupación actual de estas zonas específicas por parte de Corsica Ferries (el 80 %), no puede garantizar su asignación diaria al tráfico regular con Córcega ([117]). Tolón-Port de Commerce puede acoger carga remolcada, siempre que no se trate de mercancías peligrosas. Tolón-Brégaillon, por su parte, cuenta con 30 000 m^2 de zonas de manipulación que puede utilizar para el tráfico de carga no remolcada, incluidas mercancías peligrosas. Sin embargo, solo tiene un atraque, destinado a buques de transbordo rodado exclusivamente. Puede manipular 120 remolques al día. La CCI de VaR afirma que Tolón-Brégaillon es más idóneo para el tráfico puro de mercancías, ya que no puede acoger tráfico de pasajeros porque la terminal se encuentra en una zona en la que se manipulan explosivos.

— La *autoridad portuaria de Niza* declara que su infraestructura portuaria no puede ocuparse del tráfico de carga no remolcada, aunque sí de la carga remolcada. Esta infraestructura tiene una superficie de manipulación de 25 900 m^2, pero el puerto especifica que el tráfico de pasajeros tiene prioridad sobre cualquier otra actividad. Hay cuatro atraques disponibles. La autoridad portuaria afirma poder garantizar hasta cuatro viajes de ida y vuelta diarios para los servicios de transporte de carga remolcada con Córcega.

(200) Como se indica en el considerando 124, la CCI de Córcega también aportó una contribución en forma de texto libre durante la consulta a los usuarios. La CCI de Córcega facilitó varios datos sobre el transporte de mercancías en los puertos de Córcega.

(201) En términos generales, la CCI de Córcega pone de relieve los problemas de capacidad a los que se enfrentan todos los puertos de Córcega, a excepción del puerto de Propriano. Esta situación exige habitualmente que las prefecturas concedan excepciones durante el período estival para permitir que los vehículos pesados circulen en días de tráfico intenso (días «rojos»). Más concretamente, la CCI de Córcega observa lo siguiente:

— *el puerto de Bastia* ha experimentado un fuerte aumento del tráfico de mercancías desde 2010, que no se vio ralentizado por la pandemia de COVID-19. No obstante, la capacidad del puerto de Bastia ha alcanzado el punto de saturación, con zonas de manipulación saturadas, operaciones de manipulación cada vez más ajustadas durante una franja horaria limitada y en un espacio restringido, y congestión por el flujo de vehículos, lo que hace imposible que los transportistas realicen regularmente sus entregas a tiempo.

([115]) La autoridad portuaria de Marsella indica que la duración del traslado de un camión desde la entrada del puerto a la terminal marítima es inferior a cinco minutos. Además, el puerto afirma que los procedimientos de tránsito y registro portuario están plenamente digitalizados, garantizando así la fluidez del tráfico.

([116]) La autoridad portuaria de Tolón señala que uno de los tres atraques, el muelle Fournel, está reservado prioritariamente a los cruceros entre las 8.30 y las 18.30 horas.

([117]) En su respuesta, la CCI de VaR afirma que, habida cuenta de que Corsica Ferries ya transporta a más de 1,3 millones de pasajeros a Córcega a través de su servicio al margen del CDSP y a más de 400 000 pasajeros a otros destinos insulares europeos (Cerdeña, Menorca y Mallorca) a través de sus otros servicios solo en la terminal de Tolón-Port de Commerce y de que los representantes electos locales han pedido que estas cifras se limiten a los volúmenes transportados entre 2019 y 2021 (es decir, un máximo de 2 millones de pasajeros), resulta muy difícil imaginar que se añada a esta actividad existente y bien establecida una mayor actividad en consonancia con las obligaciones de los CDSP (y, en particular, la posibilidad de efectuar el transporte de mercancías a lo largo de todo el año).

Aunque el puerto de Bastia cuenta con ocho atraques, no puede acoger simultáneamente ocho buques debido, en particular, a las características técnicas de sus atraques (longitud y calado limitados). En su contribución, la CCI de Córcega pide, por tanto, que se mantengan los viajes diarios de ida y vuelta entre Bastia y Marsella, y que se añadan viajes de ida y vuelta complementarios para escalonar el tráfico y evitar la congestión y que se queden mercancías en el muelle;

— *los puertos de Ajaccio y Porto-Vecchio* también están experimentando un fuerte aumento del tráfico de mercancías, por lo que cada vez es más habitual que la carga se deje en el muelle debido a la falta de espacio a bordo de los buques. La CCI de Córcega reclama que se mantengan los viajes de ida y vuelta diarios y semanales de ambos puertos, y que se introduzcan viajes de ida y vuelta complementarios para escalonar el tráfico y evitar la congestión y la acumulación de mercancías en el muelle;

— según la CCI de Córcega, *el puerto de L'Île-Rousse* adolece de un desequilibrio con respecto a los demás puertos de Córcega, ya que uno de cada tres viajes semanales de ida y vuelta se dedica al transporte de mercancías peligrosas, lo que plantea un problema en términos de vitalidad económica de la zona de influencia del puerto (Balagne), el segundo destino turístico más popular después de Porto-Vecchio. Además, el puerto de L'Île-Rousse tiene dos atraques que no pueden ser ocupados al mismo tiempo, dada la anchura del único rompeolas, utilizado para ambos atraques, y la longitud de los muelles. Según la CCI de Córcega, los viajes de ida y vuelta semanales deberían aumentarse a tres, más un viaje de ida y vuelta específico para el transporte de mercancías peligrosas;

— no hay congestión significativa en el *puerto de Propriano*.

3.4.3.1.1.3. Conclusiones del informe de Gecodia sobre la demanda cualitativa de los usuarios del transporte de mercancías

(202) Además de las consultas públicas, las autoridades francesas también encomendaron a Gecodia la realización de análisis adicionales de la demanda de las comunicaciones marítimas de Córcega entre los usuarios del transporte de mercancías.

(203) Como se indica en el considerando 95, las autoridades francesas señalaron en el documento de apoyo a la consulta a los usuarios que debía distinguirse entre el transporte de carga remolcada y el transporte de carga no remolcada, debido, en particular, a las diferentes limitaciones de manipulación que conlleva dicho tráfico.

(204) El estudio llevado a cabo por Gecodia confirma esta distinción entre la carga remolcada y la no remolcada. Gecodia también efectuó un análisis del alcance geográfico de la demanda de los usuarios para el transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada, con el fin de determinar si existía demanda por parte de los usuarios de uno o varios puertos continentales para transportar su carga entre Córcega y el continente. En particular, para la realización de este análisis se tuvieron en cuenta los siguientes parámetros:

— la capacidad de los puertos para aceptar tráfico;

— las observaciones recogidas durante las consultas públicas;

— el coste adicional de pasar por un puerto u otro en función del punto de partida de la carga desde el continente hasta Córcega o el punto de destino de la carga desde Córcega hasta el continente; y

— la observación de una perturbación permanente y significativa de los precios (solo para el transporte de carga remolcada).

3.4.3.1.1.3.1. Demanda de los usuarios diferente en función del tipo de transporte de mercancías (carga remolcada y no remolcada)

(205) Según el informe Gecodia, existe una diferencia sustancial entre la carga remolcada y la no remolcada. En primer lugar, la carga no remolcada supone desacoplar del camión el semirremolque para cargarlo en el buque, lo que requiere equipos especializados y la intervención de trabajadores portuarios. En segundo lugar, el puerto debe tener capacidad suficiente (zonas de manipulación) para almacenar los semirremolques antes de la carga. Por último, la carga de los semirremolques no puede realizarse al mismo tiempo que el embarque de pasajeros y camiones, por lo que la escala del buque es larga. No obstante, una escala prolongada limita el uso de un muelle, por lo que el puerto debe tener varios muelles para dar servicio a varios destinos simultáneamente. El informe de Gecodia se basa en los resultados de las consultas a los usuarios y a los puertos para justificar la idoneidad de esta distinción.

(206) Además, el informe de Gecodia señala que, desde el punto de vista de los transportistas, la carga remolcada y la no remolcada tienen características diferentes. Mientras que el transporte de carga remolcada requiere una gran flota de tractocamiones para semirremolques para garantizar el transporte diario de varios remolques ([118]), el transporte de carga no remolcada permite optimizar la flota de tractores en relación con el número de semirremolques, gracias a lo cual el transportista puede realizar varios viajes de ida y vuelta con un solo tractor entre el puerto y su base logística en un solo día. El informe de Gecodia afirma que, durante la consulta a los usuarios, los transportistas declararon en general que realizaban entre cuatro y seis viajes de ida y vuelta en un día con un tractor para carga no remolcada.

(207) Así pues, el informe de Gecodia concluye que, para un transportista, abandonar la carga no remolcada en favor de la carga remolcada entraña costes significativos en términos de personal y adquisición de tractocamiones para semirremolques adicionales. Por lo tanto, el transporte de carga remolcada y no remolcadas implica dos tipos de demanda diferentes.

(208) No obstante, el informe de Gecodia señala que existen algunas similitudes entre la carga remolcada y la no remolcada. En particular, el informe de Gecodia indica que las entregas (carga remolcada o no remolcada) deben efectuarse por la mañana antes de la hora impuesta por el cliente del transportista, so pena de recibir una sanción en caso de retraso o de reprogramación de la entrega. Por consiguiente, el informe subraya la importancia de que la recepción en el puerto sea lo antes posible (entre las 6.00 y las 7.00 horas) para poder entregar las mercancías a los destinatarios a tiempo, independientemente del expedidor (supermercados, construcción, mensajería o agrupamiento). En el caso de la carga no remolcada, también es necesario que la recepción en el puerto se produzca muy temprano para los semirremolques sin carga (que regresan al continente), debido al tiempo necesario para devolver los semirremolques desembarcados a las bases logísticas (minoristas o transportistas), cargarlos y luego devolverlos al puerto. Además, en ambos casos, deben garantizarse los servicios marítimos regulares para asegurar el suministro de mercancías a Córcega y la vuelta de los semirremolques/camiones al continente.

3.4.3.1.1.3.2. Demanda de transporte marítimo de carga no remolcada exclusivamente en el puerto de Marsella

(209) El informe de Gecodia considera que los usuarios del transporte de carga no remolcada utilizan exclusivamente el puerto de Marsella y que, por lo tanto, este puerto no es sustituible por los otros puertos continentales de Tolón y Niza.

(210) *En primer lugar*, el informe de Gecodia señala que solo los puertos de Marsella ([119]) y Tolón-Brégaillon disponen de la infraestructura necesaria para acoger este tipo de tráfico, lo que no ocurre en el caso de los puertos de Tolón-Port de Commerce y Niza. Asimismo, la capacidad de Tolón-Brégaillon está limitada a un único atraque, lo que no le permitiría realizar más de una travesía diaria a Córcega, dadas las limitaciones de la duración de la escala y de la hora de salida para el transporte de carga no remolcada ([120]). Así pues, la sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Tolón-Brégaillon respecto de este tipo de tráfico solo podría existir, a lo sumo, en una sola ruta.

(211) *En segundo lugar*, según el informe de Gecodia, la consulta a los usuarios confirma en gran medida que, en el caso de la carga no remolcada, los transportistas nunca o muy raramente piensan en una alternativa al puerto de Marsella a la hora de planificar sus viajes. Ninguno de los encuestados indicó que un aumento de los precios de entre el 5 y el 10 % en el puerto de Marsella le llevaría a cambiar a los puertos de Tolón, ya que pasar por Tolón no les permitiría optimizar sus operaciones diarias.

([118]) A modo de recordatorio, la carga remolcada implica el transporte del camión en su totalidad (tractor + semirremolque) con el conductor, mientras que la carga no remolcada conlleva el transporte del semirremolque exclusivamente.

([119]) El informe de Gecodia observa que el puerto de Marsella afirma en su contribución que cuenta con casi 210 000 m^2 de superficie disponible, con trece atraques que pueden dedicarse al tráfico entre Córcega y el continente, todos ellos equipados con instalaciones modernas y digitalizadas para garantizar la fluidez del tráfico.

([120]) El informe de Gecodia indica que el ritmo medio de carga de remolques en los buques en el puerto de Tolón-Brégaillon era de entre 15 y 20 remolques por hora, muy por debajo del de Marsella (35 remolques), y que la capacidad diaria disponible se estima en 120 remolques. En comparación, el número medio de remolques cargados en el puerto de Marsella con destino a los puertos de Córcega fue de 237 en 2021, es decir, el doble de esa cifra.

(212) Por lo que se refiere a las autoridades portuarias, la CCI de Niza Costa Azul declaró que la zona de influencia del puerto es exclusivamente local y que el puerto de Niza, con sus infraestructuras en la ciudad y su débil tejido industrial y comercial, se encuentra en desventaja y nunca podrá satisfacer la demanda del transporte de mercancías a Córcega, ya que Tolón y Marsella están mejor adaptados a las necesidades. Además, el informe Gecodia pone de relieve la declaración realizada por el puerto de Tolón durante la consulta a los puertos, a saber, que el puerto de Tolón solo puede posicionarse como complemento del puerto de Marsella, habida cuenta de su escasa zona de influencia, restringida a la zona interior de Tolón, y de los limitados niveles de capacidad de sus terminales marítimas.

(213) *En tercer lugar*, el informe de Gecodia señala que, para garantizar las entregas a las tiendas, las grandes distribuidoras dependen principalmente de almacenes regionales o nacionales. En el caso de Córcega, más del 90 % de los productos destinados a los grandes almacenes de Córcega se envían a través de estas bases logísticas, de modo que la mayor parte de las mercancías importadas en Córcega proceden de los centros logísticos de la región de Provenza-Alpes-Costa Azul ([121]). El informe de Gecodia explica que los almacenes y las plataformas logísticas se concentran principalmente en el noroeste y alrededor de Marsella, así como en el corredor del Ródano. A este respecto, las autoridades francesas se remiten al estudio conjunto realizado en octubre de 2021 por las agencias de urbanismo del área metropolitana de Marsella y de la región de Aix-Durance, en el que se expone la ubicación geográfica de estos almacenes y plataformas ([122]). Este estudio muestra la elevada concentración de flujos logísticos hacia Marsella. Por lo tanto, el informe de Gecodia considera que la elección del puerto de Marsella se justifica en gran medida por la proximidad del puerto a los lugares de carga y la existencia de la infraestructura adecuada.

(214) De acuerdo con el informe de Gecodia, la proximidad de la mayoría de las bases logísticas y almacenes al puerto de Marsella tiene dos implicaciones. En primer lugar, sobre la base del simulador de costes publicado por el Comité National Routier, la utilización del puerto de Tolón-Brégaillon para todos los transportistas con base en los alrededores de Marsella o en el corredor del Ródano daría lugar a un coste adicional medio de 11 EUR/metro lineal por viaje de semirremolque en comparación con el puerto de Marsella ([123]). En segundo lugar, además de este coste adicional asociado al transporte por carretera, se produciría un aumento del coste de producción para los transportistas. Esto se debe a que, dada la necesidad de cubrir una distancia mayor, los transportistas se verían obligados a reducir a la mitad el número de viajes de ida y vuelta por vehículo tractor que podrían realizar en un día entre su base logística y el puerto de salida/llegada, lo que implicaría que tendrían que adquirir vehículos tractores adicionales para mantener el mismo volumen de actividad.

(215) El informe de Gecodia concluye que, desde el punto de vista de los usuarios del transporte marítimo de carga no remolcada, el puerto de Marsella no es sustituible por los puertos de Tolón o Niza por lo que respecta a las comunicaciones marítimas con Córcega.

3.4.3.1.1.3.3. Demanda específica de transporte marítimo de carga remolcada en el puerto de Marsella

(216) El informe de Gecodia considera que, desde el punto de vista de los usuarios del transporte marítimo de carga remolcada, el puerto de Marsella solo es sustituible por la terminal de Tolón-Port de Commerce (quedando excluida la sustituibilidad con Niza y las demás terminales de Tolón) y únicamente de manera parcial, en la medida en que algunos usuarios del transporte marítimo de carga remolcada no consideran que esta terminal sea una alternativa al puerto de Marsella.

([121]) Según el informe de Gecodia, este aspecto también se ve confirmado por el Dictamen de la Autoridad de Competencia francesa (Dictamen n.º 20-A-11, apartados 337 a 345), en el que se afirma que el puerto de Marsella se encuentra cerca de los principales centros logísticos del sur de Francia, lo que hace que resulte más atractivo para el transporte marítimo de mercancías hacia Córcega, especialmente en comparación con Tolón, que está más alejado de dichos centros.

([122]) Estudio sobre las conexiones entre el área metropolitana de Aix-Marsella-Provenza y las zonas vecinas, octubre de 2021, pp. 32 a 35, disponible, entre otros, en: https://www.agam.org/relations-de-voisinage-metropole/ (consultado el 18 de octubre de 2024).

([123]) A modo de recordatorio, Tolón se encuentra a unos 70 km de Marsella.

(217) *En primer lugar*, el informe de Gecodia señala que la carga remolcada no requiere ninguna infraestructura portuaria concreta, ya que los conductores cargan directamente su semirremolque en el buque como un vehículo único. Así pues, los tres puertos continentales pueden acoger carga remolcada sin grandes limitaciones ([124]). No obstante, el informe de Gecodia observa que, durante la consulta a los puertos, el puerto de Tolón afirmó que le resultaría difícil acoger un mayor tráfico de carga remolcada a lo largo del año, puesto que la capacidad del puerto ya se encuentra al 80 % por el tráfico existente de Corsica Ferries, mientras que el puerto de Niza indicó que deseaba dar prioridad al tráfico de pasajeros.

(218) *En segundo lugar*, el informe de Gecodia indica que ninguno de los participantes en la consulta a los usuarios señaló que un aumento de los precios de entre el 5 y el 10 % en Marsella daría lugar a que desviasen su carga remolcada a Tolón (y menos aún a Niza). Así pues, de dicha consulta se desprende que los transportistas no piensan en una ruta alternativa a la hora de planificar sus trayectos. La elección del puerto de Marsella se justifica en gran medida por su proximidad a los lugares de carga de los transportistas y a la infraestructura portuaria disponible.

(219) *En tercer lugar*, al igual que en el caso de la carga no remolcada, el informe de Gecodia explica que, dada la proximidad de las bases logísticas de la mayoría de los transportistas al puerto de Marsella (considerando 213), el traslado de algunos usuarios cuyas bases logísticas están cerca de Marsella al puerto de Tolón daría lugar a distancias más largas y a costes de transporte adicionales (4,5 EUR/metro lineal). Estos costes adicionales podrían incrementar los costes de producción de un transportista en hasta un 17 % ([125]). El informe de Gecodia señala que estas conclusiones concuerdan con la información facilitada por los puertos de Niza y Tolón durante la consulta a los puertos, a saber, que estos dos puertos solo atraen tráfico local, limitado a su zona interior más inmediata. Las autoridades francesas señalan asimismo que la tarifa marítima abonada por los transportistas se repercute íntegramente en sus clientes y que, por consiguiente, la variación de la tarifa de transporte marítimo de un puerto continental a otro no afecta al coste de producción de los transportistas.

(220) *Por último*, el informe de Gecodia presenta un análisis cuantitativo que muestra que un aumento de la tarifa mensual por metro lineal de carga remolcada en Marsella no provocó el traslado del tráfico de carga remolcada a los puertos de Tolón. Más concretamente, el informe analizó dos episodios recientes de perturbaciones persistentes de los precios en las rutas de Marsella ([126]), mientras que la tarifa mensual por metro lineal se mantuvo prácticamente estable en Tolón ([127]). El informe de Gecodia explica que, entre julio de 2018 y mayo de 2019, la perturbación al alza de los precios no generó una respuesta por parte de los transportistas, ya que la cuota de mercado del puerto de Tolón se mantuvo estable durante ese período.

(221) El informe de Gecodia concluye así que los puertos de Tolón y Marsella solo son parcialmente sustituibles en lo que respecta al transporte marítimo de carga remolcada entre Córcega y la Francia continental.

([124]) Sin embargo, existe una excepción para el transporte de materiales peligrosos de la clase 1 (explosivos) y de la clase 2 (gases comprimidos, licuados o disueltos), que están prohibidos en la terminal de Tolón-Port de Commerce y en el puerto de Niza.

([125]) Valor de referencia del coste de producción para el transporte por carretera (transporte regional, datos nacionales de diciembre de 2021 basados en un trayecto de 360 km, que es la distancia media diaria recorrida en el transporte regional, teniendo en cuenta los trayectos hasta el lugar de carga y los viajes de vuelta a la base del transportista). Estos costes adicionales tienen en cuenta los costes por kilómetro con peajes, la tarifa horaria y la tarifa diaria (costes de propiedad del vehículo, impuestos/día, seguro/día, etc.). Las autoridades francesas señalan que el coste logístico adicional medio es inversamente proporcional a la distancia total por carretera del trayecto. Así pues, cuanto más cerca de Marsella esté el punto de partida, mayor es el coste logístico adicional total.

([126]) Los dos episodios corresponden a los períodos siguientes:

— entre octubre de 2017 y octubre de 2018, un aumento medio anual del 6 % de la tarifa mensual por metro lineal de carga remolcada;

— entre octubre de 2019 y octubre de 2020, una reducción media anual del 16 % de la tarifa mensual por metro lineal de carga remolcada.

([127]) Sobre la base de la información relativa a las tarifas practicadas por Corsica Ferries recabada para el informe de Gecodia a través del sitio web de la naviera en 2020.

3.4.3.1.2. Determinación de la demanda cuantitativa de transporte marítimo de mercancías

3.4.3.1.2.1. Demanda cuantitativa de transporte marítimo de carga no remolcada

(222) El informe de Gecodia estimó la futura demanda anual de transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada durante el período 2023-2030 para cada una de las rutas entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega.

(223) La demanda histórica correspondiente a la carga no remolcada se estableció a partir de datos recogidos de las empresas navieras. Para evaluar la demanda prevista para 2023-2030, el crecimiento anual registrado entre 2010 y 2019 (2,3 % anual) se aplicó al tráfico en 2019. La demanda prevista se determinó como sigue:

Cuadro 17

Demanda de transporte de carga no remolcada por ruta marítima (en metros lineales) desde Marsella registrada para el período 2018-2020 y estimada para el período 2023-2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	523 874	516 467	505 631	565 647	591 965	663 246
Bastia	677 280	674 081	677 321	738 269	772 620	865 653
Porto-Vecchio	141 610	155 785	155 461	170 619	178 558	200 059
Propriano	52 331	54 160	52 453	59 317	62 077	69 552
L'Île-Rousse	73 374	85 229	66 952	93 345	97 688	109 451

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023 (informe de Gecodia, cuadro 56).

3.4.3.1.2.2. Demanda cuantitativa de transporte marítimo de carga remolcada

(224) La demanda cuantitativa de transporte marítimo de carga remolcada se calculó aplicando los mismos parámetros que para la demanda cuantitativa de transporte marítimo de carga no remolcada (considerandos 222 y 223).

(225) Como se explica en la sección 3.4.2.1.1.3.3, el informe de Gecodia concluía que el puerto de Marsella y el puerto de Niza no son sustituibles en lo que respecta al transporte marítimo de carga remolcada y que los puertos de Marsella y Tolón solo son parcialmente sustituibles a este respecto.

(226) Sobre la base del informe de Gecodia, las autoridades francesas consideraron que la cuota de la demanda de los usuarios del transporte de carga remolcada que consideran que el puerto de Marsella no es sustituible por el puerto de Tolón representa el 80 % de la demanda histórica de transporte de carga remolcada entre Marsella y Córcega en 2019; el 20 % restante considera que Tolón es una alternativa al puerto de Marsella.

(227) Las autoridades francesas explicaron que esta estimación del 80 % se derivaba de la información facilitada por el sindicato de transportistas de Córcega y Corsica Linea en el marco de una consulta de mercado de 2020. Más concretamente, el sindicato (que representa el [20-50] % del volumen metros lineales de carga remolcada transportada entre Córcega y el continente) y Corsica Linea indicaron, respectivamente, que el 84/85 % de la carga remolcada tenía su origen o destino en el departamento de Bouches-du-Rhône (del que Marsella es el principal puerto base).

(228) Tras determinar la demanda específica estimada del transporte de carga remolcada en el puerto de Marsella, las autoridades francesas cuantificaron dicha demanda para los próximos años. En el cuadro 18 se presenta la demanda cuantitativa de transporte de carga remolcada del grupo de usuarios que no se plantean ninguna alternativa al puerto de Marsella (es decir, el 80 % de la demanda estimada para 2023-2030 entre Marsella y Córcega).

Cuadro 18

Demanda de transporte de carga remolcada por ruta marítima (en metros lineales) desde Marsella registrada para el período 2018-2020 y estimada para el período 2023-2030

	2018	2019	2020	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	116 797	113 958	95 040	99 848	104 493	117 076
Bastia	172 671	166 125	120 047	145 555	152 328	170 670
Porto-Vecchio	36 082	43 222	37 063	37 870	39 632	44 404
Propriano	17 489	17 992	14 294	15 764	16 498	18 484
L'Île-Rousse	24 017	26 878	22 753	23 550	24 646	27 613

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023 (informe de Gecodia, cuadro 57 para 2018-2020 y cuadro 60 para 2023, 2025 y 2030).

(229) Además, dado que el transporte de carga remolcada también requiere el transporte de los conductores (que constituyen una categoría de pasajeros), las autoridades francesas también determinaron la demanda de transporte de conductores. Las autoridades francesas consideraron que la demanda de los conductores era proporcional al volumen de carga remolcada transportada y que esta proporción era constante a lo largo del tiempo.

(230) A fin de estimar, para cada ruta marítima, el coeficiente de conductores/metros lineales de carga remolcada, las autoridades francesas se basaron en el valor medio registrado para el período 2018-2021. Este coeficiente se aplicó a la demanda estimada de transporte de carga remolcada para 2030. Por consiguiente, según las autoridades francesas, la demanda de transporte de los conductores es la siguiente:

Cuadro 19

Tráfico marítimo de conductores (número de conductores) desde Marsella registrado en el período 2018-2021 y estimado para el período 2023-2030

	2018	2019	2020	2021	2023*	2025*	2030*
Ajaccio	6 435	6 496	4 736	6 915	5 991	6 270	7 025
Bastia	9 934	9 423	6 303	8 022	8 733	9 140	10 240
Porto-Vecchio	2 222	2 664	2 699	2 536	2 651	2 774	3 108
Propriano	1 414	1 446	1 203	1 411	1 576	1 650	1 848
L'Île-Rousse	1 900	2 289	1 768	2 233	1 884	1 972	2 209

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de julio de 2023.

3.4.3.2. Determinación de la capacidad del mercado para satisfacer la demanda de los usuarios

(231) Tras estimar la demanda cualitativa y cuantitativa de las distintas categorías de usuarios del transporte marítimo de mercancías entre Córcega y Francia continental, las autoridades francesas trataron de determinar en qué medida la oferta del mercado podía satisfacer dicha demanda.

3.4.3.2.1. Resultados de la consulta a los operadores

3.4.3.2.1.1. Preguntas formuladas

(232) Los operadores de transporte marítimo tenían que responder a las mismas preguntas expuestas en los considerandos 163 a 165 en cuanto al servicio de transporte de mercancías que desplegarían en ausencia de un contrato de servicio público. Concretamente, se pidió a los operadores de transporte marítimo que cumplimentaran un archivo Excel con información separada sobre los volúmenes de carga remolcada y no remolcada que transportarían.

3.4.3.2.1.2. Resumen de las respuestas recibidas

(233) Tres operadores respondieron a la consulta a los operadores: Corsica Linea, La Méridionale y Corsica Ferries.

(234) Corsica Linea y La Méridionale afirmaron que, de no haber un contrato de servicio público, no ofrecerían ningún servicio comercial entre Córcega y la Francia continental.

(235) Corsica Ferries presentó la oferta comercial que haría en ausencia de un contrato de servicio público para el transporte de mercancías. En apoyo de sus respuestas al cuestionario, Corsica Ferries presentó varios archivos Excel en los que se detallaban, entre otras cosas, la capacidad de sus buques y la oferta comercial que prestaría.

(236) En respuesta a la pregunta 2 de la consulta a los operadores, en la que se pedía a los operadores que expresaran su opinión sobre la conveniencia de distinguir entre la carga remolcada y la no remolcada, Corsica Ferries señaló el carácter artificial e ineficaz de la distinción sistemática efectuada por la OTC entre la carga remolcada y la no remolcada, que dependía del tamaño, la organización y las elecciones de cada transportista y no del servicio prestado por las empresas navieras. Corsica Ferries también subrayó que, según las autoridades francesas, la carga remolcada implicaba la presencia de un conductor a bordo del buque, mientras que en el transporte de carga remolcada existía una distinción entre la carga remolcada acompañada (con conductor) y la carga remolcada no acompañada (sin conductor).

(237) Corsica Ferries señaló en su respuesta que el servicio que ofrecería en ausencia de un contrato de servicio público no distinguiría entre las capacidades de transporte ofrecidas en función del tipo de transporte de mercancías previsto. De este modo, el archivo Excel que presentó recogía las capacidades acumuladas de transporte de mercancías de la empresa, es decir, incluyendo tanto la carga remolcada como la no remolcada, sin distinguir entre ambas.

(238) Corsica Ferries también formuló las mismas críticas mencionadas en el considerando 169.

(239) En respuesta a la pregunta 4, Corsica Ferries señaló que, en ausencia de un contrato de servicio público, a partir del 1 de enero de 2023 explotaría servicios de transporte de mercancías entre todos los puertos continentales (Marsella, Ajaccio, Tolón) y todos los puertos de Córcega, excepto el de Propriano. Más concretamente, ofrecería servicios comerciales diurnos y nocturnos (mercancías y pasajeros), que comprenderían:

— un viaje diario de ida y vuelta entre la Francia continental (al menos cinco veces por semana desde Tolón y dos veces por semana desde Marsella) y los dos puertos de Ajaccio y Bastia;

— dos viajes de ida y vuelta mensuales desde Marsella, y al menos tres viajes de ida y vuelta semanales desde Tolón, a cada uno de los puertos de Porto-Vecchio y L'Île-Rousse;

— ningún servicio comercial a Propriano, ya que, según Corsica Ferries, dicho puerto era sustituible por Ajaccio, al que proponía prestar servicio al menos una vez al día desde Marsella y Tolón;

— servicios complementarios de transporte marítimo entre el puerto de Niza y Córcega entre julio y septiembre.

(240) Corsica Ferries informó a las autoridades francesas de que disponía de una flota de trece buques, que no están asignados a una ruta determinada. La empresa también declaró que el 15 % de sus travesías, en todas las rutas, se realizarían durante el día (salida entre las 6.00 y las 16.00 horas con llegada entre las 14.00 horas y medianoche en ambos sentidos).

(241) Por lo que se refiere a la capacidad de sus buques para el transporte de mercancías, Corsica Ferries facilitó a las autoridades francesas la información que se recoge en el cuadro 20.

Cuadro 20

Transporte marítimo de mercancías de Corsica Ferries por ruta marítima (en metros lineales) desde Marsella y Tolón registrado para el período 2016-2019 y estimado para el período 2023-2028 en ausencia de CDSP

Marsella	**Media anual (2016-2019, metros lineales)**	**Media anual (2023-2028, metros lineales)**	**Incremento (%)**
Ajaccio	-	232 566	n.d.
Bastia	-	270 297	n.d.
Porto-Vecchio	-	47 371	n.d.
Propriano	-	-	n.d.
L'Île-Rousse	-	51 123	n.d.
Total Marsella	-	**601 357**	**n.d.**
Tolón	**Media anual (2016-2019, metros lineales)**	**Media anual (2023-2028, metros lineales)**	**%**
Ajaccio	163 611	1 172 434	617 %
Bastia	223 077	1 069 916	380 %
Porto-Vecchio	6 425	122 404	1 805 %
Propriano	-	-	n.d.
L'Île-Rousse	3 999	310 533	7 665 %
Total Tolón	**397 112**	**2 675 288**	**574 %**
Total Marsella y Tolón	**397 112**	**3 276 644**	**825 %**

Fuente: Respuesta de Corsica Ferries al sondeo de mercado sobre las comunicaciones marítimas entre Córcega y la Francia continental (22 de febrero de 2022).

(242) Corsica Ferries también indicó que la oferta propuesta solo sería válida en ausencia de un contrato de servicio público entre Córcega y el continente.

3.4.3.2.2. Análisis de la deficiencia del mercado

(243) Tras analizar la capacidad (retrospectiva y prospectiva) desplegada por Corsica Ferries, el informe final concluía que, en ausencia de CDSP, la oferta del mercado no satisfaría toda la demanda de transporte de carga no remolcada y remolcada de los usuarios.

(244) *Por lo que se refiere al transporte de carga no remolcada*, el informe de Gecodia estimaba que la oferta de Corsica Ferries contradecía determinadas conclusiones extraídas en el informe, en la medida en que Corsica Ferries proponía transportar la carga no remolcada en buques mixtos (buques de pasaje de transbordo rodado) desde el puerto de Tolón cinco veces a la semana en las rutas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, y tres veces a la semana en el caso de los puertos secundarios de Córcega. Sin embargo, solo i) Tolón-Brégaillon (y no Tolón-Port de Commerce) dispone de la infraestructura necesaria para manipular carga no remolcada, y ii) Tolón-Brégaillon solo puede acoger buques de transbordo rodado y, como máximo, para una única ruta (considerando 210).

(245) Además, el informe de Gecodia consideraba que la oferta propuesta por Corsica Ferries era insuficiente para satisfacer la demanda de los usuarios de transporte marítimo de carga no remolcada debido al número insuficiente de frecuencias semanales ofrecidas entre Marsella y Córcega. Según el informe de Gecodia, Corsica Ferries se limitó inicialmente a ofrecer dos viajes semanales de ida y vuelta entre el puerto de Marsella y los puertos de Ajaccio y Bastia, mientras que los usuarios requerían casi diariamente viajes de ida y vuelta para transportar su carga no remolcada. Asimismo, el informe de Gecodia señalaba que las frecuencias propuestas entre el puerto de Marsella y los puertos de L'Île-Rousse y Porto-Vecchio se limitaban a tres viajes de ida y vuelta mensuales, mientras que los usuarios necesitaban transporte marítimo semanal. Por último, el informe de Gecodia constataba que Corsica Ferries no proponía ningún servicio comercial entre el puerto de Marsella y el puerto de Propriano, a pesar de que los usuarios necesitaban transporte marítimo semanal.

(246) *En lo tocante al transporte de carga remolcada*, el informe de Gecodia consideraba, por las mismas razones expuestas en los considerandos 244 y 245, que Corsica Ferries proponía frecuencias insuficientes entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega para satisfacer la demanda de transporte de carga remolcada de los usuarios que no se planteaban ninguna alternativa al puerto de Marsella (es decir, el 80 % del tráfico total de carga remolcada entre Marsella y Córcega). Las autoridades francesas también señalaron que, habida cuenta de las afirmaciones de la CCI de Var sobre el nivel de saturación de su infraestructura y la dificultad de la terminal de Tolón-Port de Commerce de aumentar su tráfico de carga remolcada, la oferta de Corsica Ferries, que también preveía un aumento de su capacidad desde Tolón, parecía poco realista.

3.4.3.3. Conclusión sobre la existencia de una necesidad de servicio público para el transporte marítimo de mercancías

(247) Atendiendo a todo lo expuesto anteriormente, las autoridades francesas concluyeron que existía una necesidad de servicio público para el transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada correspondiente a la demanda estimada entre 2023 y 2030 entre Marsella y cada uno de los cinco puertos de Córcega, tal como se presenta en el cuadro 21.

Cuadro 21

Necesidad de servicio público para el transporte marítimo de mercancías (en metros lineales) desde Marsella estimada para el período 2023-2030

	Carga no remolcada (metros lineales anuales)		Carga remolcada - Zona de Marsella (no sustituible) (metros lineales anuales)		Total carga (metros lineales anuales)	
	2023	2030	2023	2030	2023	2030
Ajaccio	565 647	663 246	99 848	117 076	**665 495**	**780 322**
Bastia	738 269	865 653	145 555	170 670	**883 824**	**1 036 323**
Porto-Vecchio	170 619	200 059	37 870	44 404	**208 489**	**244 463**
Propriano	59 317	69 552	15 764	18 484	**75 081**	**88 036**
L'Île-Rousse	93 345	109 451	23 550	27 613	**116 895**	**137 064**
Total	**1 627 197**	**1 907 961**	**322 587**	**378 247**	**1 949 784**	**2 286 208**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

3.5. **Necesidad y proporcionalidad de los CDSP**

(248) Una vez constatada la existencia de varias necesidades de servicio público en el ámbito del transporte marítimo de mercancías y pasajeros, las autoridades francesas trataron de determinar el instrumento jurídico necesario y las obligaciones de servicio público adecuadas para satisfacer dichas necesidades que menos afectaran a las libertades esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior (considerando 92).

3.5.1. *Necesidad y proporcionalidad del contrato de servicio público*

(249) Antes de nada, las autoridades francesas examinaron la posibilidad de reforzar el régimen de OSP de 2019 (considerando 62) para las rutas o usuarios para los que se había determinado la necesidad de un servicio público de transporte marítimo. Sin embargo, consideraron que este enfoque presentaba varias limitaciones.

(250) *En primer lugar*, las autoridades francesas consideraron que el régimen de OSP de 2019 no compensaba la falta de oferta privada para satisfacer la demanda detectada. A su juicio, a falta de un contrato de servicio público, la oferta propuesta por Corsica Ferries en el marco del régimen de OSP de 2019 del puerto de Marsella ya era insuficiente para satisfacer todas las necesidades determinadas por Francia (secciones 3.4.2.3 y 3.4.3.3) y, por lo tanto, reforzar el régimen de OSP de 2019 no habría tenido ningún efecto.

(251) *En segundo lugar,* las autoridades francesas constataron que las horas de salida y llegada de los buques entre la Francia continental y Córcega eran características importantes de la demanda de transporte marítimo de mercancías y pasajeros (considerandos 112, 190, 191 y 208). Según Francia, el Reglamento sobre cabotaje no permitía a los Estados miembros fijar las horas de llegada y salida de los buques en un régimen de OSP. De conformidad con el artículo 4, apartado 2, cuando impongan obligaciones de servicio público, los Estados miembros han de limitarse a los requisitos relativos a los puertos a los que se debe prestar el servicio, a la regularidad, la continuidad, la frecuencia, la capacidad de prestación del servicio, las tarifas practicadas y a la tripulación del buque.

(252) *Por último*, las autoridades francesas consideraron que un régimen de este tipo, si estuviera acompañado de una compensación, no permitiría a la CTC controlar los costes asociados al servicio público, ya que no podría estimar dichos costes (que se compensan después de la prestación del servicio) debido al número incierto de travesías que se realizarían.

(253) Por todas estas razones, las autoridades francesas estimaron que la conclusión de los CDSP parecía necesaria para establecer los requisitos adecuados respecto del servicio público de transporte marítimo para satisfacer las necesidades de servicio público determinadas para cada ruta marítima entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega.

3.5.2. *Necesidad y proporcionalidad de las obligaciones de servicio público impuestas en el contexto de los CDSP*

(254) Las autoridades francesas consideraron que las necesidades de servicio público detectadas exigían la celebración de CDSP que establecieran las siguientes obligaciones de servicio público.

(255) *En primer lugar*, las autoridades francesas decidieron adjudicar un contrato de servicio público para cada ruta marítima cubierta por una necesidad de servicio público determinada. Cada contrato de servicio público debía incluir la obligación de explotar servicios de transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada, así como el transporte de pasajeros (conductores y pasajeros sanitarios) entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega, sin escalas intermedias. Además, el contrato de servicio público de la ruta Marsella-L'Île-Rousse también debía incluir la obligación de transportar mercancías peligrosas (ya que L'Île-Rousse es el único puerto de Córcega autorizado para recibir dichas mercancías), mientras que la ruta Marsella-Propriano debía incluir la obligación de transportar pasajeros residentes y no residentes, así como conductores y pasajeros sanitarios. Las autoridades francesas explicaron que estas obligaciones se derivaban estrictamente de las deficiencias del mercado detectadas durante la consulta a los operadores.

(256) *En segundo lugar*, las autoridades francesas consideraron necesario imponer horarios específicos en cada CDSP, con salidas nocturnas hacia o desde los puertos de Córcega y llegadas tempranas por la mañana a Córcega o Marsella. Estos horarios se ajustarían plenamente a la demanda de los usuarios establecida mediante la consulta a los usuarios (pasajeros/mercancías) y a las conclusiones del informe de Gecodia sobre la organización de la cadena logística entre Córcega y la Francia continental (considerando 208). Estas obligaciones, respecto de cada ruta, se recogen en el cuadro 22.

Cuadro 22

Obligaciones de horarios para el tráfico de mercancías y pasajeros en los CDSP en ambos sentidos (Marsella-Córcega y Córcega-Marsella)

Marsella	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Hora de la salida	Entre las 18.30 y las 20.00 horas.				
Hora de la llegada (día siguiente)	Entre las 6.00 y las 8.00 horas.	Entre las 6.00 y las 8.00 horas.	Entre las 7.00 y las 8.00 horas.	Entre las 7.00 y las 8.00 horas.	Entre las 6.00 y las 8.00 horas.

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio de 2023.

(257) *En tercer lugar*, las autoridades francesas estimaron necesario establecer obligaciones de frecuencia, cuyo objetivo es garantizar la regularidad de los servicios en consonancia con las necesidades detectadas (considerandos 112 y 208) y una flexibilidad suficiente en la prestación del servicio público habida cuenta de las fluctuaciones significativas de la demanda. Las autoridades francesas consideraron que los CDSP debían incluir tres obligaciones de frecuencia para cada ruta marítima afectada:

— la obligación de garantizar un número mínimo de viajes de ida y vuelta semanales;

— la obligación de garantizar un número mínimo de viajes de ida y vuelta anuales;

— la obligación, en determinados casos y para determinadas rutas marítimas, de garantizar viajes de ida y vuelta complementarios dentro del límite fijado por los CDSP.

(258) Estas obligaciones de frecuencia para cada CDSP se recogen en el cuadro 23. Las frecuencias son, en particular, más elevadas para las rutas marítimas de Bastia y Ajaccio, ya que estos dos puertos concentran una parte significativa del tráfico de pasajeros y mercancías hacia Córcega (considerandos 54, 55 y 59).

Cuadro 23

Obligaciones de frecuencia para el tráfico de mercancías y pasajeros en los CDSP

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Número mínimo de viajes de ida y vuelta semanales en temporada baja ([1]) (tráfico básico)	6	6	2 a 3	2 a 3	3
Número mínimo de viajes de ida y vuelta semanales en temporada alta ([2]) (tráfico básico)	7	7	3	3	3
Número mínimo de viajes de ida y vuelta anuales (tráfico básico)	365	365	156	156	156
Número de viajes de ida y vuelta anuales complementarios	10	30	-	-	10

([1]) Definida como el período comprendido entre noviembre y marzo.
([2]) Definida como el período comprendido entre abril y octubre.
Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio de 2023.

(259) El modo en que funcionan estas obligaciones de frecuencia puede ilustrarse con el siguiente ejemplo. Como se muestra en el cuadro 23, el concesionario está obligado a realizar seis viajes semanales de ida y vuelta en la ruta Marsella-Ajaccio en temporada baja y siete en temporada alta. Así pues, la frecuencia mínima de los viajes de ida y vuelta semanales que debe cumplirse implica 130 viajes de ida y vuelta en temporada baja y 214 viajes de ida y vuelta en temporada alta, lo que supone un total de 344 viajes de ida y vuelta. El operador debe realizar 365 viajes de ida y vuelta al año: la diferencia entre los 365 viajes de ida y vuelta requeridos al año y los 344 viajes de ida y vuelta exigidos semanalmente es el número de viajes de ida y vuelta (19 viajes de ida y vuelta) que debe realizar el operador durante el año (además del número mínimo de viajes de ida y vuelta semanales requeridos), pero que el operador tiene libertad para programar los días del año que desee. No obstante, la particularidad de estos 19 viajes de ida y vuelta es que pueden ser reprogramados a petición de las autoridades francesas (en lo sucesivo, «**los viajes de ida y vuelta reprogramables**»). La reprogramación podría producirse, por ejemplo, si las autoridades consideran que, en un día determinado, la demanda sería muy baja y sería conveniente aplazar el servicio para otro día. Por lo tanto, estos viajes de ida y vuelta reprogramables se caracterizan por su flexibilidad y proporcionan a las autoridades francesas un instrumento flexible para adaptar la oferta de servicio público a las fluctuaciones de la demanda o a acontecimientos imprevistos.

(260) En otras palabras, las autoridades francesas establecieron un número mínimo de viajes de ida y vuelta anuales que deben realizarse para satisfacer las necesidades cuantitativas y cualitativas de un servicio público (tanto pasajeros como mercancías), incluida la obligación del operador de i) efectuar un número mínimo fijo de viajes de ida y vuelta semanales para garantizar la regularidad de los servicios de transporte marítimo, y ii) viajes de ida y vuelta reprogramables para garantizar la flexibilidad de los servicios a fin de satisfacer las necesidades de servicio público.

(261) Además, para completar el sistema, las autoridades francesas consideraron necesario establecer obligaciones relativas a los viajes de ida y vuelta complementarios para determinadas rutas marítimas. Estos viajes de ida y vuelta corresponden al número de viajes de ida y vuelta que podrían realizarse además del número mínimo de viajes de ida y vuelta al año. El objetivo de los viajes de ida y vuelta complementarios es responder a un pico excepcional en el tráfico. Se organizarían a petición exclusiva de las autoridades francesas de constatarse que la demanda de transporte de mercancías en un día determinado (y solo mercancías, ya que los viajes de ida y vuelta complementarios no afectan al transporte de pasajeros) superaba la capacidad máxima de transporte de los buques puestos a disposición ese día. Así pues, el objetivo de los viajes de ida y vuelta complementarios es evitar que queden mercancías en el muelle, lo que provocaría retrasos en la entrega en Córcega. Como se muestra en el cuadro 23, las autoridades francesas planificaron viajes de ida y vuelta complementarios para tres rutas (Ajaccio, Bastia y L'Île-Rousse), en las que la probabilidad de organizar estos viajes de ida y vuelta es más elevada.

(262) *Por último*, las autoridades francesas consideraron necesario imponer unas capacidades mínimas de transporte por travesía a los buques. Estas obligaciones corresponden a la capacidad mínima por travesía que el operador debe transportar para satisfacer la necesidad cuantitativa diaria de servicio público estimada por las autoridades francesas para el transporte de pasajeros (residentes y no residentes en el caso de la ruta marítima Marsella-Propriano, y pasajeros sanitarios en todas las rutas) y mercancías (carga remolcada y no remolcada, incluidos los conductores).

(263) Para obtener la capacidad mínima por travesía en términos de pasajeros, las autoridades francesas se basaron en la demanda anual prevista para 2030 para cada categoría de viajeros y ruta (cuadro 14 y cuadro 19), teniendo en cuenta el número de travesías necesarias al año (cuadro 23). Además, para el transporte de pasajeros sanitarios y conductores, las autoridades francesas consideraron que el trayecto se realiza todos los días, excepto los fines de semana, en relación con los puertos principales de Ajaccio y Bastia, y tres días a la semana respecto de los demás puertos de Córcega. El resultado final (número de pasajeros por travesía) se presenta en el cuadro 24.

Cuadro 24

Obligaciones de capacidad mínima para el tráfico de pasajeros en los CDSP

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse	Total
Pasajeros sanitarios por travesía (tráfico básico)	4	5	1	1	2	**13**
Conductores por travesía (tráfico básico)	14	19	10	4	7	**54**
Pasajeros (excluidos los pasajeros sanitarios y los conductores) por travesía (tráfico básico)	-	-	-	186	-	**186**

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio y el 28 de julio de 2023.

(264) Por último, a fin de obtener la demanda de pasajeros sanitarios por travesía (incluidos los acompañantes), las autoridades francesas consideraron que el trayecto se realizaba todos los días, excepto los fines de semana, en relación con los puertos principales de Ajaccio y Bastia, y tres días a la semana respecto de los demás puertos de Córcega. El nivel elegido se ajusta para tener en cuenta el redondeo. El resultado final (número de pasajeros sanitarios por travesía y ruta marítima) se presenta en el cuadro 25.

Cuadro 25

Demanda estimada de pasajeros médicos y sus acompañantes que se desplazan en barco entre Córcega y Marsella (pasajeros por travesía)

	2023 a 2030
Ajaccio	4
Bastia	5
Porto-Vecchio	1
Propriano	1
L'Île-Rousse	2

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de julio de 2023.

(265) Por lo que se refiere a la capacidad mínima de transporte *de mercancías* por travesía, las autoridades francesas indicaron que la habían fijado del siguiente modo.

(266) Para calcular las capacidades de transporte de mercancías por semana, las autoridades francesas tomaron como referencia la necesidad semanal de servicio público de transporte de mercancías estimada en julio de 2030 (que constituye el punto álgido de la necesidad de servicio público determinada durante el período cubierto por las medidas en cuestión). Para las rutas con destino a Ajaccio y Bastia, las autoridades francesas partieron de la hipótesis de que el 90 % del transporte de mercancías se realiza en días hábiles durante la semana, mientras que esta cifra se eleva al 100 % para las rutas hacia los otros tres puertos de Córcega. Al combinar el volumen de mercancías semanal exigido con el número mínimo de viajes de ida y vuelta semanales impuestos (es decir, seis viajes de ida y vuelta semanales durante el período invernal en las rutas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, y tres viajes semanales de ida y vuelta a los demás puertos), las autoridades francesas obtuvieron la capacidad mínima exigida por travesía de mercancías, tal como se indica en el cuadro 26.

Cuadro 26

Obligaciones de capacidad mínima para el tráfico de mercancías en los CDSP

	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Volumen mínimo de mercancías (metros lineales) por travesía (tráfico básico)	1 470	1 860	1 040	520	700

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio y el 28 de julio de 2023.

3.6. Procedimiento de adjudicación de los CDSP

3.6.1. *Resolución n.º 22/050, de 28 de abril de 2022*

(267) Una vez determinada la existencia de una necesidad de servicio público y dada la exigencia de utilizar un contrato de servicio público para satisfacerla adecuadamente, la CTC puso en marcha el procedimiento de licitación de los CDSP el 28 de abril de 2022.

(268) En el presente asunto, mediante la Resolución n.º 22/050 de la Asamblea de Córcega, de 28 de abril de 2022, la CTC decidió utilizar CDSP «ruta por ruta» para la explotación de servicios de transporte marítimo de mercancías (incluidas mercancías peligrosas) y pasajeros entre el puerto de Marsella y los puertos de Ajaccio (lote 1), Bastia (lote 2), Porto-Vecchio (lote 3), Propriano (lote 4) y L'Île-Rousse (lote 5) durante un período de siete años (con la opción de prorrogarlo un máximo de doce meses, es decir, un período máximo de ocho años) entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2030.

(269) El ámbito de aplicación de los CDSP incluía todas las obligaciones de servicio público establecidas en la sección 3.5.2 de la presente Decisión.

(270) El artículo 2.4 de las normas de licitación ([128]) establecía que las características mínimas de cada contrato eran las siguientes: tarifas máximas aplicables a los residentes de Córcega y el transporte de mercancías, capacidad de transporte de los buques, horarios y frecuencias de los servicios, duración del contrato, e importe máximo de la compensación financiera abonada por la OTC.

(271) El artículo 9.2 de las normas de licitación disponía que cada oferta se examinaría atendiendo a criterios que permitiesen determinar la mejor oferta en términos de beneficio económico global para la CTC, y que estas capacidades se evaluarían en su conjunto en el caso de los consorcios.

Criterios	Análisis por criterio	Ponderación
Criterio 1: Valor técnico de la oferta		60 %
Subcriterio 1:	Calidad técnica de los buques: idoneidad de la flota propuesta por el candidato en relación con los siguientes aspectos: — presentación de la flota (número, asignación, certificación y control de los buques, clasificación, Estado de abanderamiento, cumplimiento de los distintos códigos y convenios). Todo contrato de fletamento debe ser notificado; — idoneidad para las condiciones del mar y de navegación y para las limitaciones portuarias (año de entrega, tipo, número de puentes y motores, potencia unitaria, velocidad, velocidad en modo degradado de emergencia).	20 %

([128]) Las normas de licitación formaban parte de la documentación de la licitación publicada el 6 de mayo de 2022 (considerando 272).

Criterios	Análisis por criterio	Ponderación
Subcriterio 2:	Frecuencias y horarios: idoneidad de la flota del candidato de cara a las frecuencias y horarios con respecto a las especificaciones del anexo 1: — frecuencias mínimas (pasajeros, conductores, mercancías) — viajes de ida y vuelta complementarios — horas de salida y llegada	15 %
Subcriterio 3:	Adaptación de la flota a las necesidades de los usuarios (metros lineales de carga, eslora, altura, resistencia del puente, número de tomas para contenedores con temperatura controlada para todas las rutas y número de camarotes y asientos), ascensores y camarotes para personas con movilidad reducida	15 %
Subcriterio 4:	Calidad de los servicios para usuarios profesionales y particulares: — servicios a los usuarios (restauración, servicios hoteleros, instalaciones de ocio, condiciones para las personas con movilidad reducida y, más generalmente, para las personas que viajan por motivos médicos, servicio de información a los usuarios, etc.) — servicios de transporte de mercancías (tratamiento y gestión, comunicación) — seguridad a bordo de la flota (instrucciones de seguridad, emergencias) — continuidad del servicio público (incluido el servicio social y solidario ([1])): plan de información en caso de perturbación, tramitación de reclamaciones, acuerdos de indemnización, etc.)	10 %
Criterio 2: Importe de la compensación financiera y solidez del plan de negocio		30 %
Subcriterio 1: Importe total de la compensación financiera	Este subcriterio se analiza en función del importe total de la compensación financiera propuesta por el candidato por la prestación del servicio durante el período de vigencia del contrato. Esta compensación se divide en un componente correspondiente a los gastos de explotación, un componente para los gastos de inversión y un componente para los gastos de combustible.	20 %
Subcriterio 2: Solidez del plan de negocio provisional del candidato	Coherencia de los costes e ingresos presentados en la cuenta de explotación provisional (anexo 9 del proyecto de contrato) con las hipótesis de explotación utilizadas por el candidato, que habrá explicado en el estado financiero.	10 %
Criterio 3: Responsabilidad social de las empresas (RSE) Se presentarán las acciones y el nivel de compromiso del candidato, así como los medios para supervisarlas en términos de responsabilidad social de las empresas: comportamiento ético, social y medioambiental.		10 %

([1]) El servicio social y solidario, que afecta a la ruta a Bastia, se define en la cláusula 25.3 del CDSP relativa a dicha ruta como la garantía del transporte marítimo de mercancías de hasta 1 300 metros lineales por día y por travesía única (observaciones de las autoridades francesas de 7 de junio de 2022).

3.6.2. *Procedimiento de concesión*

(272) La licitación se publicó el 6 de mayo de 2022 ([129]) y el plazo para la recepción de solicitudes de participación y ofertas finalizaba el 25 de julio de 2022.

(273) Antes de la fecha límite de presentación de ofertas, Corsica Ferries formuló una serie de preguntas a la CTC con el fin de obtener aclaraciones sobre varios aspectos de las normas de licitación. Dado que la CTC no respondió a sus preguntas, o no lo hizo de manera suficiente, Corsica Ferries interpuso una demanda ante un juez competente para adoptar medidas cautelares precontractuales del Tribunal Administrativo de Bastia, con la pretensión de que se anulase el procedimiento de adjudicación del CDSP debido al incumplimiento por parte de la CTC de las obligaciones de publicidad y de licitación competitiva impuestas a la entidad adjudicadora ([130]).

(274) Mediante el auto n.º 2200797 de 20 de julio de 2022, el juez competente para adoptar medidas cautelares del Tribunal Administrativo de Bastia estimó, en su mayor parte, que las dificultades planteadas por Corsica Ferries no eran competencia del órgano jurisdiccional. En cuanto al resto, el juez desestimó los incumplimientos alegados por Corsica Ferries debido a que, en opinión del juez, los candidatos interesados podían presentar una oferta que cumpliera todos los requisitos técnicos establecidos en los documentos de licitación. Posteriormente, Corsica Ferries interpuso un recurso de apelación contra dicha sentencia ante el Consejo de Estado. Mediante sentencia de 25 de noviembre de 2022, el Consejo de Estado declaró la inadmisibilidad del recurso (Société Corsica Ferries, n.º 466415).

(275) Finalmente, Corsica Ferries decidió no participar en el procedimiento de licitación de los CDSP por considerar, en particular, que no disponía de buques que cumplieran todos los requisitos técnicos establecidos por la CTC en los CDSP.

(276) La CTC recibió tres solicitudes de participación:

— el consorcio Corsica Linea - La Méridionale: lote 1;

— Corsica Linea: lotes 2, 3, 4 y 5;

— La Méridionale: lotes 3 y 4.

(277) El comité de delegación de servicio público abrió las plicas el 26 de julio de 2022. A raíz del dictamen de dicho comité, de 2 de agosto de 2022, los tres candidatos fueron admitidos para presentar una oferta. El 31 de agosto de 2022, tras analizar sus ofertas, el comité recomendó la apertura del procedimiento negociado con dichos candidatos.

(278) Según Francia, la CTC llevó a cabo las negociaciones con los candidatos de acuerdo con la siguiente cronología:

— la primera ronda de negociaciones tuvo lugar los días 6 y 7 de septiembre de 2022: a continuación, se pidió a los candidatos que mejoraran globalmente los aspectos financieros de sus ofertas;

— la segunda ronda tuvo lugar los días 4, 5 y 6 de octubre de 2022: a continuación, se pidió a los candidatos que determinaran formas adicionales de optimizar los aspectos financieros;

— la tercera ronda tuvo lugar los días 18 y 19 de octubre de 2022 y tenía por objeto consolidar la oferta financiera de los candidatos y revisar sus propuestas de modificación del contrato;

— la cuarta ronda se llevó a cabo el 7 de noviembre de 2022 con el objetivo de ultimar el proyecto de contrato y consolidar el progreso financiero con vistas a la presentación de ofertas definitivas por parte de los candidatos;

— el 10 de noviembre de 2022, los candidatos presentaron sus ofertas definitivas.

([129]) Anuncio n.º 22-63447, Boletín Oficial de Anuncios de Contratación Pública (BOAMP), publicado el 6 de mayo de 2022, https://www.boamp.fr/pages/avis/?q=idweb: %2222-63447 %22 y en el TED con la referencia 2022/S 089-246001 en la misma fecha, https://ted.europa.eu/udl?uri=TED:NOTICE:246001-2022:TEXT:ES:HTML.

([130]) Corsica Ferries alegó, en particular, que los documentos de licitación contenían numerosas inexactitudes y contradicciones en cuanto a la duración de los CDSP, la naturaleza de las inversiones que debía asumir el futuro concesionario y la naturaleza exacta de los buques asignados por los candidatos. Corsica Ferries también criticó la imprevisibilidad y la falta de equilibrio económico de los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, que exigían la movilización de entre dos y tres buques por ruta sin justificación. Por último, defendió que los criterios utilizados para seleccionar las ofertas eran imprecisos y carentes de pertinencia.

(279) El comité de delegación de servicio público responsable de la presentación de las ofertas definitivas se reunió el 23 de noviembre de 2022.

3.6.3. *Resolución n.º 22/188, de 20 de diciembre de 2022*

(280) Mediante Resolución n.º 22/188, de 20 de diciembre de 2022, la Asamblea de Córcega aprobó la elección del consorcio Corsica Linea - La Méridionale para el lote 1, Corsica Linea para los lotes 2, 4 y 5, y La Méridionale para el lote 3. El cuadro 27 recoge el importe de la compensación financiera por lote.

Cuadro 27

Importe total de la compensación financiera por lote de los CDSP (millones de EUR)

Puertos de Córcega	Compensación financiera para el período 2023-2030	Compensación financiera anual (media)
Lote 1: Ajaccio	245,9	30,7
Lote 2: Bastia	251,1	31,4
Lote 3: Porto-Vecchio	132,2	16,5
Lote 4: Propriano	122,6	15,3
Lote 5: L'Île-Rousse	101,8	12,7
Total	**853,6**	**106,6**

Fuente: carta de las autoridades francesas de 27 de diciembre de 2022.

3.7. **Disposiciones pertinentes de los CDSP**

(281) El objetivo de esta sección es describir las cláusulas contractuales de los CDSP. Estas cláusulas son comunes en términos globales a los cinco CDSP.

3.7.1. *Disposiciones sobre las obligaciones de servicio público y su duración*

3.7.1.1. Contenido de las obligaciones de servicio público

(282) Las cláusulas 1 y 2 de los cinco CDSP estipulan que, en el marco de la continuidad territorial entre los puertos de Córcega y el puerto de Marsella, se encomienda al concesionario la ejecución de obligaciones de servicio de interés económico general (**SIEG**) relativas:

— al transporte de mercancías (incluidas mercancías peligrosas en el caso de la ruta a L'Île-Rousse) en forma de carga no remolcada y remolcada; y

— al transporte de i) pasajeros que se desplacen por razones médicas ([131]), ii) pasajeros que viajen como conductores de carga remolcada, y iii) únicamente para la ruta entre Marsella y Propriano, pasajeros residentes en Córcega y pasajeros no residentes.

(283) La cláusula 1 también establece que todo servicio de transporte de mercancías o pasajeros prestado por el concesionario que no esté incluido en el ámbito de aplicación del SIEG entra en el ámbito de aplicación del «servicio comercial o no SIEG».

(284) La cláusula 4 precisa que los documentos contractuales que vinculan a las partes son el contrato y sus anexos (y, sobre la base de la cláusula 1, cualquier modificación de los mismos). En caso de contradicción, el convenio prevalece sobre los anexos.

([131]) La cláusula 26.1 de los CDSP especifica que dichos pasajeros son residentes en Córcega que viajan por razones médicas.

3.7.1.2. Modalidades de ejecución de las obligaciones de servicio público

(285) En el anexo 1 de los cinco CDSP se detallan las características de los servicios marítimos asociados, que se describen en la sección 3.5.2 de la presente Decisión.

(286) La cláusula 17 de los CDSP dispone que, por lo que se refiere al transporte de mercancías y para cada travesía, el concesionario no debe dejar remolques en el muelle, a menos que el transportista lo solicite o que la capacidad del buque esté especialmente saturada, con el fin de garantizar la satisfacción de la demanda de los usuarios profesionales y garantizar la continuidad territorial. Esta disposición añade que, con el fin de optimizar la organización del tráfico, la entidad adjudicadora podrá reprogramar viajes de ida y vuelta, de conformidad con el número total anual de viajes de ida y vuelta que figura en el anexo 1 del convenio, y que esta reprogramación se llevará a cabo en el marco del comité técnico a que se refiere la cláusula 10.2 (véase asimismo el considerando 290).

(287) La cláusula 18 de los convenios relativos a las rutas con Ajaccio, Bastia y L'Île-Rousse establece que, habida cuenta de la necesidad de prestar el servicio público, la entidad adjudicadora podrá solicitar al concesionario que realice viajes de ida y vuelta complementarios *ad hoc*, cuyo número máximo y condiciones se establecen en el anexo 1. Asimismo, dispone que la realización de estos viajes de ida y vuelta complementarios será examinada por el comité técnico previsto en la cláusula 10.2. En la práctica, según las autoridades francesas, estos viajes de ida y vuelta solo se organizarán si, en la reunión semanal del comité técnico, las autoridades francesas constatan que los buques están a plena capacidad y que existe una demanda adicional de al menos cuarenta remolques. Tras la reunión del comité técnico, el concesionario formalizará por carta sus propuestas de viajes de ida y vuelta complementarios en función de las necesidades manifestadas por la entidad adjudicadora y recibirá confirmación por correo de cualquier viaje de ida y vuelta complementario acordado. El plazo mínimo de preaviso concedido por la entidad adjudicadora al contratista se estima «en semana» para adecuarse lo máximo posible a las pautas de compromisos; las autoridades francesas indicaron que, en la práctica, la demanda de transporte de mercancías se conoce generalmente con al menos quince días de antelación.

(288) La cláusula 20 de los CDSP establece que el concesionario podrá, previa aceptación de la entidad adjudicadora, sustituir un buque por otro puesto a disposición por el concesionario para la ejecución del contrato, siempre que, en particular, el buque sustituto cumpla las disposiciones del anexo 1.

(289) La cláusula 22 de los CDSP exige que los buques utilizados para ejecutar el contrato, así como los servicios prestados por el concesionario, cumplan las normas de accesibilidad para personas con movilidad reducida. Las condiciones de acogida de estas personas se establecen en el anexo 5 de los CDSP.

3.7.1.3. Seguimiento del cumplimiento de las obligaciones de servicio público

(290) La cláusula 10.2 de los CDSP establece que un comité de seguimiento técnico, compuesto, entre otros, por representantes de la OTC, el concesionario, el administrador de infraestructuras portuarias y los transportistas de mercancías, se reunirá cada semana para realizar un seguimiento de la prestación del servicio y los ajustes que puedan ser necesarios.

(291) La cláusula 11.1 de los CDSP establece que, en caso de fuerza mayor o de acontecimientos imprevistos, las partes colaborarán para determinar las medidas destinadas a restablecer el equilibrio económico de los CDSP.

3.7.1.4. Duración de los CDSP

(292) La cláusula 3 de los CDSP estipula que el convenio entrará en vigor el 1 de enero de 2023 y expirará el 31 de diciembre de 2029. Añade que las partes podrán acordar una posible prórroga por un período máximo de doce meses, en particular si no se adjudica un nuevo contrato de concesión al término del convenio. Por consiguiente, la duración máxima posible del convenio es de ocho años.

3.7.2. *Disposiciones relativas a la compensación concedida a los beneficiarios de los CDSP*

3.7.2.1. Parámetros generales

(293) La cláusula 30 de los CDSP establece los principios generales referentes a la compensación de las obligaciones del SIEG. Dispone, en particular, que:

— el concesionario es remunerado a través de los ingresos generados por la explotación del SIEG y asume los costes correspondientes. Está autorizado a ofrecer servicios de transporte marítimo de mercancías o pasajeros sobre una base comercial en la medida en que se cumplan las condiciones para la prestación del SIEG. El concesionario conserva los ingresos procedentes de la explotación del servicio comercial;

— la compensación financiera máxima abonada por la OTC al concesionario por sus obligaciones de SIEG no debe superar el nivel necesario para cubrir el coste neto de la prestación del SIEG, teniendo en cuenta un beneficio razonable [de conformidad con las normas del Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público ([132]) (en lo sucesivo, «**el Marco SIEG**»)];

— la compensación financiera se calcula sobre la base de la metodología de asignación de costes y representa la diferencia entre los costes e ingresos previstos del concesionario en relación con la ejecución del SIEG (tal como se establece en el anexo 9 de los CDSP, que contiene la cuenta de explotación prevista del concesionario), sin perjuicio de lo dispuesto en las cláusulas 35.1, 37.1 y 40 sobre la verificación de cualquier compensación excesiva;

— los costes del SIEG que deben tenerse en cuenta para calcular la compensación incluyen todos los costes directos necesarios para la prestación del SIEG y una contribución adecuada a los costes indirectos comunes tanto al SIEG como a las actividades comerciales;

— los costes e ingresos estimados se basan en parámetros plausibles y observables;

— la contabilidad interna del concesionario debe reflejar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los de los otros servicios. El uso de claves de contabilidad y reparto de costes es necesario para determinar:

  — los costes relacionados con la actividad del SIEG y los referentes a la actividad comercial;

  — dado que la naturaleza del tráfico no excluye el uso de buques de pasaje de transbordo rodado, el desglose, dentro de la actividad del SIEG, entre las actividades de transporte de mercancías y pasajeros en las rutas en cuestión.

(294) La cláusula 31 de los CDSP exige que el equilibrio económico de cada ruta se establezca en el anexo 9 presentado por el concesionario, que determina la ejecución prevista de los CDSP, por su cuenta y riesgo.

3.7.2.2. Parámetros relativos a los ingresos y costes asociados a la ejecución del SIEG

3.7.2.2.1. Ingresos

(295) La cláusula 32 de los CDSP establece que el concesionario recibirá directamente todos los ingresos resultantes de la ejecución del SIEG, en particular:

— los ingresos procedentes del transporte de mercancías de conformidad con el baremo de tarifas fijado en la cláusula 33.2 de los CDSP;

([132]) Comunicación de la Comisión «Marco de la Unión Europea sobre ayudas estatales en forma de compensación por servicio público (2011)» (DO C 8 de 11.1.2012, p. 15).

— los ingresos relacionados con el transporte de pasajeros residentes en Córcega que se desplazan por razones médicas de conformidad con el baremo de tarifas establecido en la cláusula 33.3 de los CDSP ([133]);

— ingresos accesorios procedentes, entre otros, de los servicios especiales prestados por el concesionario por iniciativa propia a conductores de carga o a residentes de Córcega que viajan por motivos médicos (restauración, equipaje, juegos, etc.).

(296) Por otra parte, la cláusula 32 de los CDSP también prevé que, para el período 2023-2028, el concesionario debe utilizar prioritariamente el excedente del resultado comercial ajeno al SIEG respecto de lo que figura en el anexo 9 para financiar inversiones que favorezcan soluciones técnicas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, de manera más general, perseguir los objetivos de mejora de la calidad medioambiental del SIEG, tal como se establece en la cláusula 11.2 de los CDSP. Los excedentes no utilizados en un ejercicio financiero determinado se capitalizarán hasta que se realicen las inversiones o hasta el final del contrato. Los excedentes no utilizados se reembolsarán íntegramente a la entidad adjudicadora al término normal o anticipado del convenio. La utilización de estos excedentes será revisada por el comité medioambiental, económico y jurídico a que se refiere la cláusula 10.1 de los CDSP.

(297) La cláusula 33.2 de los CDSP especifica que el baremo de tarifas para el transporte de mercancías en el marco del SIEG figura en el anexo 8, que establece las siguientes tarifas y establece que, para el transporte de carga remolcada, la travesía del primer conductor se incluye en la tarifa:

Cuadro 28

Tarifas máximas aplicables al transporte de mercancías en virtud de los CDSP

Para un solo trayecto	Tarifas de flete (en EUR, impuestos excluidos)
Metro lineal de carga convencional o de transbordo rodado	40
Metro lineal de «Exportación» o «Materia prima»	20
Metro lineal de «Exportación +»	15
Otro tipo de carga	La tarifa la determina libremente el concesionario de conformidad con el régimen de OSP de 2 019.

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio de 2023.

(298) La cláusula 33.3 de los CDSP estipula que el baremo de tarifas para el transporte de residentes en Córcega en el marco del SIEG es el resultante de la aplicación del régimen de OSP de 2019. Además, las tarifas aplicadas a los pasajeros no residentes en Córcega en el marco del SIEG son determinadas libremente por el concesionario, pero no deben superar las tarifas máximas establecidas en dicho régimen.

([133]) No obstante, en sus observaciones de 28 de julio de 2023, las autoridades francesas indicaron, como ya se ha mencionado, que en la ruta Propriano los residentes en Córcega y los no residentes también están incluidos en el ámbito de aplicación del servicio público. En consecuencia, el contratista también percibe ingresos procedentes de los servicios relacionados con el transporte de dichos pasajeros. Además, el contratista también recibe ingresos por los servicios relacionados con el transporte de conductores de carga remolcada.

Cuadro 29

Tarifas aplicables al transporte de pasajeros en virtud de los CDSP

Trayecto único por persona (o unidad)	Tarifas máximas para residentes en Córcega (en EUR, impuestos excluidos)		Tarifas para no residentes en Córcega
Viajero	Adulto Menor	35 20	Las tarifas son determinadas libremente por el concesionario (pero no deben superar las tarifas máximas establecidas en la Resolución n.º 19/128) ([1]).
Alojamiento	Camarote exterior Camarote interior Butaca	51 46 7	
Vehículo	Inferior o igual a 4,5 m Entre 4,5 m y 5 m Superior a 5 m.	46 51 56	

([1]) Véase la nota a pie de página 138.
Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio de 2023.

3.7.2.2.2. Costes y compensación financiera

(299) La cláusula 34.1 de los CDSP establece que el concesionario asumirá todos los costes de explotación distintos de los referentes al combustible (incluidos los de personal, las tasas portuarias y los productos alimenticios que vayan a venderse) y que se aplicará un margen a dichos costes de explotación, tal como se establece en el anexo 9.

(300) La cláusula 34.2 de los CDSP dispone que los costes de inversión asociados a los buques se determinan sobre la base de la flota asignada por el concesionario para la explotación de las rutas cubiertas por los CDSP.

(301) A su vez, la cláusula 35.1 de los CDSP estipula que la compensación financiera por explotación e inversión (**CFEI**) abonada anualmente por la OTC al concesionario consta de dos componentes:

— un componente relativo a los costes de explotación (**CFE**), correspondiente a los costes de explotación resultantes de la prestación del SIEG (excluidos los costes de combustible e inversión), netos de los ingresos generados por la prestación del SIEG establecidos en la cláusula 31 y en el anexo 9. El CFE tiene en cuenta las mejoras de eficiencia previstas por el concesionario durante el período de vigencia del contrato. En la práctica, el mecanismo de eficiencia garantiza que el importe del CFE se calcule de manera que los aumentos de los costes debidos a la inflación real no se compensen totalmente;

— un componente relativo a los costes de inversión (**CFI**), correspondiente a los gastos de amortización o arrendamiento financiero o al coste de flete del buque asignado para prestar el SIEG, según lo calculado en el anexo 9.

(302) La cláusula 35.3 de los CDSP prevé que el anexo 9 se actualice anualmente para tener en cuenta las variaciones de la inflación real y describe el método de cálculo de dicha actualización, tomando en consideración, en particular, las mejoras de eficiencia.

(303) La cláusula 36.2 de los CDSP establece que el coste del combustible necesario para la prestación de los servicios de transporte marítimo (excluidos los viajes de ida y vuelta complementarios) está sujeto a un mecanismo de cobertura del combustible durante un período de hasta veinticuatro meses. Más allá de este período, el concesionario será responsable de negociar un nuevo contrato de cobertura solicitando al menos tres presupuestos. El concesionario enviará los presupuestos a la entidad adjudicadora e indicará el proveedor de servicios que desea utilizar. No obstante, al expirar el contrato inicial de cobertura de combustible, la OTC podrá decidir aplicar un mecanismo que permita compartir los costes del combustible (en las condiciones mencionadas en la cláusula 11.1 de los CDSP). Este mecanismo sustituirá al nuevo contrato de cobertura que debería celebrar el concesionario. Además, las variaciones en los costes de combustible no se reflejarán en los baremos de tarifas. El coste unitario del combustible incluido en la cuenta de explotación provisional (anexo 9) para el período correspondiente y el mecanismo asociado se describen en el anexo 10.

(304) La cláusula 37.1 de los CDSP estipula que, todos los años, la OTC debe pagar al concesionario una compensación financiera por los costes de combustible asociados a la prestación del SIEG (**CFC**). Esta CFC máxima se fija en el anexo 9.

(305) La cláusula 38.1 de los CDSP establece la compensación a tanto alzado máxima para los viajes de ida y vuelta complementarios (**CFcom**). Esta compensación consta de tres componentes:

— un componente de costes de explotación (**CFEcom**), correspondiente a los costes de explotación resultantes de la realización de un viaje de ida y vuelta complementario (excluidos los gastos de combustible), netos de los ingresos generados por un viaje de ida y vuelta complementario. Tiene en cuenta los costes de explotación y los ingresos en el ámbito del SIEG, teniendo en cuenta un beneficio razonable según lo establecido en el anexo 9;

— un componente de costes de inversión (**CFIcom**), correspondiente a los gastos de amortización o arrendamiento financiero o al coste de flete del buque utilizado para realizar los viajes de ida y vuelta complementarios (conforme a los cálculos que constan en el anexo 9);

— un componente de costes del combustible (**CFCcom**), correspondiente a los costes de combustible soportados por el concesionario por la realización de un viaje de ida y vuelta complementario (el importe del CFCcom se establece en el anexo 9 para 2023 y se ajustará para los años siguientes en función del precio del combustible).

(306) Asimismo, la cláusula 38.1 de los CDSP estipula que la compensación por un viaje de ida y vuelta complementario, si llega a efectuarse, es la menor de las siguientes: i) el importe previsto de la compensación por viaje de ida y vuelta indicado en el anexo 9 (cuenta de explotación provisional), y ii) el importe resultante de la cuenta de explotación actualizada, que incluye los costes netos reales en que se haya incurrido para efectuar un viaje de ida y vuelta complementario y forma parte del informe anual presentado por los contratistas a la OTC (mencionado en la cláusula 46 de los CDSP).

3.7.2.3. Parámetros relativos a la asignación de los costes asociados a la prestación del SIEG

(307) Las cláusulas 35.1 y 37.1 de los CDSP también establecen que, en la medida en que el concesionario utilice los buques para ofrecer actividades comerciales al margen del SIEG, la clave de reparto mencionada en el anexo 9 se utilizará para establecer la contabilidad de costes y fijar el importe de la compensación financiera a tanto alzado. Esta clave de reparto se fija para todo el período de vigencia del contrato y es vinculante para las partes.

(308) Según la información facilitada por las autoridades francesas ([134]), la asignación de costes al SIEG y al servicio comercial se llevó a cabo (y se presentó a los licitadores en el marco del procedimiento de licitación de los CDSP) sobre la base de los siguientes principios, que, según Francia, ya han sido reconocidos por la Comisión en asuntos anteriores ([135]):

— los costes directamente relacionados con el transporte de pasajeros o mercancías se asignan al SIEG sobre la base del número de pasajeros o del volumen de la carga (en metros lineales) que los concesionarios están obligados a garantizar en virtud de las obligaciones de capacidad establecidas en los CDSP;

— los costes comunes (por ejemplo, personal, mantenimiento, combustible, costes de flete de buques, amortización, etc.), que representan la mayoría de los costes de explotación de los concesionarios, se imputan al SIEG en proporción a la capacidad (expresada en m^3 de volumen) reservada en el buque para actividades del SIEG ([136]).

([134]) Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023.

([135]) Decisión 2011/98/CE de la Comisión, de 28 de octubre de 2009, relativa a la ayuda estatal C 16/08 (ex NN 105/05 y NN 35/07) concedida por el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte — Subvenciones a CalMac y NorthLink para servicios de transporte marítimo en Escocia (DO L 45 de 18.2.2011, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2011/98(1)/oj); y Decisión del Órgano de Vigilancia de la AELC n.º 070/17/COL, de 29 de marzo de 2017, sobre el acuerdo costero 2012-2019 para Hurtigruten Maritime Services (Noruega) [2018/887] (DO L 158 de 21.6.2018, p. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2018/887/oj).

([136]) Para calcular el importe de la compensación *ex ante*, los costes se asignarán sobre la base de la capacidad reservada. Se realizarán controles *a posteriori* de la capacidad realmente utilizada. Esto significa que, si la capacidad reservada para el SIEG se utiliza para operaciones de transporte ajenas a este, el importe de la compensación se reducirá en consecuencia. Sin embargo, si la capacidad destinada al SIEG no se utiliza, el operador seguirá recibiendo una compensación por la puesta a disposición de la capacidad.

(309) Como se indica en el cuadro 30, en el contexto de los CDSP, los concesionarios asignaron una media del [60-75] % de los costes de explotación a las actividades del SIEG, a excepción del CDSP relativo a la ruta Marsella-Propriano, en el que el 100 % de los costes se asignaron al SIEG.

Cuadro 30

Porcentaje de los costes asignado al SIEG en los CDSP

Costes	Ajaccio	Bastia	Porto-Vecchio	Propriano	L'Île-Rousse
Tripulación ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Personal de tierra ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costes comerciales: pasajeros ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costes comerciales: automóviles ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costes comerciales: carga ([2])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Manipulación ([2]), ([5])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Tasas portuarias ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Gestión de pasajeros ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Alimentos (puestos a la venta) ([1])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Alimentos para la tripulación ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Suministros ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Comunicación ([4])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Seguro ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Informática[3]	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Derechos e impuestos ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costes estructurales de la sociedad concesionaria ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Mantenimiento y conservación ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Coste de puesta a disposición de los buques ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costes de flete de buques ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Costes de combustible ([3])	[...] %	[...] %	[...] %	100 %	[...] %
Media ponderada	[...] %	[...] %	[...] %	**100 %**	[...] %

([1]) Costes directamente relacionados con el transporte de pasajeros.
([2]) Costes directamente relacionados con el transporte de mercancías.
([3]) Costes comunes.
([4]) Costes directamente vinculados al servicio comercial (excepto la ruta Marsella-Propriano).
([5]) Los gastos de manipulación corresponden a los costes de los trabajadores portuarios encargados de la manipulación de los remolques a la salida y a la llegada durante las escalas. Por su naturaleza, estos costes se asignan íntegramente a la actividad de transporte de mercancías.

Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 28 de junio de 2023.

3.7.2.4. Parámetros para el cálculo del beneficio razonable

(310) La cláusula 39 de los CDSP establece que el beneficio razonable se determina de conformidad con el Marco SIEG y corresponde al siguiente coeficiente (calculado en el anexo 9 de los CDSP): resultado de las actividades ordinarias del SIEG antes de impuestos e intereses / volumen de negocios del SIEG (incluida la compensación financiera recibida por el contratista). Para cada ruta, el beneficio razonable no debe superar el 2,13 % durante el período de vigencia del contrato, a menos que un nuevo estudio independiente, realizado en caso de perturbación del mercado, justifique una revisión de este tipo.

(311) El tipo del 2,13 % se deriva de las ofertas financieras presentadas por Corsica Linea y La Méridionale, que estimaron para todas las rutas, sobre la base de las cuentas de pérdidas y ganancias previstas, un margen de explotación para las actividades relacionadas con el SIEG de entre el 0,69 % (lote 4: Propriano) y el 2,13 % (lote 3: Porto-Vecchio). Además, las autoridades francesas facilitaron a la Comisión los resultados de un estudio externo encargado por Francia ([137]) que estimaba, a partir de una muestra de empresas navieras comparables a Corsica Linea y La Méridionale ([138]), un margen de explotación de referencia de 7,8 %.

3.7.2.5. Parámetros para controlar la ausencia de compensación excesiva

(312) La cláusula 7 de los CDSP prevé que la entidad adjudicadora (es decir, la OTC y la CTC) compruebe que el importe de la compensación abonada al concesionario en virtud del convenio no dé lugar a una compensación excesiva, y ordene al concesionario que reembolse cualquier compensación excesiva, más los intereses de demora, de conformidad con las cláusulas 35.1, 37.1 y 40.

(313) De conformidad con la cláusula 46 de los CDSP, el concesionario debe presentar a la OTC en su informe anual una cuenta de explotación en el mismo formato que la cuenta de explotación provisional. La comparación de la cuenta provisional y la cuenta definitiva debe ir acompañada de una nota explicativa sobre las diferencias constatadas. La compensación efectivamente abonada debe ser reembolsada por el concesionario si el análisis realizado por la OTC demuestra que es superior a la necesaria para cubrir el coste neto de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta un beneficio razonable, de conformidad con las cláusulas 35.1, 37.1, 39 y 40 de los CDSP.

(314) Las cláusulas 35.1, 37.1 y 40 de los CDSP estipulan que, para evitar el riesgo de compensación excesiva, la OTC llevará a cabo un control anual del cálculo de la compensación basado en un informe anual sobre los servicios, con el fin de evaluar cualquier diferencia entre el cálculo basado en la clave de reparto a que se refiere el anexo 9 y el cálculo basado en una clave de reparto que resultaría de la explotación real (costes e ingresos reales, explotación real de los buques, etc.). En caso de diferencia entre el cálculo resultante de la explotación real y el que figura en la cuenta de explotación provisional (anexo 9), el concesionario podrá retener la mitad de toda compensación excedentaria abonada hasta un máximo del 5 % de la compensación, y el excedente se devolverá a la OTC de acuerdo con las modalidades que decida, más los intereses de demora. En cualquier caso, la compensación no debe superar el importe resultante del anexo 9.

(315) Las cláusulas 35.2 y 37.2 de los CDSP prevén que la no realización de una travesía, sea cual fuere la causa, da lugar a una reducción de la compensación correspondiente al ahorro obtenido por el concesionario en concepto de CFEI y CFC como consecuencia de la no prestación del SIEG. El importe de la reducción no puede ser negativo.

(316) Si la sustitución de un buque prevista en la cláusula 20 de los CDSP (considerando 288) supone un incremento de los costes inicialmente determinados en la cuenta provisional de explotación que constituye el anexo 9, dicho incremento correrá a cargo del concesionario. Si la sustitución se traduce en una reducción de dichos costes, la entidad adjudicadora y el concesionario efectuarán los ajustes financieros necesarios tras la presentación del informe anual a que se refiere la cláusula 46 de los CDSP.

([137]) Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 5 de abril de 2023 [*Benchmark de rentabilité du transport maritime réalisé dans le cadre de la procédure d'attribution de la DSP maritime entre la Corse et le continent français* («Valor de referencia de rentabilidad del transporte marítimo elaborado en el marco del procedimiento de adjudicación del CDSP marítimo entre Córcega y la Francia continental», no disponible en español), OTC, 20 de noviembre de 2022].

([138]) La muestra está formada por las siguientes empresas: Brittany Ferries, Condor Ferries, Corsica Ferries, DFDS, Irish Ferries, P&O Ferries, Stena Lines, Grimaldi Group, Finnlines, Fjord Line, Tallink y Viking Line. Cuando se disponía de datos, el estudio comparativo comprende los años 2017-2019.

(317) La cláusula 38 de los CDSP añade que, en su informe anual, el concesionario debe indicar el coste real de cada viaje de ida y vuelta complementario, correspondiente a la diferencia entre los costes y los ingresos efectivos de dicho viaje de ida y vuelta. La entidad adjudicadora pagará una compensación denominada «compensación real por la travesía i» (**Cri**) correspondiente al importe mínimo entre el coste efectivo de este viaje de ida y vuelta complementario y la compensación máxima por viaje de ida y vuelta complementario en el período en que se efectúe la travesía.

3.8. **Denuncia de Corsica Ferries**

(318) El 23 de marzo de 2023, Corsica Ferries presentó una denuncia ante la Comisión contra las medidas concedidas a La Méridionale y Corsica Linea.

(319) En su denuncia, Corsica Ferries alegaba que las medidas en cuestión constituían una ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. La denuncia hace especial hincapié en el hecho de que las medidas cuestionadas confieren una ventaja a dichas empresas, en la medida en que no cumplen ninguno de los cuatro criterios establecidos por la jurisprudencia Altmark ([139]). Corsica Ferries también sostenía que las medidas eran incompatibles con el mercado interior, ya que infringían las disposiciones de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([140]), relativa a la adjudicación de contratos de concesión (en lo sucesivo, «**la Directiva sobre concesiones**»), en relación con los artículos 49 y 56 del TFUE.

(320) Mediante cartas de 13 de octubre y de 20 de diciembre de 2023, Corsica Ferries aportó información adicional sobre la denuncia que, a su juicio, acreditaba que no existía ninguna necesidad de servicio público y que las obligaciones de servicio impuestas en el marco de los CDSP eran desproporcionadas. Esta información adicional, junto con la denuncia de 23 de marzo de 2023, se denominará «**la denuncia**» en la presente Decisión.

(321) La carta de 13 de octubre de 2023 contiene información relativa a las travesías efectuadas fuera y en el marco de los CDSP por Corsica Linea en el verano de 2023.

(322) En su carta de 20 de diciembre de 2023, Corsica Ferries presentó los resultados de un estudio de 14 de diciembre de 2023 que encargó a Berkeley Research Group (en lo sucesivo, «**el estudio 1 de BRG**»).

(323) El estudio 1 de BRG afirma que su objetivo es evaluar la conveniencia de incluir en el ámbito de aplicación de los CDSP en las rutas a Ajaccio y Bastia una necesidad de servicio público para el transporte de más de doce pasajeros por travesía. El estudio 1 de BRG analiza exclusivamente la necesidad de transportar a los conductores evaluada por Francia, excluyendo cualquier otra necesidad de servicio público determinada por Francia.

(324) Además, el estudio 1 de BRG indica que, habida cuenta de que las autoridades francesas no facilitaron información sobre la evaluación de la necesidad de servicio público en el marco de los CDSP, el estudio se basó en informes y estudios relativos a CDSP anteriores para reconstruir la metodología aparentemente utilizada por Francia.

(325) En las observaciones que remitió a la Comisión en el marco del procedimiento de investigación formal, Corsica Ferries repitió en gran medida el contenido de la denuncia. Por lo tanto, el contenido de la denuncia se expone en la sección que presenta dichas observaciones (sección 5.1).

3.9. **Razones para incoar el procedimiento de investigación formal**

(326) *En primer lugar*, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que los CDSP constituían ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(327) La Comisión consideró que estos CDSP conferían a los concesionarios entre otras cosas, una ventaja que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado. Más concretamente, los CDSP en cuestión no cumplían todos los criterios establecidos en la jurisprudencia Altmark para excluir tal ventaja.

([139]) Sentencia del Tribunal de 24 de julio de 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415.

([140]) Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/23/oj).

(328) Para comenzar, la Comisión expresó sus dudas sobre si los CDSP satisfacen una verdadera necesidad de servicio público en relación con el transporte marítimo de carga remolcada (primer criterio Altmark).

(329) La Comisión consideró que las autoridades francesas no habían demostrado suficientemente *a priori* que los puertos de Marsella y Tolón solo fuesen parcialmente sustituibles en lo que respecta al transporte marítimo de carga remolcada (considerandos 310 a 312 de la Decisión de incoación).

(330) La Comisión señaló que las autoridades francesas se habían basado únicamente en afirmaciones generales de los participantes en el mercado para cuantificar esta sustituibilidad parcial (considerando 227). En su Decisión de incoación, la Comisión expresó dudas sobre esta evaluación, ya que las autoridades francesas no habían verificado los datos subyacentes que la sustentaban. La Comisión pidió a las autoridades francesas que aportaran pruebas más concluyentes que justificaran la evaluación de esta demanda específica del puerto de Marsella por parte de algunos de los usuarios del transporte marítimo de carga remolcada.

(331) Además, la Comisión expresó dudas sobre la proporcionalidad y la necesidad de determinadas obligaciones de servicio público impuestas por los CDSP para satisfacer las necesidades de servicio público identificadas (considerandos 337 a 340 de la Decisión de incoación). A juicio de la Comisión, la capacidad mínima de transporte de carga (remolcada y no remolcada) exigida por las autoridades francesas y la obligación de que los beneficiarios de las medidas efectuaran un número mínimo de viajes de ida y vuelta anuales no parecían suficientemente justificadas atendiendo a las necesidades de servicio público establecidas en el informe de Gecodia. La Comisión temía que estas obligaciones pudieran dar lugar a que la capacidad de transporte de mercancías ofrecida por los concesionarios fuera significativamente superior a la necesidad cuantitativa de servicio público.

(332) La Comisión también llegó a la conclusión preliminar de que las medidas no cumplían el cuarto criterio Altmark. Consideró que el procedimiento de concesión de los CDSP llevado a cabo por las autoridades francesas no había sido lo suficientemente competitivo como para garantizar que la compensación concedida a los beneficiarios de los CDSP constituyera el menor coste para la colectividad. Asimismo, estimó que el importe de dicha compensación no se había fijado en relación con los costes soportados por una empresa media, bien gestionada y con medios adecuados para cumplir las obligaciones de servicio público encomendadas.

(333) Por otro lado, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que las medidas eran imputables al Estado y se financiaban con fondos estatales. Las medidas también favorecían selectivamente a los beneficiarios y constituían un obstáculo al comercio dentro de la UE y un falseamiento de la competencia en un mercado liberalizado.

(334) *En segundo lugar*, la Comisión señaló que las autoridades francesas no habían aportado pruebas suficientes para demostrar la compatibilidad de los CDSP con el Marco SIEG. Además de expresar sus dudas sobre el alcance de los CDSP, la Comisión también cuestionó la conformidad del procedimiento de adjudicación de los CDSP con el Derecho de la Unión en materia de concesiones.

4. **COMENTARIOS DE FRANCIA**

(335) Las autoridades francesas enviaron sus comentarios por carta de 27 de marzo de 2024. Las observaciones se refieren i) a la evaluación de la existencia de una necesidad de servicio público, y ii) al cumplimiento de la Directiva sobre concesiones.

4.1. **Existencia de una necesidad de servicio público**

(336) En respuesta al examen preliminar de la Comisión de la existencia de una verdadera necesidad de servicio público, las autoridades francesas formularon observaciones sobre cinco aspectos.

4.1.1. *Francia estimó correctamente la demanda cuantitativa específica de los usuarios del transporte de carga remolcada correspondiente al puerto de Marsella*

(337) Como se indica en el considerando 227, las autoridades francesas estimaron que el porcentaje de usuarios del transporte de carga remolcada que no se plantean ninguna alternativa al puerto de Marsella para el desplazamiento a Córcega representaba el 80 % de la demanda histórica total del transporte de carga remolcada entre Marsella y Córcega.

(338) A la luz de las dudas expresadas por la Comisión en el considerando 329 de la Decisión de incoación, las autoridades francesas encargaron análisis más detallados, realizados por la empresa Gecodia, con el fin de aportar pruebas cuantitativas del nivel de sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Tolón en lo que respecta a la demanda de transporte marítimo de carga remolcada.

(339) *En primer lugar*, según las autoridades francesas, el análisis de la ubicación de las sedes centrales, los almacenes y las bases logísticas de los transportistas que representan el 80,8 % del volumen de carga remolcada transportada en las rutas entre Marsella y Córcega demuestra que sus instalaciones se encuentran en las inmediaciones del puerto de Marsella, lo que justifica su preferencia por dicho puerto.

(340) *En segundo lugar*, Gecodia analizó los flujos de carga remolcada de 122 clientes de Corsica Linea (que representaban el 85 % de su tráfico de carga remolcada) y de 62 clientes de La Méridionale (que representaban el 78 % de su tráfico de carga remolcada). El análisis muestra que el 83 % (Corsica Linea) y el 88 % (La Méridionale) de estos flujos pueden vincularse a bases logísticas cercanas al puerto de Marsella, lo que implica una preferencia por dicho puerto.

(341) *En tercer lugar*, Gecodia analizó las operaciones de 32 transportistas de carga remolcada (algunos de ellos con varias bases logísticas cerca de Marsella o Tolón) entre Córcega y la Francia continental utilizando el puerto de Marsella o el puerto de Tolón, y que representaron aproximadamente el 65 % del volumen de carga remolcada entre Córcega y los puertos de Marsella y Tolón en 2017-2019 y 2021 ([141]).

(342) Para obtener estos datos, las autoridades francesas solicitaron a las empresas navieras una lista de sus principales clientes y los volúmenes asociados de carga remolcada (en metros lineales). Estos datos se agregaron para obtener un número representativo de transportistas principales en toda la zona de Marsella y Tolón. Con el fin de vincular los flujos con la mayor exactitud posible a una base logística de salida, las autoridades francesas se valieron de la información recogida durante las entrevistas realizadas en el marco de la consulta a los usuarios.

(343) La lista así elaborada muestra, para cada cliente, la ubicación de la base logística, la distancia entre esta y los puertos de Tolón y Marsella, así como el volumen anual de carga remolcada (en metros lineales) transportada en cada puerto durante el período 2017-2021. El tipo de mercancías transportadas también se especifica en el caso de algunos clientes (por ejemplo, transporte de equipos militares, productos perecederos, materiales de construcción o mercancías peligrosas). Las autoridades francesas también recopilaron información cualitativa adicional específica de transportistas concretos y pertinente para la evaluación de la sustituibilidad de los dos puertos. Por ejemplo, algunos usuarios indicaron que en el pasado habían utilizado el puerto de Tolón por limitaciones de capacidad en el puerto de Marsella.

(344) El análisis de estos datos revela, según las autoridades francesas, que la mayoría de los transportistas utilizan únicamente el puerto más cercano a su base logística (22 transportistas de un total de 32). El análisis demuestra que, a pesar de disponer de una base logística más cercana a Marsella, los otros diez transportistas utilizaban exclusivamente o muy a menudo el puerto de Tolón. Las autoridades francesas explicaron que algunos transportistas afirmaron utilizar el puerto de Tolón porque contaban con conexiones por autopista con Tolón que les permitían evitar el área metropolitana de Marsella (circunvalación norte), mientras que otros habían trasladado su base o almacén de la región de Marsella a la región de Tolón, lo que se tradujo en un desplazamiento de los flujos de transporte hacia el puerto de Tolón.

(345) De acuerdo con las autoridades francesas, el análisis de la información recogida muestra que la proximidad del puerto a la base logística del transportista por carretera tiene un gran peso en la elección del puerto por parte de un usuario. Según las autoridades, son principalmente las limitaciones de la oferta las que conducen a los usuarios con bases más cercanas a Marsella a trasladar su tráfico a Tolón.

(346) Las autoridades francesas sostienen que toda esta información confirma i) que el puerto para el transporte de carga remolcada se elige principalmente en función de la ubicación de las bases logísticas de los transportistas y ii) que más del 80 % del volumen de carga remolcada transportada por las empresas adjudicatarias puede vincularse a una base logística situada en la zona de Marsella. Por lo tanto, los usuarios tienen una verdadera preferencia por el puerto de Marsella y, para estos usuarios, el puerto de Marsella no es sustituible por el de Tolón.

([141]) No se tuvo en cuenta 2020 por las repercusiones de la pandemia de COVID-19 en los flujos comerciales.

4.1.2. *Las obligaciones de servicio público relativas al volumen mínimo de mercancías que debían transportarse eran proporcionales a las necesidades de servicio público determinadas por Francia*

(347) Las autoridades francesas afirman que la capacidad mínima impuesta en los CDSP para el transporte de mercancías no es desproporcionada en relación con la necesidad de servicio público establecida, y esgrimen para justificarlo tres razones.

(348) *En primer lugar*, según Francia, no es posible aplicar un enfoque basado en las medias del tráfico, dada la elevada volatilidad de la demanda.

(349) Las autoridades francesas señalan que la capacidad mínima de transporte por travesía establecida en los CDSP tiene en cuenta: i) los comentarios recabados en el contexto de la consulta a los usuarios (saturación regular en determinadas rutas), ii) la distribución de la necesidad de servicio público por travesías, días y meses (constatada sobre la base de los datos históricos para 2019 y las previsiones para el período 2023-2030), y iii) la previsión de distribución mensual de la necesidad de servicio público (utilizada para calcular la capacidad mínima semanal y la capacidad mínima por travesía para absorber satisfactoriamente el tráfico). Francia señala asimismo que satisfacer la necesidad de servicio público es indispensable para que no se dejen remolques en el muelle, garantizando así la fluidez del tráfico (ausencia de saturación), la calidad (ausencia de sanciones a los transportistas por retrasos o interrupciones del suministro para las empresas de Córcega) y la seguridad (no se dejan en el muelle mercancías que podrían ser robadas o dañadas).

(350) A este respecto, durante la consulta a los usuarios, las autoridades francesas indicaron que las dificultades a las que se enfrentan los usuarios del transporte de mercancías en relación con la saturación de la capacidad de los buques habían aumentado en los últimos años, especialmente en las rutas hacia Bastia y Ajaccio. Según Francia, esta saturación significa que no se puede satisfacer toda la demanda de los transportistas en todas las travesías. Las autoridades francesas observan en este sentido que los datos de las reservas de los concesionarios para los CDSP 2021-2022 confirmaron que se dejaban mercancías en el muelle. Se denegó la carga de más del 35 % de las mercancías en la ruta Marsella-Bastia y de más del 20 % de las mercancías en la ruta Marsella-Ajaccio.

(351) Por lo tanto, el enfoque adoptado por las autoridades francesas tiene por objeto garantizar que los servicios establecidos puedan absorber la demanda de transporte de mercancías de manera aceptable y proporcionada.

(352) A este respecto, las autoridades francesas subrayan que, contrariamente a lo que se indica en el considerando 338 de la Decisión de incoación, la capacidad mínima requerida para cada travesía no se estableció de tal manera que el servicio público pueda responder en cualquier momento al pico de demanda observado en los datos históricos (en el contexto de los CDSP anteriores).

(353) Por el contrario, según las autoridades francesas, de la información transmitida a la Comisión se desprende que, casi cada mes, el pico histórico de tráfico observado supera la capacidad mínima impuesta en los CDSP. Por ejemplo, en la ruta Marsella-Bastia, la capacidad mínima se ha fijado en 1 860 metros lineales por travesía. Sin embargo, un análisis de los datos históricos de 2019 pone de relieve que este volumen se supera al menos una vez al mes durante ocho meses del año, mientras que las previsiones muestran que esta capacidad se superaría sistemáticamente en 2025. Las autoridades francesas explican, además, que en 2023, el primer año de ejecución de los CDSP, el volumen requerido en términos de capacidad mínima se superó al menos una vez al mes, salvo en diciembre.

(354) A juicio de Francia, la distribución del tráfico a lo largo del año impide, por tanto, determinar la capacidad mínima sobre la base de los volúmenes anuales medios previstos para el período 2023-2030 en el estudio de Gecodia. Este enfoque podría dar lugar a una situación en la que los buques podrían verse regularmente con una capacidad insuficiente para absorber la demanda de transporte de mercancías.

(355) El cuadro 31 reproduce el número de travesías para las que la demanda sería superior a la capacidad mínima media en 2019 y 2030, cuando esta capacidad se ha establecido sobre la base de los volúmenes medios anuales previstos para el período 2023-2030 en el informe de Gecodia. Se observa que, en las rutas entre Marsella y Ajaccio, Bastia y Porto-Vecchio, la demanda superaría la capacidad mínima exigida en una de cada dos travesías, donde se registraría una demanda que superaría la capacidad mínima requerida (una de cada cuatro travesías para las rutas entre Marsella y Propriano y L'Île-Rousse).

Cuadro 31

Número de travesías con demanda superior a la capacidad mínima media establecida sobre la base de los volúmenes medios anuales previstos para el período 2023-2030 en el estudio de Gecodia

	Número de travesías anuales previstas en los CDSP	Capacidad mínima media por travesía (metros lineales) ([1])	Número de travesías con una demanda superior a la capacidad mínima media			
			2019		2030	
			Número de travesías	Porcentaje de travesías anuales	Número de travesías	Porcentaje de travesías anuales
Bastia	730	1 420	299	41 %	414	57 %
Ajaccio	730	1 069	301	41 %	402	55 %
Porto-Vecchio	312	784	79	25 %	143	46 %
Propriano	312	282	79	25 %	125	40 %
L'Île-Rousse	312	439	62	20 %	112	36 %

([1]) La capacidad mínima media por travesía prevista para el período 2023-2030 se calcula dividiendo la necesidad anual de servicio público (cuadro 21) por los viajes de ida y vuelta anuales previstos en los CDSP (cuadro 23).
Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 4 de febrero de 2024.

(356) *En segundo lugar*, según Francia, la movilización de una flota con una capacidad superior al tráfico medio registrado durante el año constituye una práctica normal de mercado ([142]). Las autoridades francesas indican que llevaron a cabo un análisis de la organización de las flotas que prestan servicios marítimos regulares en Europa. En Cerdeña y en las Islas Baleares, la capacidad nominal de los buques oscila entre 1 500 y 1 900 metros lineales, lo que es perfectamente coherente con la capacidad de los buques que prestan servicios a Córcega en el marco de los CDSP.

(357) *En tercer lugar*, según la información de que disponen las autoridades francesas, no hay casos en el Mediterráneo occidental en que se movilicen dos buques más pequeños para un mismo viaje de ida y vuelta en lugar de un buque más grande, ya sea en el marco de delegaciones de servicio público o en el mercado libre.

4.1.3. *Los puertos de Ajaccio y Propriano no son sustituibles*

(358) Las autoridades francesas consideran que Corsica Ferries no aporta ninguna prueba seria en su denuncia en apoyo de su alegación de que los puertos de Propriano y Ajaccio son sustituibles. Según Francia, los siguientes factores demuestran lo contrario.

(359) En primer lugar, la mera distancia por carretera entre ambos puertos no es un indicador suficiente de la sustituibilidad: dada la ausencia de autovías y la topografía de la ruta entre Ajaccio y Propriano, la duración del trayecto por carretera entre los dos puertos es de casi una hora y treinta minutos, y de más de dos horas en caso de congestión. Francia se remite a este respecto a los datos que facilitó sobre distancias y tiempos de viaje entre los puertos de Córcega, presentados en la sección 2.2.

([142]) Las autoridades francesas se refieren, en particular, a ejemplos de contratos de servicio público celebrados en Italia y Noruega.

(360) Además, la infraestructura del puerto de Ajaccio ya está cerca de alcanzar el punto de saturación y no existen zonas de manipulación lo suficientemente grandes como para centralizar flujos de mercancías superiores a los previstos para el período 2023-2029.

(361) En cualquier caso, las autoridades francesas señalan que la infraestructura viaria de Córcega está muy saturada, especialmente en horas punta y durante la temporada turística, y que la isla registra un elevado número de muertes en carretera (véase la sección 2.1). Organizar el servicio público de transporte marítimo de forma que aumente el tráfico por carretera sería contrario al mandato de seguridad impuesto al CTC.

4.1.4. *Los servicios ofrecidos por Corsica Linea y La Méridionale al margen del marco de los CDSP se ajustan al régimen de OSP y no cuestionan la necesidad de servicio público detectada por Francia*

(362) Las autoridades francesas afirman que, contrariamente a lo que alega Corsica Ferries en su denuncia, es necesario distinguir entre los viajes de ida y vuelta complementarios, cuyos principio y condiciones se establecen en los CDSP, y las travesías comerciales ofrecidas libremente (al margen de los CDSP) por uno u otro de los concesionarios en el marco del régimen de OSP de 2019.

(363) Según Francia, las travesías comerciales en cuestión no están cubiertas ni prohibidas por los CDSP y no cuestionan la apreciación del servicio público por parte de Francia.

(364) Francia afirma que las travesías comerciales efectuadas por Corsica Linea en 2023 y 2024 desde el puerto de Marsella fueron i) travesías estacionales ofrecidas durante las vacaciones escolares de primavera y verano; ii) travesías que transportaban únicamente pasajeros, excluidas mercancías; y iii) no se compensaron, ya que se realizaron al margen de los CDSP. Por lo que se refiere a las travesías efectuadas por La Méridionale desde el puerto de Tolón en 2024, Francia señala que i) dichas travesías se propusieron a raíz de la modificación del accionariado de la empresa en 2023; ii) transportaban únicamente pasajeros, excluidas mercancías; y iii) no se compensaron, ya que se realizaron al margen de los CDSP.

4.1.5. *No hubo ningún sesgo metodológico en la consulta a los usuarios*

(365) Las autoridades francesas consideran que, contrariamente a lo que sugiere la Comisión en la Decisión de incoación, no hubo ningún sesgo metodológico en la consulta pública a los usuarios.

(366) Señalan, en primer lugar, que la consulta a los usuarios se publicitó ampliamente en la prensa local y especializada (el periódico *Le Marin*), en el sitio web de la CTC y en las redes sociales.

(367) También consideran que las preguntas formuladas no generaban un sesgo en favor del puerto de Marsella.

(368) Por lo que se refiere a la consulta a los usuarios del transporte marítimo de pasajeros, el objetivo primordial de las preguntas formuladas era determinar la posible sustituibilidad entre los puertos continentales desde el punto de vista de los usuarios. El informe de Gecodia también concluía que los puertos de Marsella y Tolón eran sustituibles desde el punto de vista de la demanda de los pasajeros residentes y no residentes en Córcega.

(369) En cuanto a la consulta a los usuarios del transporte marítimo de mercancías, las preguntas formuladas abarcaban sistemáticamente todas las rutas desde Marsella *y* Tolón.

4.2. **Los CDSP cumplen la Directiva sobre concesiones**

4.2.1. *El tiempo transcurrido entre la adjudicación de los distintos lotes a los concesionarios y la entrada en vigor de los CDSP no tuvo ningún efecto de compartimentación*

(370) Con carácter preliminar, las autoridades francesas señalan que ni la Directiva sobre concesiones ni el Derecho francés prevén un plazo estricto entre la adjudicación de una concesión y su entrada en vigor.

(371) En cualquier caso, consideran que el breve período en cuestión no tuvo efecto de compartimentación por tres razones.

(372) *En primer lugar*, el calendario inicial establecido por Francia, publicado en el anuncio de licitación de 6 de mayo de 2022 para la adjudicación de los CDSP, preveía un plazo de dos meses entre la adjudicación y la entrada en vigor ([143]). Dicho plazo era, por tanto, superior al previsto para la adjudicación de los CDSP en la jurisprudencia SNCM II (veintitrés días) ([144]).

(373) *En segundo lugar*, al recibir las solicitudes de participación y las ofertas el 25 de julio de 2022, las autoridades francesas comprobaron que los candidatos que habían presentado una solicitud de participación y una oferta dentro de los plazos establecidos eran los concesionarios salientes de los CDSP 2021-2022, a saber, La Méridionale y Corsica Linea. Dado que ningún operador nuevo había presentado su candidatura en el marco de la licitación de los CDSP, un plazo inferior a los dos meses (inicialmente previstos en la licitación) entre la adjudicación de los CDSP y el inicio de las operaciones no podía tener un efecto de compartimentación.

(374) *En tercer lugar*, habida cuenta de que la entrada en vigor de los CDSP era inmediatamente posterior a la expiración de los CDSP 2021-2022, estos plazos se pusieron en conocimiento de todos los operadores económicos interesados desde el inicio del procedimiento, mediante los documentos de licitación del usuario y del operador. Por lo tanto, todos los operadores conocían la fecha prevista de inicio de las medidas. Por otra parte, las autoridades francesas señalan que, a raíz de la publicación de la licitación el 6 de mayo de 2022, ninguno de los candidatos potenciales solicitó modificar el calendario, a pesar de que, según dichas autoridades, se trata de una práctica habitual en la adjudicación de contratos de concesión.

4.2.2. *La duración del procedimiento de adjudicación no dio lugar a ninguna desigualdad de trato entre los candidatos*

(375) En respuesta a las dudas expresadas por la Comisión en el considerando 424 de la Decisión de incoación ([145]), las autoridades francesas formularon las siguientes observaciones.

(376) En primer lugar, el artículo 39, apartados 3 y 5, de la Directiva sobre concesiones exige un plazo mínimo de treinta días para la recepción de las solicitudes de participación y las ofertas a partir de la fecha de envío del anuncio de concesión, si bien este plazo podrá reducirse a veinticinco días cuando las ofertas puedan presentarse por vía electrónica. Siempre que se respeten estos plazos mínimos, la entidad adjudicadora puede determinar libremente los plazos para la presentación de solicitudes de participación y ofertas.

(377) En segundo lugar, las autoridades francesas señalan que, a raíz de la publicación de la licitación el 6 de mayo de 2022, ninguno de los candidatos potenciales solicitó una modificación del calendario.

4.2.3. *Los requisitos mínimos no se modificaron durante el procedimiento de licitación y los CDSP firmados cumplen los requisitos mínimos*.

(378) En primer lugar, las autoridades francesas deseaban aclarar el alcance de los requisitos mínimos aplicables en este caso a los CDSP. En segundo lugar, explicaron que los requisitos mínimos establecidos no se modificaron durante el procedimiento de licitación. En tercer lugar, reiteraron que los CDSP firmados cumplen los requisitos mínimos.

([143]) La adjudicación de los CDSP estaba prevista inicialmente para el 28 de octubre de 2022.

([144]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM II, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134.

([145]) A modo de recordatorio, en el considerando 424 de la Decisión de incoación se expone que la Comisión considera que las autoridades francesas no aportaron todas las aclaraciones necesarias para concluir que los CDSP respetan los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia, y que invita a todas las partes interesadas a presentar sus observaciones al respecto, en particular para aclarar si la obligación de movilizar buques con una capacidad mínima de transporte de pasajeros y de camarotes dentro de los plazos de la licitación constituye una violación de la igualdad de trato.

4.2.3.1. Alcance de los requisitos mínimos

(379) Las autoridades francesas afirman que, en el caso que nos ocupa, los requisitos mínimos se establecieron en el artículo 2.4 de las normas de licitación (considerando 270). Según ellas, el contenido de los requisitos mínimos era el siguiente:

a) Tarifas máximas para los residentes en Córcega y para el transporte de mercancías: hace referencia a las tarifas presentadas en relación con la Resolución AC n.º 19-128 de la Asamblea de Córcega, por la que se modifica el sistema de obligaciones de servicio público para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre los puertos de Marsella, Tolón, Niza y Córcega;

b) Capacidad de transporte de los buques: se refiere a la capacidad de carga de los buques;

c) Horarios y frecuencias de los servicios: se refiere a los horarios programados por la CTC y la OTC, y a las frecuencias mínimas impuestas a los operadores por el la CTC y la OTC;

d) Duración del contrato: hace referencia a la duración de los CDSP prevista en la cláusula 2 de cada convenio (que estipula que el convenio entra en vigor el 1 de enero de 2023 y expira el 31 de diciembre de 2029), con la posibilidad de una prórroga de un máximo de doce meses, en particular en caso de que no se adjudique un nuevo contrato de concesión al término del contrato;

e) Importe máximo de la compensación financiera abonada por la OTC: se refiere a la compensación financiera mencionada en el artículo 2.5 de las normas de licitación ([146]).

(380) Además, los requisitos mínimos relativos a i) la capacidad de transporte de los buques, y ii) los horarios y las frecuencias de los servicios se establecieron en el anexo 1 de los CDSP.

(381) Según las autoridades francesas, el artículo 2.4 de las normas de licitación debe leerse en relación con el anexo 1 únicamente por lo que respecta a estos dos requisitos mínimos, precisándose que:

— las frecuencias mínimas se referían a la frecuencia de los servicios;

— los horarios se referían a los horarios previstos por Francia, entendiéndose que los candidatos siguen teniendo libertad para proponer horas de salida y llegada, siempre que se ajusten a las franjas horarias impuestas por Francia;

— la capacidad mínima de pasajeros y carga se refería a la capacidad de transporte de los buques.

(382) Por consiguiente, las autoridades francesas concluyen que solo los cinco elementos enumerados en el artículo 2.4 de las normas de licitación, dos de los cuales se especificaban en el anexo 1, constituían los requisitos mínimos con arreglo al artículo 37 de la Directiva sobre concesiones, excluyendo cualquier otra característica.

4.2.3.2. El anexo 1 de los CDSP no constituía en su totalidad un requisito mínimo

(383) En sus observaciones, las autoridades francesas sostienen que el anexo 1 de los CDSP no se mencionaba en el artículo 2.4 de las normas de licitación y, por lo tanto, no podía constituir en su totalidad un requisito mínimo. Si bien dicho anexo establecía las características mínimas relativas i) a la capacidad de transporte de los buques y ii) a los horarios y frecuencias de los servicios, también incluía numerosos requisitos técnicos que no eran requisitos mínimos con arreglo al artículo 2.4 de las normas de licitación ([147]).

([146]) Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de marzo de 2024.

([147]) Las autoridades francesas afirman que este era el caso, en particular, del número de viajes de ida y vuelta anuales, de los viajes de ida y vuelta complementarios, y del número de camarotes para personas con movilidad reducida por buque.

(384) Las autoridades francesas explican asimismo que, durante el procedimiento de adjudicación, la OTC deseaba garantizar el cumplimiento de todos los requisitos técnicos establecidos en el anexo 1. Esta es la razón de que, por ejemplo, la OTC consiguiese el compromiso de Corsica Linea para subsanar la ausencia de un camarote para personas con movilidad reducida en el buque *Paglia Orba* ([148]).

4.2.4. *La existencia de viajes de ida y vuelta complementarios y reprogramables no vulneró el principio de igualdad de trato de los candidatos*

4.2.4.1. Los viajes de ida y vuelta complementarios y reprogramables no constituían un requisito mínimo

(385) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta complementarios, las autoridades francesas señalan que se trata de viajes de ida y vuelta que la entidad adjudicadora puede introducir habida cuenta de la necesidad de prestar el servicio público en cada ruta. En consecuencia, su objetivo es satisfacer una necesidad de servicio público superior a la capacidad mínima impuesta y evitar que queden mercancías en el muelle. Su ejecución se rige por la cláusula 18 de los CDSP. Por lo tanto, no constituían un requisito mínimo con arreglo al artículo 2.4 de las normas de licitación.

(386) En lo tocante a los viajes de ida y vuelta reprogramables, las autoridades francesas indican que su único objetivo era optimizar la organización del tráfico. Su ejecución se rige por la cláusula 17 de los CDSP. Por lo tanto, no constituían un requisito mínimo con arreglo al artículo 2.4 de las normas de licitación.

4.2.4.2. La aceptación de las propuestas de un candidato que fijaban las fechas de los viajes de ida y vuelta complementarios y reprogramables no supuso una vulneración de la igualdad de trato entre los candidatos

(387) Las autoridades francesas señalan que, de conformidad con las cláusulas 17 y 18 de los CDSP, la realización de viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios requiere que se reúna el comité técnico previsto en la cláusula 10.2 de los CDSP. Este comité permite al concesionario afectado por la realización de esos viajes de ida y vuelta informar sobre las dificultades que podrían derivarse de ellos. En consecuencia, Francia considera que existe un proceso de consulta entre la CTC, la OTC y el concesionario que permite a este, antes de la realización de los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, presentar cualquier dificultad que pudiera tener en relación, en particular, con el buque o buques que vayan a movilizarse.

(388) Además, las autoridades francesas indican que el plazo de preaviso se calcula en semana para los viajes de ida y vuelta complementarios (cláusula 18 de los CDSP), lo que permite al concesionario, en caso necesario, satisfacer la demanda adicional habida cuenta de sus compromisos.

(389) De ello se deduce, según las autoridades francesas, que el principio recogido inicialmente en los CDSP no se modificó: es la OTC la que decide los viajes de ida y vuelta complementarios y reprogramables, no los concesionarios. Las propuestas de los concesionarios no vinculan en modo alguno a la OTC de cara a la realización de estos viajes de ida y vuelta. A este respecto, Francia cita el ejemplo de la ruta Marsella-Bastia, donde en 2023, el primer año de ejecución de los CDSP, la OTC decidió modificar cinco de los viajes de ida y vuelta complementarios propuestos por Corsica Linea en su programa provisional, programando tres de ellos en otras fechas y cancelando los otros dos, ya que no había necesidad de transporte de mercancías en las fechas propuestas por Corsica Linea.

([148]) Las autoridades francesas explican que la oferta de Corsica Linea proponía un buque, el *Paglia Orba*, que solo tenía un camarote para personas con movilidad reducida, en lugar de los dos exigidos por el anexo 1. No obstante, este aspecto se trató con el candidato durante las fases de negociación, al término de las cuales se comprometió a sustituir el buque por uno de los siete buques potencialmente asignados a los servicios en caso de requerirse dos camarotes para personas con movilidad reducida a la vista de las necesidades de servicio público (de conformidad con la cláusula 20 de los CDSP, que permite la sustitución de un buque durante su ejecución) y a acometer las obras de instalación de un segundo camarote para personas con movilidad reducida. Además, las autoridades francesas señalan que el *Paglia Orba* es un buque de sustitución que se utiliza puntualmente, en particular cuando el buque principal utilizado se retira del servicio por razones técnicas (observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de julio de 2023). Según Francia, se estimó que estas propuestas, de alcance limitado y que no falsean las condiciones de competencia, eran aptas para cumplir las especificaciones técnicas y funcionales establecidas. A su juicio, no contravenían en cualquier caso un requisito mínimo establecido en el artículo 2.4 de las normas de licitación.

5. OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

(390) Cuatro partes interesadas presentaron sus observaciones durante el procedimiento de investigación formal: Corsica Ferries, Corsica Linea, La Méridionale y el grupo STEF.

5.1. Observaciones de Corsica Ferries

(391) En las siguientes subsecciones se expone el contenido de las observaciones presentadas por Corsica Ferries en el marco del procedimiento de investigación formal. Como se indica en el considerando 325, estas observaciones reiteran en gran medida el contenido de la denuncia. Por lo tanto, las subsecciones siguientes también se referirán, en su caso, a la denuncia.

5.1.1. *Consideraciones de hecho*

(392) A modo de introducción, Corsica Ferries formula dos observaciones sobre la descripción de los datos relativos al transporte de carga remolcada que figura en la Decisión de incoación ([149]).

(393) *En primer lugar*, considera que la descripción fáctica de la carga remolcada omite completamente la distinción entre la carga remolcada acompañada y la no acompañada. Según Corsica Ferries, únicamente la carga remolcada acompañada implica el embarque de un conductor en el buque y, por tanto, la existencia de una demanda potencial de transporte de pasajeros (considerandos 447 a 449).

(394) *En segundo lugar*, Corsica Ferries señala que la Comisión analizó los cambios en el mercado del transporte de mercancías entre Córcega y el continente sobre la base de datos históricos relativos al período 2016-2021. Los indicadores de la dinámica real del mercado obtenidos aplicando este período de análisis son engañosos. De acuerdo con Corsica Ferries, 2016 fue el año de la entrada en el mercado de Corsica Linea, propiedad indirecta de un consorcio de empresarios corsos, incluidos los quince operadores principales de la cadena de suministro de Córcega. Corsica Ferries alega que, desde 2016, cada año pierde tráfico de mercancías en favor de Corsica Linea ([150]). Corsica Ferries señala que los datos correspondientes al período 2013-2019 muestran así la disminución anual del tráfico de mercancías desde el puerto de Tolón en comparación con el puerto de Marsella. Corsica Ferries sostiene que esto demuestra, en particular, que, dada la identidad de sus accionistas, Corsica Linea está en condiciones de desplazar parte de la demanda de transporte de mercancías de Tolón a Marsella.

5.1.2. *Incumplimiento del primer criterio Altmark*

5.1.2.1. Sobre la determinación de la demanda de los usuarios

5.1.2.1.1. Sobre la metodología utilizada por las autoridades francesas para determinar la demanda de los usuarios

(395) Corsica Ferries rebate la evaluación preliminar de la Comisión de que la metodología utilizada por las autoridades francesas para determinar la existencia de una demanda de los usuarios no está sujeta a ningún error manifiesto de apreciación.

(396) *En primer lugar*, Corsica Ferries señala que los resultados de la consulta a los usuarios y del informe de Gecodia, en los que Francia se basó para concluir los CDSP, aún no se han hecho públicos ni se le han comunicado. A este respecto, Corsica Ferries señala que la Comisión de Acceso a Documentos Administrativos (en lo sucesivo,

([149]) Sección 2.1.1 – Transporte marítimo de mercancías.

([150]) Según Corsica Ferries, su tráfico de mercancías con salida desde el puerto de Tolón disminuyó un 15,58 % en 2016, un 7,49 % en 2017 y un 6,09 % en 2018, mientras que Corsica Linea experimentó un aumento del tráfico del 15,91 % en 2016, del 16,31 % en 2017 y del 3,10 % en 2018.

«**CADA**») se pronunció sobre el carácter manifiestamente excesivo de las expurgaciones realizadas por la CTC ([151]). Dada la flagrante falta de transparencia por parte de Francia, no puede reprocharse a Corsica Ferries haber basado total o parcialmente sus observaciones en los estudios de mercado realizados en 2018, 2019 y 2020, así como en el estudio 1 de BRG.

(397) *En segundo lugar*, Corsica Ferries señala que la carga de la prueba con arreglo al primer criterio Altmark recae en el Estado miembro. Por lo tanto, corresponde a las autoridades francesas aportar pruebas objetivas, verificables y suficientemente plausibles que puedan invalidar las conclusiones y constataciones formuladas por los tribunales administrativos y europeos, así como por la autoridad francesa de competencia, en el marco de los litigios relativos a los contratos de servicio público anteriores.

(398) Por lo tanto, la Comisión no podía, como hizo en la Decisión de incoación, limitarse a rechazar las críticas formuladas por Corsica Ferries por el mero hecho de que se basaran, en parte, en estudios de mercado y en decisiones adoptadas en relación con contratos de servicio público anteriores celebrados para las comunicaciones marítimas de Córcega. Al actuar así, la Comisión estaría ignorando el principio de buena administración que impone el artículo 41, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

(399) *En tercer lugar*, Corsica Ferries critica la metodología y la utilización de los datos obtenidos a través de la consulta a los usuarios.

(400) La empresa señala, antes de nada, que los cuestionarios publicados versaban únicamente sobre las rutas entre Marsella y Córcega. Por lo tanto, eran necesariamente tendenciosos, lo que dio lugar a un sesgo metodológico irremediable. Las únicas preguntas referentes a rutas distintas de la de Marsella eran puramente comparativas, con el fin de explicar la elección del encuestado de una ruta Marsella-Córcega en lugar de un enlace con otro puerto continental. A este respecto, Corsica Ferries observa que la Comisión, que, no obstante, señaló este posible sesgo metodológico en la Decisión de incoación (considerando 283), no extrajo las conclusiones necesarias al no constatar un error manifiesto de apreciación.

(401) Asimismo, Corsica Ferries señala que las respuestas eran restrictivas, dirigiendo así la respuesta de los usuarios e impidiéndoles responder libremente. Por lo tanto, las respuestas recibidas no podían contribuir a caracterizar una necesidad de servicio público.

(402) Además, Corsica Ferries considera que el número de respuestas recibidas fue insuficiente (987 respuestas utilizables de pasajeros de casi 3 millones de pasajeros al año, 42 respuestas de pasajeros sanitarios y 5 respuestas de usuarios del transporte marítimo de mercancías). Por lo que se refiere a las iniciativas emprendidas por las autoridades francesas para consultar directamente a los usuarios del transporte marítimo de mercancías por teléfono, Corsica Ferries señala que no se ha comunicado ni hecho público ningún documento. Según Corsica Ferries, era necesario examinar la identidad de los transportistas contactados y las preguntas que se les plantearon.

([151]) Corsica Ferries aportó dos dictámenes de la CADA con fecha de 15 de febrero de 2024 y 11 de enero de 2024, respectivamente, como anexos 3 y 4 de sus observaciones. El anexo 3 se refiere a la solicitud de acceso al informe de Gecodia presentada por Corsica Ferries a la OTC. La OTC facilitó a Corsica Ferries una versión no confidencial de dicho informe. En su dictamen de 15 de febrero de 2024, la CADA considera que, aunque el informe de Gecodia contiene efectivamente cierta cantidad de información confidencial cuya divulgación podría socavar el secreto comercial (por ejemplo, las respuestas de las empresas navieras a la consulta a los operadores), la versión no confidencial enviada a Corsica Ferries fue expurgada en exceso. El anexo 4 se refería a la solicitud de acceso de Corsica Ferries a los cinco CDSP y sus anexos, cuyas versiones no confidenciales le fueron enviadas por la CTC. En su dictamen de 11 de enero de 2024, la CADA consideró que determinadas expurgaciones del contenido de los CDSP (información contractual relativa a la compensación financiera abonada por la OTC en ausencia de una travesía, disposiciones relativas al cálculo del beneficio razonable) y de determinados anexos (anexo relativo a la cuenta de explotación provisional) eran procedentes, pero otras no (anexos 1, 2, 3, 10 y 12).

(403) Por último, Corsica Ferries indicó que había pruebas de un intento de Corsica Linea de manipular los cuestionarios publicados en línea por las autoridades francesas, ya que Corsica Linea había enviado instrucciones explícitas a sus empleados i) pidiéndoles que participaran masivamente en la consulta a los usuarios, y ii) indicando las respuestas que debían marcarse ([152]). Por lo tanto, los resultados de la consulta a los usuarios no podían considerarse utilizables.

5.1.2.1.2. Sobre la determinación de la demanda de los usuarios del transporte marítimo de pasajeros

5.1.2.1.2.1. Sobre la determinación de la demanda cualitativa de los pasajeros

(404) En la denuncia, Corsica Ferries señaló que, en lo que respecta al transporte de pasajeros a Córcega, los puertos de Marsella y Tolón son totalmente sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros, como habían declarado la Comisión Europea ([153]), el Tribunal General de la Unión Europea ([154]), la Autoridad de Competencia francesa ([155]), el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella ([156]) y el Tribunal Administrativo de Bastia ([157]).

(405) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries considera que las autoridades francesas cometieron dos errores a la hora de determinar la demanda de pasajeros.

5.1.2.1.2.1.1. Los puertos de Marsella y Tolón son sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros sanitarios

(406) Corsica Ferries considera que la conclusión de que los puertos de Tolón y Marsella no son sustituibles por lo que respecta a los pasajeros sanitarios adolece de un error manifiesto de apreciación por tres razones.

(407) *En primer lugar*, Corsica Ferries opina que el concepto de «pasajero sanitario» debe interpretarse en sentido estricto. Considera que las autoridades francesas determinaron una demanda específica de los pasajeros sanitarios debido únicamente a la existencia del marco jurídico que regula la cobertura de los costes de transporte de los pacientes, lo que limita la elección del modo de transporte por parte de los pasajeros.

(408) Corsica Ferries entiende que, para determinar la necesidad de un servicio de transporte público, solo debe tenerse en cuenta la demanda de transporte de los pasajeros sanitarios cuyos viajes puedan ser reembolsados por el sistema de seguridad social. Sin embargo, según Corsica Ferries, hay muchos casos en los que un residente puede viajar a la Francia continental por razones médicas, pero cuyo desplazamiento no puede optar a reembolso. En estos casos, según Corsica Ferries, no existe ninguna limitación jurídica en cuanto al modo de transporte que debe utilizarse.

([152]) Corsica Ferries presentó varios documentos en el anexo 5 de sus observaciones:
- una carta manuscrita anónima dirigida al presidente de Corsica Ferries en la que se describe el intento de la dirección de Corsica Linea de pedir a sus empleados que «fingiesen ser residentes» para responder a la consulta a los usuarios;
- una comunicación interna de Corsica Linea («actualización mensual de diciembre de 2021») en la que se abordan varios temas relacionados con la estrategia comercial de Corsica Linea, incluida una actualización sobre los CDSP en la que se debate el calendario de la OTC para la apertura de consultas públicas y la licitación de los CDSP, y en la que se señala que Corsica Ferries había presentado varias denuncias ante la Comisión;
- una carta de representantes sindicales dirigida a los presidentes de Corsica Linea y La Méridionale en la que se les informa de un anuncio de huelga contra la supuesta oposición del Estado francés y de la Comisión al servicio público de comunicaciones marítimas de Córcega en nombre de la libre circulación de servicios;
- un correo electrónico interno de un empleado de Corsica Linea en el que comparte un enlace de internet a la consulta a los usuarios, con respuestas «sugeridas» que justifican la continuación de un servicio público.

([153]) Decisión 2013/435/UE, considerando 160.

([154]) Sentencias de 1 de marzo de 2017, SNCM I, T-366/13, ECLI:EU:T:2017:135, y SNCM II, ibidem.

([155]) Dictamen n.º 12-A-05 de la autoridad francesa de la competencia, de 17 de febrero de 2012, relativo al transporte marítimo entre Córcega y el continente.

([156]) Sentencia n.º 17MA01582 del Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella, de 22 de febrero de 2021.

([157]) Sentencia n.º 1100533 del Tribunal Administrativo de Bastia, de 7 de abril de 2015, SNCM.

(409) Sin embargo, según Corsica Ferries, las autoridades francesas no limitaron la necesidad de servicio público de los CDSP exclusivamente a los pasajeros sanitarios cuyos gastos de transporte podían ser reembolsados por el sistema de seguridad social. La necesidad también incluye a los pasajeros sanitarios en general, aunque algunos de ellos, cuyos gastos de viaje no pueden ser reembolsados por el régimen del seguro de enfermedad, no están limitados en cuanto al modo de transporte que debe utilizarse o el puerto de llegada al continente.

(410) *En segundo lugar*, Corsica Ferries señala que las autoridades francesas se basaron en la normativa vigente para demostrar que no existía sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Tolón por lo que respecta a la demanda de los pasajeros sanitarios ([158]). Tal conclusión sería manifiestamente incorrecta.

(411) Corsica Ferries sostiene que, contrariamente a lo que alegan las autoridades francesas, ninguna disposición legal o reglamentaria supedita el reembolso de los gastos de transporte a la distancia entre el puerto de llegada y el centro sanitario.

(412) Corsica Ferries se remite al artículo L. 322-5 del CSS, que dispone que los gastos de transporte se reembolsan sobre la base de una prescripción médica que debe especificar el modo de transporte más adecuado para el estado del paciente y si dicho estado es incompatible con el transporte compartido, entendido este como el transporte de al menos dos pacientes juntos. En consonancia con la prescripción, los gastos de transporte se sufragan sobre la base del trayecto más barato, teniendo en cuenta las condiciones de transporte y el número de pacientes transportados.

(413) Corsica Ferries también considera que las autoridades francesas interpretaron erróneamente el artículo R. 310-10-5 del CSS (considerando 139). Si bien, según Corsica Ferries, dicha disposición prevé en efecto que el reembolso de los gastos de viaje se calcule en función de la distancia entre el domicilio del paciente y el centro de tratamiento prescrito por el médico, esto solo se aplica a determinados tipos de viajes [a saber, los contemplados en el artículo R. 322-10, apartado 1, letras a) a f), del CSS, como se indica en el considerando 139]. Corsica Ferries sostiene que esto no incluye los viajes regulares en barco o avión. Por consiguiente, el artículo R. 310-10-5 del CSS no afecta a los desplazamientos regulares en barco o avión, ni a la cuestión de la distancia entre el puerto o aeropuerto de llegada del paciente y el centro de tratamiento.

(414) Así, de acuerdo con Corsica Ferries, aunque es cierto que el modo de transporte (avión o barco) puede verse limitado por la prescripción médica, al igual que el propio lugar de tratamiento, no existe ninguna limitación respecto al puerto o aeropuerto de llegada en caso de transporte regular en avión o barco, ni la prescripción médica impone el puerto o aeropuerto de llegada.

(415) En cambio, el requisito establecido en el artículo L. 322-5 del CSS, según el cual los gastos de viaje se reembolsan sobre la base del trayecto menos costoso, se aplica a todos los viajes y modos de transporte.

(416) En consecuencia, según Corsica Ferries, incluso los pasajeros sanitarios para los que un médico ha prescrito transporte marítimo siguen siendo libres de elegir una ruta que llegue a Tolón o Marsella; la elección debe hacerse en función del precio y no de la distancia del puerto de llegada desde el centro de tratamiento. Esta conclusión también se ve confirmada por la información que figura en el formulario oficial que debe cumplimentar el médico que expide la prescripción para el reembolso de los gastos de transporte previstos ([159]).

(417) En cualquier caso, y como señala en su denuncia, Corsica Ferries considera que la sustituibilidad de los puertos de Marsella y Tolón desde el punto de vista de los pasajeros sanitarios queda confirmada por las circunstancias a raíz de la pandemia de COVID-19, durante la cual las autoridades nacionales limitaron drásticamente el transporte de pasajeros entre Córcega y el continente al autorizar únicamente el transporte de determinadas personas (cuidadores, personal militar, bomberos y técnicos). Corsica Ferries afirma haber sido, durante ese período, el único operador que transportó pasajeros autorizados a desplazarse entre Tolón y Córcega, ya que los concesionarios Corsica Linea y La Méridionale habían decidido explotar únicamente servicios de transporte marítimo de mercancías entre Marsella y Córcega.

([158]) Decisión de incoación, considerando 296.

([159]) En el anexo 6 de sus observaciones, Corsica Ferries facilitó un modelo de formulario para solicitar la autorización previa para el transporte equivalente a una prescripción médica. Este formulario contiene un aviso en el que se facilita información a quien expide la prescripción sobre las normas que rigen la cobertura de los gastos de transporte.

(418) *En tercer lugar*, Corsica Ferries explica que, dado que la normativa relativa al reembolso de los gastos de transporte efectuados por razones médicas no obliga a los pasajeros médicos a elegir una travesía hasta el puerto de Marsella, no existen desventajas para los pasajeros que viajen al puerto de Tolón y no al puerto de Marsella por sus necesidades médicas. Corsica Ferries considera que es irrelevante para los pasajeros sanitarios que viajan con su vehículo (que, por lo tanto, ya han realizado una travesía en barco de doce horas) si llegan a Marsella o a Tolón, ya que estas dos ciudades están separadas por un trayecto de cuarenta y cinco minutos en coche.

5.1.2.1.2.1.2. Los puertos de Ajaccio y Propriano son sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros

(419) Corsica Ferries considera que la conclusión de que los puertos de Ajaccio y Propriano no son sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros adolece de un error manifiesto de apreciación por tres razones.

(420) *En primer lugar*, la distancia que separa a Ajaccio de Propriano son solo 70 km, lo que significa que no hay ninguna diferencia significativa para los pasajeros que cruzan con su automóvil (es decir, según Corsica Ferries, el 92 % de los pasajeros) hacerlo desde el puerto de Ajaccio o desde el de Propriano.

(421) *En segundo lugar*, por lo que respecta a la duración del viaje, Corsica Ferries alega que es erróneo considerar que un trayecto de aproximadamente una hora impediría que los dos puertos fueran sustituibles.

(422) Corsica Ferries señala que las autoridades francesas consideran que los puertos de Niza y Tolón son sustituibles (a pesar de un tiempo de viaje de aproximadamente una hora y treinta minutos), al igual que los puertos de Marsella y Niza (para los pasajeros no residentes, a pesar de un tiempo de viaje de casi dos horas y veinte minutos). El mismo principio debe aplicarse a la distancia entre Ajaccio y Propriano.

(423) Corsica Ferries también considera que Ajaccio y Propriano comparten la misma zona de influencia, poniendo como ejemplo la situación de los residentes en Grosseto-Prugna, para quienes Ajaccio se encuentra a 32 km (un trayecto de 40 minutos) y Propriano a 35 km (un trayecto de 45 minutos).

(424) Corsica Ferries se remite, además, a la denuncia, en la que explicó que la sustituibilidad entre los puertos de Ajaccio y Propriano se ve confirmada por las obligaciones de frecuencia impuestas por los CDSP. Si bien los concesionarios están obligados a explotar una ruta diaria entre Marsella y Ajaccio, están obligados a efectuar únicamente tres viajes semanales de ida y vuelta entre Marsella y Propriano. Según Corsica Ferries, los pasajeros que normalmente embarcan en Propriano deben desplazarse a Ajaccio los días en los que no se dispone de viajes de ida y vuelta en el puerto de Propriano.

(425) *Por último*, Corsica Ferries menciona la información presentada en la denuncia sobre la existencia de precedentes jurídicos que caracterizan la sustituibilidad de los dos puertos. Señaló en la denuncia que las propias autoridades nacionales habían reconocido la sustituibilidad de los dos puertos en el marco del dictamen pericial ordenado por el Tribunal Administrativo de Apelación de Marsella en su sentencia interlocutoria n.º 17MA01582-17MA01583, de 12 de febrero de 2018, para determinar el importe de la indemnización debida por la CTC por el perjuicio sufrido por Corsica Ferries como consecuencia de las ayudas ilegales abonadas en virtud del CDSP 2007-2013 ([160]).

(426) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries cuestiona la posición de la Comisión a este respecto de que estos precedentes carecen de pertinencia, ya que no se refieren al presente asunto, señalando que i) todos los precedentes se referían a las comunicaciones marítimas de Córcega y a obligaciones de servicio público similares, y ii) se referían a un período reciente durante el cual el mercado de los servicios marítimos no experimentó cambios sustanciales que pudieran poner en tela de juicio dichas conclusiones.

([160]) Corsica Ferries afirma que el perito judicial designado por el órgano jurisdiccional nacional para evaluar el perjuicio sufrido por Corsica Ferries concluyó que los puertos de Ajaccio y Propriano eran sustituibles, algo que las partes afectadas (a saber, la CTC y Corsica Ferries) no cuestionaron. Corsica Ferries adjunta como anexo 8 a sus observaciones un escrito que le remitió el perito judicial en cuestión para informarle de la situación de la investigación pericial. El escrito recuerda a las partes, en particular, los aspectos en que estaban de acuerdo, incluida la sustituibilidad de los puertos de Propriano y Ajaccio, y señala que el perito esperaba recopilar datos diarios sobre el servicio complementario correspondientes al período 2007-2009 (para el puerto de Ajaccio) y al período 2007-2013 (para el puerto de Propriano).

(427) Corsica Ferries señala que las autoridades francesas no llevaron a cabo un análisis de la sustituibilidad de los puertos de Córcega en el marco de los CDSP y que, por lo tanto, incumbe a Francia demostrar, sobre la base de datos objetivos y verificables, que Ajaccio y Propriano ya no eran sustituibles en 2023.

5.1.2.1.2.2. Sobre la determinación de la demanda cuantitativa de los pasajeros

(428) Corsica Ferries no está conforme con el modo en que las autoridades francesas cuantificaron la demanda de los pasajeros sanitarios por dos razones.

(429) *En primer lugar*, Corsica Ferries considera que la hipótesis formulada por Francia en relación con el número de acompañantes (que cualquier pasajero sanitario menor de 19 años o mayor de 75 años va acompañado sistemáticamente) no se basa en ningún dato objetivo y verificable. Según Corsica Ferries, esto implicaría que un tercio de la demanda de los pasajeros sanitarios procede de los acompañantes y no de dichos pasajeros.

(430) Sobre todo, esta hipótesis se basa en un supuesto incompatible con las normas que regulan la cobertura de los desplazamientos por razones médicas por parte del régimen del seguro de enfermedad. El artículo R.322-10-7 del CSS establece que los gastos de transporte público soportados por una persona que acompañe a un asegurado o beneficiario están cubiertos cuando el estado de este último requiera la asistencia de un tercero o cuando sean menores de dieciséis años.

(431) *En segundo lugar*, Corsica Ferries estima que el porcentaje del 10 % para el transporte en barco utilizado por las autoridades francesas parece estar muy sobrestimado a la luz de los únicos datos objetivos facilitados por las autoridades francesas, basados en la muestra de 8 000 solicitudes de aprobación previa enviadas a la CPAM 2A (considerando 158). Estos datos muestran que solo el 4 % de las solicitudes se refieren al transporte marítimo. Por lo tanto, según Corsica Ferries, los volúmenes estimados de la demanda de transporte de los pasajeros sanitarios deben reducirse en más de la mitad, aplicando el porcentaje del 4 % en lugar del 10 % utilizado por las autoridades francesas.

5.1.2.1.3. Sobre la determinación de la demanda de los usuarios de transporte marítimo de carga remolcada cuando no se contempla ninguna alternativa al puerto de Marsella

5.1.2.1.3.1. Sobre la determinación de la demanda cualitativa de los usuarios de transporte de carga remolcada

(432) Corsica Ferries considera que las autoridades francesas incurrieron en un error manifiesto de apreciación al concluir que solo existía una sustituibilidad parcial entre los puertos de Tolón y Marsella.

(433) En la denuncia, Corsica Ferries indicó que, a su juicio, los puertos de Marsella y Tolón son perfectamente sustituibles en lo que respecta al transporte de conductores. Por lo tanto, para un conductor que se desplaza con un tractor y un semirremolque, y cuyos centros logísticos están situados en la región de Marsella o en el corredor del Ródano (Miramas, Salón, Aviñón), carece de importancia tener que viajar hasta Marsella o hasta Tolón, separados por un trayecto de cuarenta y cinco minutos. Por lo tanto, la situación de un conductor que se desplaza con un tractor y un semirremolque es idéntica a la de un pasajero que viaja en automóvil.

(434) Corsica Ferries también señaló en la denuncia que transportaba desde Tolón tantos conductores como Corsica Linea y La Méridionale desde Marsella ([161]).

(435) En sus observaciones, Corsica Ferries cuestiona, en particular, dos aspectos debatidos en la Decisión de incoación: el riesgo de saturación de la capacidad en el puerto de Tolón; y la falta de sustituibilidad puesta de manifiesto durante la consulta a los usuarios.

5.1.2.1.3.1.1. Ausencia de riesgo de saturación de la capacidad para gestionar carga remolcada en el puerto de Tolón

(436) Corsica Ferries formula dos alegaciones a este respecto.

([161]) Por ejemplo, Corsica Ferries menciona que transportó a 5 947 conductores en 2020 (4 984 en 2021) entre Tolón y Ajaccio, frente a 5 232 entre Marsella y Ajaccio (6 973 en 2021).

(437) En primer lugar, la supuesta saturación de la capacidad del puerto de Tolón, en su opinión, no se ajusta a la realidad de la capacidad del puerto observada en el pasado. Corsica Ferries informa de que entre 2013 y 2015 el puerto de Tolón gestionó un 50 % más de mercancías que en la actualidad. Además, las huelgas que afectaron al puerto de Marsella en junio de 2019 y enero de 2020 dieron lugar a un fuerte aumento del tráfico de mercancías en el puerto de Tolón durante esos dos meses, sin que hubiese problemas de saturación.

(438) En segundo lugar, y por encima de todo, según Corsica Ferries, la autoridad portuaria de Tolón niega la supuesta saturación del puerto. Corsica Ferries indica que solicitó a la CCI de Var información sobre la capacidad real para gestionar carga remolcada del puerto de Tolón. Según Corsica Ferries, el puerto de Tolón indicó en su respuesta que disponía de capacidad en tres de sus terminales, asumiendo una oferta constante por parte de Corsica Ferries ([162]). Además, según Corsica Ferries, la CCI de Var confirmó que Tolón-Port de Commerce manipuló hasta 42 008 remolques para su carga y descarga en 2014, es decir, el equivalente a 600 000 metros lineales ([163]). Dado que el puerto de Tolón manipuló 320 000 metros lineales en 2022, Corsica Ferries considera que el puerto puede albergar casi 280 000 metros lineales adicionales de toda Francia ([164]).

5.1.2.1.3.1.2. La consulta a los usuarios no es prueba suficiente para determinar la demanda de transporte de carga remolcada cuando no se contempla ninguna alternativa al puerto de Marsella.

(439) Corsica Ferries señala que, según las autoridades francesas, de la consulta a los usuarios se desprende que, por lo que respecta al transporte de carga remolcada, los transportistas no se plantean una ruta alternativa al planificar sus trayectos. Corsica Ferries formula las siguientes observaciones sobre esta alegación.

(440) En primer lugar, según Corsica Ferries, se trata de una afirmación general y carente de fundamento, basada en las declaraciones de unos pocos operadores de una muestra con una representatividad estadística incierta.

(441) En segundo lugar, Corsica Ferries observa que los transportistas consultados se encuentran en una situación de conflicto de intereses como accionistas de Corsica Linea (considerando 394). Esta situación afecta al análisis de la sustituibilidad de los puertos de Tolón y de Marsella, en la medida en que los usuarios del transporte marítimo de carga remolcada no actúan como operadores económicos racionales cuya elección se orienta por la comparación de las ofertas. Por el contrario, eligen en función de su interés como accionistas de Corsica Linea, razón por la cual ni siquiera se plantean una alternativa.

(442) Además, Corsica Ferries niega que la proximidad del puerto de Marsella sea una de las principales razones de los transportistas para elegir dicho puerto y no el puerto de Tolón. Corsica Ferries considera que las autoridades francesas no han aportado ninguna prueba en apoyo de su afirmación de que las bases logísticas de los transportistas y clientes de las comunicaciones marítimas de Córcega están geográficamente más próximas a Marsella que a Tolón. Una parte sustancial del tráfico de carga remolcada utilizaba el puerto de Tolón antes de ser desviado al puerto de Marsella, cuando Corsica Linea entró en el mercado en 2016. Según Corsica Ferries, dada la proximidad de la red de autopistas y la ubicación del puerto de Tolón, su zona de influencia no puede reducirse únicamente al departamento de Var, ya que el puerto se ocupa del transporte de carga remolcada procedente de toda la región y del valle del Ródano.

([162]) En su respuesta a Corsica Ferries (facilitada como anexo 10 de las observaciones de Corsica Ferries), la CCI de Var explica que la terminal de Tolón-Côte-d'Azur puede alojar hasta ochenta remolques al día en invierno y alrededor de veinte en verano; 120 remolques en la terminal de Brégaillon-Sur (pero solo para buques de transbordo rodado); mientras que la terminal de cruceros de Seyne-sur-Mer no dispone de un muelle para buques de transbordo rodado. Esta última requeriría mejoras (construcción de un muelle para buques de transbordo rodado o adición de un puente de barcas) que le permitieran acomodar hasta 50 remolques.

([163]) En su respuesta a Corsica Ferries, la CCI de Var afirma que en la terminal de Tolón-Port de Commerce, el número máximo de remolques de los últimos quince años se alcanzó en 2014, con 42 008 remolques cargados y descargados. Como los flujos están equilibrados, esto corresponde a unos 21 000 remolques cargados al año.

([164]) En respuesta a la pregunta de Corsica Ferries en la que se le pedía que confirmara que la zona de influencia del puerto de Tolón (en términos de accesibilidad y localización) no se limitaba al interior de Tolón o al departamento de Var, sino que se extendía a todos los demás departamentos vecinos (anexo 9 de las observaciones de Corsica Ferries), la CCI Var declaró que el puerto de Tolón es accesible a través de las autopistas A50, A57 y A570 que ofrecen conexiones de este a oeste y de norte a sur, y que en la actualidad el puerto se ocupa de los volúmenes de mercancías procedentes de la región sur y, de manera más general, del territorio francés (anexo 10 de las observaciones de Corsica Ferries).

(443) Por último, aun suponiendo que algunos transportistas incurran en costes adicionales asociados al transporte por carretera debido a la mayor distancia entre su base y el puerto de Tolón, este criterio por sí solo no es pertinente: Corsica Ferries considera que el coste global del transporte hasta el destino final es el criterio clave (es decir, el coste del transporte por carretera y el coste del transporte marítimo). En cualquier caso, Corsica Ferries niega el coste adicional del 17 % del coste total del trayecto, que considera una sobreestimación. Corsica Ferries presentó un nuevo estudio de BRG (en lo sucesivo, «**el estudio 2 de BRG**») que muestra que el coste adicional no supera el 5-6 % del coste total de producción del transportista, que a su vez se ve compensado por el menor precio de los servicios marítimos de transporte de carga remolcada en el puerto de Tolón en comparación con Marsella ([165]).

5.1.2.1.3.2. Sobre la determinación de la demanda cuantitativa de los usuarios de transporte marítimo de carga remolcada cuando no se contempla ninguna alternativa al puerto de Marsella

5.1.2.1.3.2.1. Incoherencia en la demanda cuantitativa estimada de transporte de carga remolcada cuando no se contempla ninguna alternativa al puerto de Marsella

(444) Corsica Ferries comparte las dudas de la Comisión sobre la cuantificación de la demanda cautiva de transporte de carga remolcada en el puerto de Marsella, estimada en el 80 % de la demanda histórica de transporte de carga remolcada entre Marsella y Córcega, señalando que este porcentaje no se basa en datos objetivos y verificables.

(445) Además, Corsica Ferries llama la atención sobre el hecho de que, en el anterior sondeo de mercado realizado en octubre de 2020, las autoridades francesas habían llegado justo a la conclusión contraria, a saber: i) un índice de sustituibilidad del 80 % en el caso de la demanda de transporte de carga remolcada entre Tolón y Marsella, y ii) un índice del 20 % para la demanda de transporte de carga no sustituible ([166]). Una diferencia tan significativa entre los contratos de servicio público anteriores y los CDSP suscita dudas, según Corsica Ferries, en cuanto a la solidez de las estimaciones de las autoridades francesas, máxime cuando no se produjo ningún cambio sustancial en el mercado entre ambos períodos.

5.1.2.1.3.2.2. Error en la cuantificación de la demanda de transporte de conductores que acompañan a la carga remolcada

(446) Corsica Ferries cuestiona el método utilizado por las autoridades francesas para calcular el número de conductores, basado en el coeficiente único de conductor/metros lineales de carga remolcada aplicado a la demanda total de transporte de carga remolcada en 2030. Formula cuatro alegaciones a este respecto.

(447) *En primer lugar*, según Corsica Ferries, Francia no tuvo en cuenta la diferencia dentro de la categoría de carga remolcada entre la carga remolcada acompañada y la no acompañada. Así pues, la supuesta necesidad de un servicio público para los conductores se asienta en una hipótesis injustificada. Corsica Ferries se remite en este sentido al estudio 1 de BRG aportado en la denuncia.

([165]) Corsica Ferries presenta en el anexo 2 de sus observaciones el estudio 2 de BRG sobre la evaluación de la CTC de una necesidad de servicio público para las comunicaciones marítimas de Córcega, de 21 de abril de 2024, realizado por cuenta de Corsica Ferries. El coste adicional asociado al transporte por carretera se estima para un trayecto medio desde las zonas logísticas situadas en la región de Provenza-Alpes-Costa Azul hasta el puerto de Marsella para un camión de 12 metros lineales, con una tarifa diaria estimada de 191 EUR y unos costes horarios, kilométricos y diarios proporcionados por el Comité National Routier para la categoría «vehículo articulado regional: gasóleo». Por lo que se refiere a las tarifas del transporte marítimo, el estudio utiliza una tarifa de 32,4 EUR/metro lineal registrada de media en Tolón en 2023, frente a los 42,5 EUR/metro lineal en el puerto de Marsella (correspondientes a la tarifa máxima fijada por el régimen de OSP de 2019 en las rutas Marsella-Córcega).

([166]) Corsica Ferries presenta como anexo 11 de sus observaciones una nota de análisis sobre el mercado del transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental aneja a la Resolución n.º 20/166 de la Asamblea de Córcega, de 5 de noviembre de 2020, por la que se aprueba la utilización de los contratos de servicio público para el período 2021-2022. La nota en cuestión fue elaborada por Gecodia siguiendo el mismo modelo que en el informe de Gecodia. La nota evaluaba la sustituibilidad de los puertos de Tolón, Marsella y Niza para la carga remolcada con destino u origen en Córcega desde el punto de vista de la demanda sobre la base de dos criterios (la capacidad de los puertos para aceptar el tráfico en cuestión y el coste adicional de atravesar un puerto u otro). En la página 36 de la nota, Gecodia concluye que la eventual necesidad de un servicio público se calculará de la siguiente manera para el transporte de carga remolcada: si bien el 20 % del tráfico de carga remolcada en el puerto de Marsella está vinculado estructuralmente a dicho puerto, ello no impide que pueda llegarse a la conclusión de que existe sustituibilidad parcial entre los puertos continentales para este segmento del mercado si se aportan pruebas a tal efecto, en particular a través de una consulta pública más amplia a los expedidores y transportistas. El resto del tráfico se acumula en los puertos de Marsella y Tolón.

(448) Dicho estudio considera que debe establecerse una distinción para el transporte de carga remolcada, ya que puede ir acompañada (es decir, el conductor embarca en el buque con su camión) o no acompañada (el conductor carga el camión en el buque y otro conductor lo recoge en el puerto de llegada). En otras palabras, la carga remolcada acompañada implica el transporte marítimo del conductor, a diferencia de la carga remolcada no acompañada. Según el estudio 1 de BRG, la demanda de transporte de carga no acompañada procede de clientes habituales con necesidades significativas y una logística estructurada que les permite recoger a los conductores que dejan los camiones a bordo de los buques o transportar a los conductores que han de recoger los camiones a la llegada de los buques. Por el contrario, la demanda de transporte de carga remolcada acompañada procede de clientes con necesidades más puntuales.

(449) Según el estudio 1 de BRG, estas diferencias en los perfiles y necesidades de los clientes implican que los dos flujos deben analizarse por separado desde el punto de vista de la demanda. La carga remolcada acompañada puede transferirse fácilmente de un puerto a otro; dicho de otra manera, los puertos de Marsella y Tolón son perfectamente sustituibles desde el punto de vista de los usuarios por acoger este tráfico, lo que no ocurre con la carga remolcada no acompañada ([167]).

(450) Sin embargo, las autoridades francesas no hicieron tal distinción. Según el estudio 1 de BRG, Francia llevó a cabo un análisis global de la sustituibilidad geográfica de los puertos continentales respecto del transporte de carga remolcada. Por lo tanto, no se evaluó la necesidad de servicio público para el transporte de conductores sobre la base de un análisis específico de la sustituibilidad desde el prisma del transporte de carga remolcada acompañada.

(451) *En segundo lugar*, según Corsica Ferries, al aplicar el coeficiente de conductor/metros lineales de carga remolcada a la demanda estimada para 2030, que es el año en que se considera que la demanda es mayor, las autoridades francesas sobreestimaron necesariamente la demanda real de transporte de conductores en los años anteriores.

(452) *En tercer lugar*, Corsica Ferries opina que el coeficiente de conductor/metros lineales de carga remolcada es incorrecto. A este respecto, Corsica Ferries se remite al estudio 2 de BRG, que indica que, contrariamente a lo que se indica en el considerando 115 de la Decisión de incoación, las autoridades francesas no basan ese coeficiente en el valor medio observado para el período 2018-2021. El coeficiente utilizado por las autoridades francesas es significativamente superior al reflejado en los datos históricos ([168]), lo que da lugar a una sobreestimación de la supuesta necesidad por lo que respecta a los conductores de alrededor del 11 % en la ruta entre Marsella y Ajaccio y del 7 % en la ruta entre Marsella y Bastia.

(453) *En cuarto lugar*, las autoridades francesas incurrieron en un error metodológico al aplicar una tasa de crecimiento única del 2,3 % anual para todas las rutas cubiertas por los CDSP, mientras que el análisis de la necesidad de servicio público debería haberse efectuado ruta por ruta, en función de las características específicas de cada una de ellas.

(454) A este respecto, Corsica Ferries señala que, sobre la base del cuadro 16 de la Decisión de incoación, el tráfico de carga remolcada en las rutas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia disminuyó a un ritmo constante entre 2018 y 2023, mientras que se estancó en las rutas entre Marsella y los otros tres puertos de Córcega entre 2018 y 2023. En términos más generales, los datos oficiales sobre los flujos entre Córcega y la Francia continental (todos los puertos combinados) muestran un estancamiento general en el tráfico de mercancías desde 2010. Por lo tanto, la tasa del 2,3 % no se basa en los datos objetivos más recientes, lo que da lugar a una sobreestimación de las necesidades de transporte de los conductores de casi un 22 %.

([167]) El estudio 1 de BRG señala que el transporte de carga remolcada no acompañada impone importantes limitaciones logísticas al transportista, ya que debe proporcionar un vehículo o camión adicional para recoger al conductor que ha dejado el camión a bordo del buque o ha ido a recogerlo. En consecuencia, este tipo de carga remolcada no puede transferirse fácilmente de un puerto a otro, a diferencia de la carga remolcada acompañada, que no implica tales limitaciones.

([168]) El estudio 2 de BRG considera que, sobre la base de los cuadros 16 y 17 presentados en la Decisión de incoación, los coeficientes medios de conductor/metros lineales de carga remolcada durante el período 2018-2020 son de 0,054 para la ruta entre Marsella y Ajaccio (frente a la cifra de 0,060 utilizada por las autoridades francesas); 0,056 para la ruta entre Marsella y Bastia (frente a la cifra de 0,060 utilizada por las autoridades francesas); 0,065 para la ruta entre Marsella y Porto-Vecchio (frente a la cifra de 0,070 utilizada por las autoridades francesas); 0,082 para la ruta entre Marsella y Propriano (frente a la cifra de 0,1 utilizado por las autoridades francesas) y 0,081 para la ruta entre Marsella y L'Île-Rousse (frente a la cifra de 0,080 utilizada por las autoridades francesas).

5.1.2.2. Sobre el análisis de la deficiencia del mercado

(455) Corsica Ferries considera que las autoridades francesas incurrieron en un error manifiesto de apreciación al examinar la deficiencia del mercado que justificaba la conclusión de los CDSP. Formula cuatro alegaciones a este respecto.

(456) *En primer lugar*, en términos generales, Corsica Ferries señala que la caracterización de una necesidad de servicio público requiere el establecimiento previo de escenario contrafactual para analizar el nivel de oferta privada que se propondría y, a continuación, determinar si dicha oferta sería suficiente para satisfacer la demanda. Según Corsica Ferries, en un escenario contrafactual, la oferta privada no se limita a la registrada previamente en el mercado, sino que debe evaluarse de forma dinámica, anticipando cuál sería la oferta privada en ausencia de un contrato de servicio público.

(457) Corsica Ferries también señala que el escenario contrafactual debe ser transparente y objetivo y estar basado en hipótesis creíbles. En este sentido, la carga de la prueba recae en las autoridades públicas, que deben aportar pruebas suficientemente convincentes y verosímiles.

(458) En consecuencia, de acuerdo con Corsica Ferries, la Comisión está obligada a efectuar un examen diligente e imparcial de la información facilitada por las autoridades públicas, lo que implica analizar minuciosamente y con atención dicha información ([169]). El examen llevado a cabo por la Comisión puede y debe incluir, cuando las circunstancias del caso lo exijan, un análisis prospectivo ([170]).

(459) En el asunto que nos ocupa, Corsica Ferries considera que las autoridades francesas no establecieron un escenario contrafactual y que la Comisión no parece haber examinado plenamente, como estaba obligada a hacer, la solidez, verosimilitud y suficiencia de la información facilitada sobre la oferta privada que se desplegaría en ausencia de los CDSP.

(460) *En segundo lugar*, Corsica Ferries estima que los cuestionarios presentados durante la consulta a los operadores eran tendenciosos.

(461) Para empezar, los cuestionarios se limitaban a invitar a los operadores a que describiesen de qué manera los servicios de transporte marítimo que ofrecían o tenían intención de ofrecer podían cumplir los requisitos de continuidad territorial de Córcega, sin definir en ningún momento los requisitos en cuestión.

(462) Además, Corsica Ferries señala la existencia de un conflicto de intereses que distorsiona las respuestas dadas en el contexto de la consulta a los operadores respecto del transporte de mercancías. Corsica Linea respondió a la consulta a los operadores a pesar de que su accionariado, integrado por los principales clientes de los servicios de transporte marítimo de mercancías de Córcega, tenía interés en mantener el servicio público subvencionado (considerando 394). A este respecto, Corsica Ferries señala que la existencia de un conflicto de intereses impide que una persona en tal situación participe o intervenga en el proceso de toma de decisiones administrativas con arreglo a los artículos 101 y 102 del TFUE y al artículo 14 de la Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ([171]), relativa a los servicios en el mercado interior.

([169]) Corsica Ferries se refiere a las sentencias de 18 de enero de 2017 en el asunto T-92/11 RENV., Andersen/Comisión, ECLI:EU:T:2017:14, apartado 57; de 22 de octubre de 2008 en los asuntos acumulados T-309/04, T-317/04, T-329/04 y T-336/04, TV2/Danmark y otros/Comisión, ECLI:EU:T:2008:457, apartado 183; y de 3 de diciembre de 2014 en el asunto T-57/11, Castelnou Energía/Comisión, ECLI:EU:T:2014:1021, apartado 136.

([170]) Sentencia de 3 de diciembre de 2014 en el asunto T-57/11, Castelnou Energía/Comisión, ECLI:EU:T:2014:1021, apartado 34.

([171]) Directiva 2006/123/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a los servicios en el mercado interior (DO L 376 de 27.12.2006, p. 36, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/123/oj). Concretamente, el artículo 14 prevé que «[l]os Estados miembros no supeditarán el acceso a una actividad de servicios o su ejercicio en sus respectivos territorios al cumplimiento de los siguientes requisitos: [...] intervención directa o indirecta de competidores, incluso dentro de órganos consultivos, en la concesión de autorizaciones o en la adopción de otras decisiones de las autoridades competentes, con excepción de los colegios profesionales y de las asociaciones y organismos que actúen como autoridad competente; esta prohibición no afectará a la consulta de organismos como las cámaras de comercio o los interlocutores sociales sobre asuntos distintos a las solicitudes de autorización individuales, ni a una consulta del público en general».

(463) Corsica Ferries considera que, por analogía con las normas aplicables en materia de contratación pública ([172]), la carga de la prueba a tal efecto recae en las autoridades francesas, que deben implicarse activamente en la prevención y detección de conflictos de intereses en cualquier procedimiento administrativo, incluidos los procedimientos consultivos. Por lo tanto, para demostrar la existencia de una necesidad de servicio público, Francia estaba obligada a basarse en información objetiva suficientemente verosímil y verificable, y a evitar cualquier interferencia de operadores que se encontraran en una situación de conflicto de intereses.

(464) *En tercer lugar*, Corsica Ferries considera que las respuestas de Corsica Linea y La Méridionale a la consulta a los operadores no son, en esencia, creíbles. Explica que no es razonable considerar que, de no existir los CDSP, estas dos empresas simplemente dejarían de prestar servicios marítimos a Córcega. Se remite, en particular, al Dictamen de la Autoridad de Competencia ([173]) y señala asimismo que Corsica Linea y La Méridionale cuentan con una flota de 9 y 4 buques, respectivamente, y emplean a más de 1 100 y 600 trabajadores, respectivamente.

(465) Tal cese de la actividad sería tanto menos plausible cuanto que los concesionarios ya ofrecen un servicio comercial explotado íntegramente al margen de los CDSP. Corsica Ferries cita los ejemplos de Corsica Linea ([174]) y La Méridionale ([175]). También toma nota de las pruebas presentadas a la Comisión en el contexto de la denuncia y, más concretamente, del estudio 1 de BRG. El estudio señalaba que, en junio de 2022, Corsica Linea había presentado un plan de transporte en el que expresaba su intención de realizar varias travesías en el marco del régimen de OSP en 2023, desde el puerto de Marsella hasta Propriano ([176]), Ajaccio ([177]) y L'Île-Rousse ([178]). Esta intención, anunciada en el verano de 2022, demuestra que Francia se equivoca al suponer que no se habría ofrecido ninguna capacidad privada desde Marsella sin un CDSP.

(466) Corsica Ferries también considera que el hecho de que las respuestas de los concesionarios a la consulta a los operadores sean idénticas i) demuestra el conflicto de intereses que les afecta, ya que ambos tienen un claro interés en reducir la futura oferta privada con el fin de garantizar la continuidad del sistema de CDSP subvencionados, y ii) expresa su preocupación por la coordinación entre estas dos empresas antes de responder a la consulta a los operadores.

(467) Por último, Corsica Ferries señala que es incoherente que la Comisión considere que las afirmaciones generales e infundadas de los operadores marítimos no bastan para justificar determinadas conclusiones (es decir, en relación con el volumen estimado de servicios cautivos de transporte de carga remolcada proporcionados por Corsica Linea en el puerto de Marsella, cuestionada por la Comisión en el considerando 311 de la Decisión de incoación), pero son suficientes para evaluar la oferta privada prospectiva.

([172]) Corsica Ferries se refiere a la sentencia del Tribunal de 12 de marzo de 2015 en el asunto C-538/13, eVigilo Ltd/Lituania, ECLI:EU:C:2015:166, apartados 33 a 43 y 47.

([173]) Corsica Ferries subraya que la Autoridad de Competencia señaló, en el punto 369 de su Dictamen, que resulta difícil creer que las empresas navieras actualmente encargadas del servicio público, Corsica Linea y La Méridionale, no podrían proponer, con los instrumentos de contabilidad analítica de que disponen para evaluar sus costes en el marco del CDSP, una estimación objetiva de la capacidad que podrían ofrecer si explotaran esas mismas rutas en el marco de una OSP o sin una OSP.

([174]) Corsica Ferries aporta una carta de la OTC de 31 de julio de 2023 (anexo 12 de sus observaciones) en la que confirma la realización de 41 travesías al margen del CDSP en la ruta Marsella-Propriano en el verano de 2023 para el transporte de pasajeros y 28 travesías al margen del CDSP en las rutas Marsella-Ajaccio (12 travesías) y Marsella-L'Île-Rousse (16 travesías). Corsica Ferries afirma que, en 2024, Corsica Linea comercializó como mínimo 114 travesías al margen del CDSP.

([175]) Según Corsica Ferries, La Méridionale decidió prestar tres servicios nocturnos semanales entre Tolón y L'Île-Rousse a partir de abril de 2024. La Méridionale también amplió sus servicios al margen de los CDSP mediante la planificación de 12 travesías adicionales entre Marsella y Ajaccio en julio y agosto de 2024.

([176]) Diecinueve viajes de ida y vuelta.

([177]) Cinco viajes de ida y vuelta.

([178]) Diez viajes de ida y vuelta.

(468) *Por último*, Corsica Ferries refuta la afirmación de la Comisión que figura en el considerando 326 de la Decisión de incoación, relativa a los servicios marítimos prestados por Corsica Linea y La Méridionale al margen de los CDSP ([179]). Corsica Ferries considera que la exigencia de establecer un escenario contrafactual creíble impuesta por la jurisprudencia no significa que deba tenerse en cuenta únicamente la oferta privada potencial que cumpla los requisitos de los CDSP. Por el contrario, el requisito de contar con un escenario contrafactual creíble implica analizar la totalidad de la oferta privada que razonablemente se ofrecería en ausencia de los CDSP, con el fin de compararla a continuación con la demanda estimada.

5.1.2.3. Sobre la necesidad y proporcionalidad de los CDSP

(469) Corsica Ferries comparte la opinión preliminar de la Comisión de que la capacidad mínima de transporte fijada en los CDSP parece desproporcionada en relación con la necesidad de servicio público (considerando 331).

(470) Corsica Ferries se remite al contenido de la denuncia sobre este aspecto. La denuncia señalaba que la existencia de viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios infringía el Reglamento sobre cabotaje y no satisfacía una necesidad de servicio público. El Reglamento prohíbe a los Estados miembros modificar, como consideren conveniente y sin justificación, el ámbito del contrato de servicio público. Sin embargo, en el presente asunto, Francia no pudo determinar una necesidad de servicio público, ya que no indicó i) el período durante el cual debían realizarse esos viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, y ii) el número exacto de viajes de ida y vuelta complementarios que debían realizarse (teniendo en cuenta que estos viajes de ida y vuelta eran opcionales).

(471) Además, Corsica Ferries expuso en la denuncia que, para cada una de las cinco rutas afectadas por las medidas examinadas, los viajes de ida y vuelta programados eran en gran medida suficientes para cubrir la necesidad de servicio público estimada por Francia durante el período 2023-2030, de modo que los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios parecían superfluos. Por otra parte, Corsica Ferries añadió que, en las ofertas que presentaron a las autoridades de Córcega, las propias Corsica Linea y La Méridionale ya habían establecido los días en los que se realizarían los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios durante todo el período de vigencia de los CDSP, de modo que dichos viajes de ida y vuelta no respondían a una necesidad de servicio público previamente determinada por Francia. Asimismo, estas travesías se efectuarían exclusivamente durante el período estival y se ofrecerían principalmente durante los fines de semana, es decir, para los turistas (ya que los conductores de camiones tienen prohibido viajar los domingos).

(472) Por último, Corsica Ferries expresaba en la denuncia sus dudas sobre si los concesionarios podían cumplir las obligaciones de servicio público contenidas en los CDSP. En su correo electrónico de 13 de octubre de 2023, Corsica Ferries indica que, para efectuar las travesías en julio y agosto de 2023, Corsica Linea fletó un buque perteneciente a La Méridionale, el *Kalliste*, que, no obstante, esta estaba obligada a poner a disposición de la OTC, a petición de esta, para efectuar viajes de ida y vuelta complementarios en virtud de los CDSP en relación con los servicios marítimos prestados a Porto-Vecchio y Bastia. Sin embargo, sin dicho buque, La Méridionale no habría podido responder a las instrucciones contractuales de la OTC si tales travesías adicionales hubieran sido necesarias entre julio y agosto de 2023.

(473) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries considera, sin embargo, que en dicha Decisión la Comisión no extrajo todas las conclusiones a partir de sus propias constataciones.

(474) *En primer lugar*, la capacidad mínima impuesta para el transporte de mercancías y pasajeros se fijó sobre la base del pico máximo de demanda estimado para 2030, de modo que se pretende que la capacidad satisfaga la demanda prevista para 2030 de aquí a ese año. Por lo tanto, la capacidad parece desproporcionada en relación con la necesidad de servicio público evaluada para los años anteriores a 2030. Según Corsica Ferries, la capacidad mínima de los CDSP debería haberse fijado para satisfacer la demanda media estimada entre 2023 y 2030.

([179]) A modo de recordatorio, en el considerando 326 de la Decisión de incoación se expone que el mero hecho de que uno de los contratistas, Corsica Linea, ofreciese servicios comerciales accesorios fuera del marco de los CDSP entre julio y septiembre de 2023 (considerando 205) no constituye una prueba de que dicho operador habría prestado claramente servicios comerciales en las mismas condiciones que las impuestas por las autoridades francesas en virtud de los CDSP de no haber existido dichos convenios, o de que dichos servicios se habrían prestado efectivamente en las mismas condiciones que las impuestas en el marco del CDSP.

(475) *En segundo lugar*, Corsica Ferries sostiene que la Comisión no tuvo en cuenta los viajes de ida y vuelta complementarios al analizar las capacidades introducidas por los CDSP en relación con la necesidad de servicio público. Dado que estos viajes de ida y vuelta complementarios están destinados a satisfacer los picos de demanda, deberían haberse tenido en consideración a la hora de determinar la capacidad mínima de transporte por travesía impuesta por los CDSP.

(476) *En tercer lugar*, Corsica Ferries no está conforme con la evaluación preliminar de la Comisión sobre la inexistencia de una obligación en los CDSP de utilizar buques de pasaje de transbordo rodado ([180]).

(477) Corsica Ferries afirma que el número de doce pasajeros es la línea divisoria entre i) los buques de pasaje que también pueden transportar mercancías (buques de pasaje de transbordo rodado), y ii) los buques de mercancías (buques de transbordo rodado), cuya capacidad de pasajeros está limitada a doce ([181]).

(478) Corsica Ferries considera que, si bien la obligación de movilizar buques de pasaje de transbordo rodado no está expresamente prevista por los CDSP, se deriva necesariamente de las capacidades mínimas impuestas en virtud del anexo 1 de los CDSP que debían respetarse para cada travesía. Sin embargo, al imponer una capacidad mínima de dieciocho pasajeros para la ruta Marsella-Ajaccio (cuatro pasajeros sanitarios y catorce conductores) y de veinticuatro pasajeros para la ruta Marsella-Bastia (cinco pasajeros sanitarios y diecinueve conductores), las autoridades francesas impusieron efectivamente la movilización de buques de pasaje de transbordo rodado y excluyeron el uso de buques de transbordo rodado.

(479) Así pues, la obligación impuesta a los concesionarios de poder acoger sistemáticamente a más de doce pasajeros por travesía, excluyendo la utilización de buques de transbordo rodado, no está justificada y es desproporcionada según Corsica Ferries.

5.1.3. *Incumplimiento del segundo criterio Altmark*

(480) Según Corsica Ferries, el segundo criterio Altmark, cuyo objetivo es garantizar que el cálculo de la compensación sea fiable y verificable, implica cumplir, en particular, dos requisitos: i) los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse con arreglo a un procedimiento transparente, y ii) deben ser de carácter objetivo.

(481) Corsica Ferries señala, *en primer lugar*, que los parámetros de la compensación no se establecieron de manera transparente.

(482) Apunta que el procedimiento de adjudicación de los CDSP confería a los candidatos plena libertad para determinar las claves de reparto para el cálculo de la compensación financiera, y que el anexo 9 de los CDSP, que contiene un baremo específico en el que se indica, para cada una de las partidas de gasto del concesionario, el porcentaje asignado a la actividad del SIEG, no fue objeto de publicidad alguna. Por lo tanto, es materialmente imposible que Corsica Ferries, a falta de transparencia suficiente por parte de Francia, pueda verificar y criticar de manera efectiva las claves de reparto utilizadas.

(483) Del mismo modo, Corsica Ferries critica la falta de transparencia en el análisis realizado por las autoridades francesas sobre las claves propuestas por los concesionarios, también en la Decisión de incoación. Según Corsica Ferries, esta falta de transparencia plantea un grave problema en relación con el principio de contradicción, ya que impide a las partes interesadas presentar eficazmente sus observaciones.

(484) *En segundo lugar*, Corsica Ferries considera que los parámetros utilizados para calcular la compensación no son objetivos.

([180]) A modo de recordatorio, la Comisión señaló en el considerando 343 de la Decisión de incoación que la necesidad de utilizar buques de pasaje de transbordo rodado (es decir, buques que puedan acoger a más de doce pasajeros) no es una obligación incluida en los CDSP, lo que, por el contrario, permite prestar el servicio utilizando una flota que combine buques de pasaje de transbordo rodado y buques de transbordo rodado. Asimismo, la Comisión apuntó que el hecho de que el uso de buques de pasaje de transbordo rodado pueda ser más costoso en términos de capital y costes de explotación que los buques de transporte rodado es irrelevante si la necesidad de un servicio público de transporte de mercancías da lugar a un número de pasajeros (incluidos los conductores) que hacen necesario el uso de buques de pasaje de transbordo rodado.

([181]) De conformidad con la Regla 2 del Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1 de noviembre de 1974 (Convenio SOLAS), un buque de pasaje es aquel que transporta a más de doce pasajeros, mientras que un buque de carga es todo buque que no sea buque de pasaje, es decir, con una capacidad de transporte inferior a doce pasajeros.

(485) Corsica Ferries señala, para empezar, que de la información contenida en la Decisión de incoación se desprende que las claves de reparto utilizadas por los concesionarios varían, para cada elemento de coste, en función de las rutas marítimas de que se trate. Sin embargo, según Corsica Ferries, estas variaciones no tienen sentido, ya que i) las obligaciones de servicio público impuestas en cada uno de los CDSP son de la misma naturaleza (solo varía su alcance en función de los puertos) y ii) implican la movilización del mismo tipo de buque (en este caso, buques de pasaje de transbordo rodado).

(486) A este respecto, Corsica Ferries se remite al estudio de 21 de abril de 2024, realizado por BRG en nombre de Corsica Ferries, relativo al análisis económico de las modalidades de determinación de las compensaciones abonadas en virtud de los CDSP (en lo sucesivo, «**el estudio 3 de BRG**»). Dicho estudio señala que, en las ofertas iniciales presentadas por los concesionarios, las claves de reparto diferían de un candidato a otro, a pesar de tratarse de la misma ruta y de que la necesidad de servicio público que debía satisfacerse era la misma en ambos casos. Por el contrario, el estudio 3 de BRG señala que Corsica Linea, en sus ofertas iniciales, utilizaba en términos generales las mismas claves de reparto para todas las rutas, aunque el volumen de actividad referente al SIEG y a los servicios comerciales variaba considerablemente de una ruta a otra. Así pues, estas fluctuaciones ponen de manifiesto que las claves de reparto utilizadas no reflejan, o al menos no sistemáticamente, la contribución del SIEG y de las actividades comerciales a los costes de los concesionarios.

(487) El estudio 3 de BRG explica de manera más general que, si bien es posible asignar los costes en términos contables, estas asignaciones son en parte arbitrarias y no reflejan la realidad económica. En cualquier caso, las hipótesis de asignación de costes deben ir acompañadas, *como mínimo*, de análisis que certifiquen su validez.

(488) Además, Corsica Ferries critica específicamente las claves de reparto utilizadas para los CDSP en las rutas Marsella-Propriano, Marsella-Porto-Vecchio y Marsella-L'Île-Rousse.

(489) Por lo que se refiere a la ruta Marsella-Propriano, Corsica Ferries considera que no es posible considerar suficientemente justificada y razonable una clave para asignar el 100 % de los costes a los SIEG cuando los buques utilizados por Corsica Linea superan sistemáticamente la capacidad mínima de transporte de pasajeros por travesía. Dicho de otro modo, el 100 % de los costes de explotación de estos buques se compensa con las subvenciones públicas abonadas por Francia, mientras que solo una pequeña parte de la capacidad ofrecida corresponde a la necesidad de servicio público.

(490) Lo mismo se aplica a las otras dos rutas, para las que los concesionarios utilizaron buques de pasaje de transbordo rodado con un exceso de capacidad de pasajeros muy elevado, aunque la capacidad mínima impuesta de nueve pasajeros (L'Île-Rousse) y once (Porto-Vecchio) por travesía normalmente debería haber dado lugar a la utilización de un buque de transbordo rodado. De acuerdo con Corsica Ferries, es imposible que la Comisión desconociese que la movilización de buques de pasaje de transbordo rodado, en lugar de buques de transbordo rodado, aumenta sustancialmente los costes de capital y explotación, lo que se traduce en una sobreestimación del importe de la compensación por servicio público que se debe abonar a los concesionarios. En ambos casos, Corsica Ferries señala también que las claves de reparto utilizadas se sitúan entre el 60 y el 75 % para cada coste, lo que parece claramente desproporcionado e injustificado habida cuenta de las obligaciones de servicio público impuestas a dichas rutas.

(491) Por último, Corsica Ferries niega el carácter objetivo y razonable del método utilizado por las autoridades francesas para imputar los costes indirectos, que, según afirman, consiste en imputar los costes indirectos al SIEG solo en proporción a la capacidad (expresada en m^3 de volumen) reservada en el buque para las actividades del SIEG. A este respecto, Corsica Ferries cuestiona la utilización exclusiva de la capacidad expresada en m^3 para determinar el método de asignación, cuando las obligaciones de servicio público se refieren también al transporte de pasajeros. Para garantizar que solo puedan tenerse en cuenta los costes directamente vinculados a la prestación del SIEG, las claves de reparto deben reflejar necesariamente la proporción real de capacidad necesaria para el transporte de pasajeros en relación con la capacidad total proporcionada por los buques utilizados por los concesionarios.

5.1.4. *Incumplimiento del tercer criterio Altmark*

(492) Corsica Ferries considera que los CDSP compensan en exceso a sus beneficiarios por cuatro razones.

5.1.4.1. La metodología de asignación de costes para calcular la compensación en virtud de los CDSP no está justificada en el presente asunto

(493) Corsica Ferries cuestiona la elección realizada por las autoridades francesas en relación con el método de asignación de costes para evaluar los costes directamente vinculados a la ejecución del SIEG. Opina que esta elección no ha sido justificada por Francia ni se ha analizado en la Decisión de incoación.

(494) *En primer lugar*, Corsica Ferries señala que, en principio, la compensación por el SIEG debe calcularse sobre la base del método del coste evitado neto; solo cuando la utilización de este método sea imposible o inadecuada procede aplicar el método de asignación de costes. La imposibilidad o inadecuación del método del coste evitado neto debe estar debidamente justificada por las autoridades nacionales y ser verificada por la Comisión.

(495) En el presente asunto, Corsica Ferries considera que las autoridades francesas no aportaron ninguna justificación. Del mismo modo, la Decisión de incoación no cuestiona la adecuación del método de asignación de costes ni las justificaciones para no utilizar el método del coste evitado neto. Esta deficiencia constituye por sí sola un error manifiesto de apreciación de las autoridades francesas y un error de Derecho por parte de la Comisión.

(496) *En segundo lugar*, Corsica Ferries considera que la utilización del método del coste evitado neto era necesaria en el presente asunto, ya que no era inadecuada. En su opinión, solo este método habría permitido evitar la compensación excesiva de los beneficiarios de los CDSP, por las siguientes razones:

— el método del coste evitado neto no requiere una asignación de costes entre las obligaciones de servicio público y las demás actividades del concesionario, evitando así la arbitrariedad asociada a la necesidad de llevar a cabo dicha asignación;

— el método del coste evitado neto no requiere estimaciones previas de los volúmenes de actividades del SIEG y ajenas al SIEG necesarios para asignar los costes en el método de asignación de costes, y no implica el riesgo de estimaciones incorrectas de dichas asignaciones, que podrían dar lugar a una sobrestimación de los costes que deben compensarse;

— el método del coste evitado neto se basa en una evaluación global de todas las actividades (tanto del SIEG como las ajenas al SIEG) realizadas por el concesionario, de modo que este no puede tomar decisiones estratégicas para maximizar sus mejoras de eficiencia en el ámbito fuera del SIEG.

(497) El método del coste evitado neto era tanto más necesario cuanto que el método de asignación de costes no tiene en cuenta los beneficios adicionales obtenidos fuera del ámbito de aplicación del SIEG, aunque sean generados por la prestación de dicho SIEG. Corsica Ferries señala que los beneficiarios de los CDSP afirman que, a falta de los CDSP, no están dispuestos a ofrecer ningún servicio comercial, de modo que todas las actividades comerciales realizadas en el marco de los CDSP por dichos beneficiarios no se habrían llevado a cabo sin un SIEG. Así pues, los ingresos procedentes de estas actividades se generan mediante la concesión de los CDSP, y el uso del método del coste evitado neto les habría permitido tenerlos en cuenta en el cálculo de la compensación, sin ninguna ventaja desproporcionada para los beneficiarios de los CDSP.

(498) Por último, según Corsica Ferries, el método del coste evitado neto era necesario a la vista de las obligaciones desproporcionadas de servicio público establecidas en los CDSP, que obligaban a los beneficiarios a ofrecer una capacidad excesiva en relación con la necesidad de servicio público.

5.1.4.2. En cualquier caso, el método de asignación de costes debía tener en cuenta los beneficios obtenidos por las actividades ajenas al SIEG de los beneficiarios de los CDSP

(499) Corsica Ferries señala que el punto 32 del Marco SIEG exige que se tengan en cuenta los beneficios excesivos generados por derechos especiales o exclusivos, aunque estén vinculados a otras actividades.

(500) Corsica Ferries sostiene que, aunque los CDSP no prevén derechos exclusivos para sus beneficiarios, sí confieren una exclusividad de hecho por tres razones:

— las obligaciones de servicio público establecidas en los CDSP no son proporcionales a las necesidades reales de servicio público;

— los beneficiarios de los CDSP reciben subvenciones públicas sustanciales, mientras que otros operadores marítimos que prestan servicios en el marco del régimen de OSP no reciben tales subvenciones;

— el régimen de OSP desincentiva a las empresas navieras que deseen prestar servicios marítimos entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega en competencia con los beneficiarios de los CDSP.

(501) A este respecto, Corsica Ferries apunta que esta exclusividad de hecho ha sido señalada en varias ocasiones por: el Consejo de Competencia, en su Decisión n.º 06-MC-03, de 11 de diciembre de 2006; la Autoridad de Competencia, en su Dictamen n.º 12-A-07, de 17 de febrero de 2012; la Comisión, en su Decisión SA.22843, de 2 de mayo de 2013, y nuevamente por la Autoridad de Competencia, en su Dictamen de 17 de noviembre de 2020 ([182]). Corsica Ferries considera que estas constataciones siguen siendo válidas y señala que, desde que el mercado de las comunicaciones marítimas de Córcega se abrió a la competencia en 1996, en las rutas Marsella-Córcega no ha surgido ninguna oferta que compita con la de los concesionarios históricos.

(502) Así pues, según Corsica Ferries, deben extraerse una de las dos conclusiones siguientes:

— la inexistencia de una competencia efectiva durante treinta años en las rutas con el puerto de Marsella demuestra que los CDSP constituyen barreras a la entrada y confieren a sus beneficiarios derechos exclusivos de explotación de las rutas marítimas entre Córcega y Marsella, incluidas las actividades comerciales generadas. Por lo tanto, era necesario tener en cuenta estas actividades en el método de asignación de costes;

— la competencia en las rutas Marsella-Córcega se ha desarrollado a través de las rutas Tolón-Córcega, en cuyo caso debe concluirse que los servicios marítimos prestados desde los puertos de Tolón y Marsella forman un único mercado y que, por lo tanto, no existe ninguna necesidad de servicio público.

5.1.4.3. Las cláusulas de los CDSP son insuficientes para excluir cualquier riesgo de compensación excesiva

(503) *En primer lugar*, Corsica Ferries considera que la cláusula 40 de los CDSP, que tiene por objeto garantizar que los concesionarios reembolsen cualquier compensación excesiva que supere un beneficio razonable, es insuficiente, ya que se limita únicamente al ámbito del SIEG y excluye los márgenes obtenidos en las actividades comerciales generadas.

(504) *En segundo lugar*, la empresa se remite al estudio 3 de BRG, que cuestiona la posición preliminar de la Comisión por la que aprueba el cálculo del beneficio razonable sobre la base de los ingresos corrientes antes de impuestos en lugar del coeficiente de rendimiento del capital de los beneficiarios, alegando que los ingresos corrientes antes de impuestos serían más fáciles de observar en los datos contables que el coeficiente de rendimiento del capital. Sin embargo, el estudio 3 de BRG considera que los datos relativos a los costes del SIEG no son fácilmente observables en las cuentas de pérdidas y ganancias de los beneficiarios, sino que requieren una asignación cuestionable de las diferentes partidas de costes entre las actividades del SIEG y las actividades ajenas a este.

([182]) Corsica Ferries cita el apartado 348 del Dictamen de la Autoridad de Competencia de 17 de noviembre de 2020, en el que se afirma que la persistencia de determinados factores explica por qué la ventaja competitiva significativa de que disfrutan los contratistas del servicio público puede contribuir a otorgarles una exclusividad de hecho en las rutas entre Marsella y Córcega.

(505) *En tercer lugar*, la cláusula 35.1 de los CDSP, que estipula que las claves de reparto se fijarán para todo el período de vigencia de los convenios, sin perjuicio de que un control *a posteriori* revele una diferencia (que deberá reembolsarse) con las claves que resultarían de las operaciones, es manifiestamente insuficiente, ya que i) no se define qué se entiende por «clave resultante de las operaciones» ([183]), y ii) no permite neutralizar plenamente los posibles beneficios inesperados derivados del propio mecanismo de la clave de asignación. De hecho, el estudio 3 de BRG señala a este respecto que la cláusula 35.1 de los CDSP establece que los beneficiarios de los convenios podrán conservar la mitad de la diferencia entre la compensación calculada previamente y *a posteriori* (hasta un máximo del 5 % de la compensación inicial).

(506) *En cuarto lugar*, Corsica Ferries considera que la cláusula 32 de los CDSP, que tiene por objeto blindar la asignación que se hace de los beneficios obtenidos en el marco de las actividades comerciales generadas, no impide toda compensación excesiva, ya que los beneficios generados pueden utilizarse para financiar inversiones realizadas por los beneficiarios de los CDSP. De este modo, los beneficiarios de los CDSP obtendrían una ventaja, en forma de ayuda a la inversión equivalente al importe de los beneficios generados que se invirtieron, que constituiría una ayuda estatal ilegal distinta de la compensación abonada en virtud de los CDSP.

(507) *Por último*, Corsica Ferries estima que ninguna cláusula de los CDSP tiene en cuenta la remuneración adicional que pueden percibir los beneficiarios por la plusvalía de sus buques, ni en el cálculo de la compensación ni en el método de verificación del beneficio razonable.

(508) Corsica Ferries se remite en este sentido al estudio 3 de BRG, en el que se formulan dos observaciones.

(509) Por un lado, la compensación recibida por los beneficiarios de los CDSP supera con creces la depreciación económica de los buques. La subvención pagada a los concesionarios incluye un componente en concepto de costes de inversión, que corresponde a los gastos de amortización o arrendamiento financiero o los costes de flete del buque asignado para la prestación del SIEG. Sin embargo, según el estudio 3 de BRG, la vida económica de los buques supera con creces el período de amortización o el período estándar de arrendamiento ([184]). Por consiguiente, la compensación recibida por los beneficiarios de los CDSP en virtud del CFI superaría la pérdida registrada de valor económico cada año.

(510) Por otro, el estudio 3 de BRG señala que los CDSP no prevén ningún mecanismo de control de las plusvalías que los beneficiarios de los convenios pudieran obtener por los buques. Si bien la cláusula 51 de los CDSP contempla la posibilidad de que la CTC recompre los buques a un precio inferior a su valor de mercado (para tener en cuenta las subvenciones ya abonadas), no impone tal adquisición. Además, dado que en los CDSP los buques se consideran propiedad de los beneficiarios de los convenios, no están obligados a vender sus buques en caso de que la CTC se ofrezca a comprarlos.

(511) Todo ello plantea un riesgo real de que, al final de los CDSP, los beneficiarios reciban, gracias al incremento del valor de sus buques (financiados total o parcialmente mediante compensación pública), una remuneración adicional a la derivada de la ejecución de los CDSP que no se haya tenido en cuenta en el cálculo del beneficio razonable (cláusula 39 de los CDSP) o que esté cubierta por la cláusula de verificación del beneficio razonable de la cláusula 40 de los CDSP.

5.1.4.4. La fórmula de indexación del CFE es manifiestamente incorrecta

(512) Corsica Ferries se remite al estudio 3 de BRG, que señala un error en la fórmula de indexación utilizada por las autoridades francesas para calcular el importe anual del CFE (considerando 301).

([183]) El estudio 3 de BRG afirma que, para que esta cláusula evite los beneficios inesperados y la compensación excesiva, tendría que dar lugar a un aumento *a posteriori* de los costes asignados a las actividades comerciales con el fin de devolver los beneficios comerciales al nivel de beneficio razonable.

([184]) Por ejemplo, el estudio 3 de BRG indica que la flota de Corsica Ferries incluye buques puestos en servicio hace más de cincuenta años y que, a nivel mundial, el 31 % de los buques de pasaje de transbordo rodado tienen más de 40 años y el 17 % más de 50 años, según datos de Corsica Ferries. En cambio, este mismo estudio señala que el período de amortización de los buques y el período estándar de arrendamiento son mucho más cortos. Así pues, las cuentas de La Méridionale de 2022 muestran una amortización de veinte años de los buques y un arrendamiento de quince años para uno de los buques de su flota.

(513) Según el estudio, el importe anual del CFE no se calcula por separado para cada año sobre la base de una clave específica de reparto de costes, sino que se calcula para 2023 y posteriormente se indexa conforme al índice de precios de consumo. El estudio 3 de BRG considera que esta fórmula es incorrecta, ya que implica que el aumento del CFE entre los años N y N + 1 no es igual al 85 % del incremento de precios entre estos dos años, como sugieren los CDSP, sino al 85 % del incremento total acumulado de los precios entre 2023 y el año N + 1. Considera que, entre 2029 y 2030, el incremento del CFE resultante de la aplicación de la fórmula no refleja el incremento de precios observado entre esos dos años, sino el incremento total de precios entre 2023 y 2030, es decir, a lo largo de siete años ([185]).

5.1.5. *Incumplimiento del cuarto criterio Altmark*

(514) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries se remite íntegramente a la denuncia, en la que consideraba que las medidas no cumplían el cuarto criterio Altmark. Corsica Ferries sostuvo que el procedimiento de licitación de los CDSP no había permitido seleccionar, en condiciones transparentes y no discriminatorias, a los candidatos capaces de prestar el servicio originando el menor coste, en particular por tres razones.

(515) *En primer lugar*, Corsica Ferries alegó que existían varias «barreras a la entrada» que tienden a favorecer a los concesionarios salientes y le impiden presentar efectivamente una oferta. Corsica Ferries señaló la existencia de dos barreras a la entrada en este caso.

(516) Para comenzar, señaló el breve período transcurrido entre la fecha de adjudicación de los CDSP (21 de diciembre de 2022) y la fecha de inicio de los servicios (1 de enero de 2023), mientras que es evidente que, en el caso del transporte marítimo, es necesario un período de al menos seis meses entre ambas fechas para poder abrir las reservas con suficiente antelación y reubicar la flota para satisfacer las necesidades de servicio público. Según Corsica Ferries, un período tan breve entre la fecha de adjudicación de los CDSP y el inicio de los servicios solo podía favorecer a los concesionarios salientes y restringir la participación de otros competidores.

(517) A continuación, Corsica Ferries apuntó la existencia de requisitos técnicos no justificados por las necesidades de servicio público, con vistas a limitar el número de candidatos que participan en el procedimiento de licitación. Corsica Ferries mencionó la imposibilidad de que los candidatos propusieran buques de transbordo rodado en lugar de buques de pasaje de transbordo rodado. Además, y sobre todo, el procedimiento de licitación de los CDSP obligaba a los candidatos, según Corsica Ferries, a utilizar uno o dos buques adicionales por lote ([186]) para satisfacer los requisitos relativos a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, que se realizarían durante la ejecución de los CDSP, a petición de la entidad adjudicadora y con un preaviso mínimo de una semana. De acuerdo con Corsica Ferries, esto implicaba que, para todos los lotes, los candidatos debían movilizar de forma permanente siete buques adicionales durante la ejecución de los CDSP, sin previsibilidad ni garantía de que fuesen a utilizarse y sin que el operador pudiera destinarlos a otros servicios (ya que los buques debían estar disponibles para poder ser movilizados en cualquier momento para garantizar los viajes de ida y vuelta). Esta limitación es la principal razón por la que Corsica Ferries no participó en el procedimiento de licitación de los CDSP.

(518) *En segundo lugar*, Corsica Ferries consideró que los criterios de adjudicación de las ofertas no permitían seleccionar al candidato capaz de prestar el servicio al menor coste. Corsica Ferries señaló que el criterio de adjudicación relativo a la compensación financiera tenía una ponderación de solo el 20 %, de modo que, en su opinión, el procedimiento de licitación no se basaba en el precio de la oferta económicamente más ventajosa.

(519) *Por último*, Corsica Ferries sostenía que el reducido número de candidatos que participaron en el procedimiento de licitación de los CDSP (uno o dos candidatos por lote) demostraba que no existía una competencia real.

([185]) El estudio 3 de BRG propone sustituir CFE(n) por CFE 2023, o reemplazar I(2023) por I(n) en la fórmula que figura en los CDSP.

([186]) Corsica Ferries afirma que cada uno de los cinco lotes requería la movilización de dos buques para realizar los viajes de ida y vuelta fijos previstos en los CDSP, así como uno o dos buques adicionales (en función de los lotes) para poder realizar, en cualquier momento, los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios a petición de la CTC.

(520) Además, Corsica Ferries consideró que Francia no había llevado a cabo ningún análisis previo de los costes que una empresa media, bien gestionada y con los recursos adecuados habría soportado para prestar el servicio, con el fin de determinar el importe de la compensación.

5.1.6. *Incumplimiento de las normas de la Directiva sobre concesiones*

(521) Corsica Ferries señala que, en su denuncia, consideraba que las medidas no podían declararse compatibles por infringir las disposiciones de la Directiva sobre concesiones. Corsica Ferries alegó la existencia de dos infracciones: la vulneración de los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia, así como la duración excesiva de los CDSP.

(522) Por lo que se refiere a la primera infracción, Corsica Ferries sostuvo, en primer lugar, que se había enfrentado a dos obstáculos que impidieron que presentara una oferta (considerandos 516 y 517). En segundo lugar, consideraba que las autoridades francesas habían modificado las características mínimas del procedimiento de licitación para cada lote con el fin de seleccionar ofertas que no cumplían los requisitos técnicos del anexo 1 de los CDSP.

(523) En cuanto a la segunda infracción, Corsica Ferries sostuvo que la duración de los CDSP no estaba justificada debido a la falta de inversiones realizadas por los beneficiarios de los CDSP.

(524) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries respondió a dos aspectos, a saber: i) la posible modificación de los requisitos mínimos del procedimiento de licitación por parte de las autoridades francesas durante dicho procedimiento, y ii) la duración de los CDSP, que, a su juicio, era excesiva.

5.1.6.1. Sobre la modificación de las características mínimas durante el procedimiento, la selección de ofertas irregulares y el carácter discriminatorio del procedimiento de adjudicación de los CDSP

(525) En la denuncia, Corsica Ferries señaló que el artículo 37 de la Directiva sobre concesiones exige que, cuando una entidad adjudicadora establezca requisitos mínimos en el marco de un procedimiento de licitación, los candidatos deben cumplirlos. La entidad adjudicadora, por su parte, debe rechazar toda oferta que no cumpla dichos requisitos mínimos.

(526) Corsica Ferries explicó que el anexo 1 de los CDSP enumeraba los requisitos técnicos que los candidatos debían cumplir íntegramente. Estos requisitos técnicos incluían el número de viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales que debía efectuar el concesionario a petición de la CTC. Estos viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales podían combinarse el mismo día, en la misma ruta y en varias rutas al mismo tiempo, y debían cumplir todos los requisitos técnicos del anexo 1 de los CDSP, incluidos los horarios y las capacidades de transporte de los buques. Por lo tanto, Corsica Ferries considera que los candidatos debían disponer de una flota que cumpliera simultáneamente todos los requisitos del anexo 1 de los CDSP, incluidos los viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales, para cada uno de los lotes para los que habían presentado una oferta.

(527) Sin embargo, según Corsica Ferries, los concesionarios no disponían de todos los buques necesarios para explotar todas las rutas para las que, en solitario o en grupo, habían presentado una oferta. Esta observación se deriva de una lectura del informe de Francia en el que se analizan las ofertas iniciales. Según Corsica Ferries, el informe indicaba que los propios candidatos habían fijado el día en que se efectuarían los viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales y que, además, habían reducido el número de viajes de ida y vuelta de esta naturaleza. También habían cambiado los horarios de las travesías durante los domingos y los lunes de invierno. Por último, movilizaron buques para los viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales que no cumplían todos los requisitos del anexo 1 de los CDSP.

(528) De acuerdo con Corsica Ferries, las autoridades francesas aceptaron, no obstante, modificar las características mínimas de las normas de licitación durante las negociaciones, vulnerando los principios de igualdad de trato de los candidatos y de transparencia. Corsica Ferries defiende que tal modificación no estaba permitida, ya que, de conformidad con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la entidad adjudicadora solo puede corregir o completar las características mínimas en circunstancias excepcionales, es decir, cuando requieran «una mera aclaración o para subsanar errores materiales manifiestos», a condición de informar de ello a todos los licitadores ([187]). Sin embargo, no fue así en este caso. Además, y en cualquier caso, sostiene que también se desprende de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que, en caso de que se aceptaran modificaciones, estas solo podrían realizarse antes de la presentación de las ofertas por parte de los licitadores, lo que tampoco sucedió en el caso que nos ocupa.

(529) Según Corsica Ferries, estas modificaciones resultaban aún más perjudiciales para ella debido a que había planteado a la OTC preguntas específicas relativas a los requisitos técnicos establecidos en el anexo 1 de los CDSP (capacidad de transporte, horarios, camarotes para personas con movilidad reducida) y a las modalidades operativas y económicas para efectuar los viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales. Corsica Ferries sostiene que la OTC respondió que los requisitos técnicos establecidos en el anexo 1 de los CDSP eran una característica mínima excluida de la negociación y que era imperativo que los candidatos presentaran una oferta que cumpliera todos los requisitos técnicos del anexo 1.

(530) Además, fue el efecto acumulativo de estas características mínimas impuestas a los candidatos lo que disuadió a Corsica Ferries de presentar una oferta, ya que su cumplimiento implicaba i) la movilización de uno o incluso dos buques adicionales por ruta con el fin de efectuar los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, ii) sin ninguna certeza en cuanto a la realización efectiva de esos viajes de ida y vuelta complementarios, ni ninguna visibilidad en cuanto a la fecha en que debían realizarse, y iii) que solo los viajes de ida y vuelta complementarios efectivamente solicitados por la CTC y realizados por el concesionario darían lugar a una compensación económica.

(531) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries considera que la información facilitada por Francia y expuesta en la Decisión de incoación ([188]) es incorrecta.

(532) Corsica Ferries sostiene que el anexo 1 de los CDSP no podía modificarse con arreglo a las normas de licitación. Por lo tanto, no estaba permitido que los candidatos modificaran los requisitos técnicos establecidos en dicho anexo. A este respecto, Corsica Ferries señala que las normas de licitación (artículo 2.4 sobre las características mínimas y artículo 4.1 sobre los documentos de licitación) se redactaron del mismo modo que las normas para la adjudicación de los CDSP 2019-2020. No obstante, en un litigio sobre dichos CDSP, el Consejo de Estado dictaminó que el anexo técnico relativo a los servicios que figura en el anexo 1 del proyecto de contrato debe considerarse, a la luz de lo dispuesto en el artículo 4.1 de las normas de licitación, como parte de los documentos de licitación y, por consiguiente, como una explicación de las características mínimas esperadas ([189]).

5.1.6.2. Sobre la duración excesiva de los CDSP

(533) En la denuncia, Corsica Ferries consideraba que los CDSP no preveían ninguna inversión que tuviesen que sufragar los adjudicatarios, de modo que su duración (más de cinco años) es contraria a lo dispuesto en el artículo 18 de la Directiva sobre concesiones. Esto se veía confirmado, en particular, por la obligación impuesta a los candidatos, según Corsica Ferries, de disponer plena y completamente de los buques destinados a la explotación de cada una de las rutas de los CDSP tan pronto como presentaran sus solicitudes de participación.

(534) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Ferries cuestiona la opinión preliminar de la Comisión de que la duración de los CDSP parece estar justificada por el hecho de que i) los CDSP exigen a los concesionarios que movilicen buques que representan una carga de capital significativa, y ii) existen duraciones de más de seis años en el marco de otros contratos de servicio público marítimo en Europa.

([187]) Sentencia del Tribunal de 29 de marzo de 2012, SAG ELV Slovensko, C-599/10, ECLI:EU:C:2012:191, apartado 40.
([188]) Considerandos 419 y 423 de la Decisión de incoación.
([189]) Consejo de Estado, 24 de junio de 2019, La Méridionale, n.º 429407.

(535) *Sobre el primer aspecto*, Corsica Ferries considera que del considerando 52 y del artículo 18 de la Directiva sobre concesiones se desprende que un período de concesión de más de cinco años solo puede justificarse si la propia entidad adjudicadora obliga al concesionario a realizar inversiones. Cuando el concesionario asuma el coste de las inversiones necesarias para la prestación del servicio público, la duración de la concesión debe determinarse en función del período de recuperación de dichas inversiones. Por el contrario, según Corsica Ferries, ni la Directiva sobre concesiones ni la jurisprudencia del Tribunal de Justicia han admitido que la duración de una concesión superior a cinco años pueda justificarse por algo que no sean las inversiones impuestas por la entidad adjudicadora.

(536) Además, Corsica Ferries considera que las citadas disposiciones de la Directiva sobre concesiones están vinculadas al hecho de que, en principio, las inversiones así impuestas y realizadas por el concesionario revierten a la entidad adjudicadora al término de la concesión. Así pues, las inversiones necesarias en virtud de una concesión por parte del concesionario no constituyen activos propios del concesionario que siguen siendo su propiedad o estando bajo su control al término de la concesión. En este contexto, la duración de la concesión se calcula de modo que el concesionario pueda recuperar las inversiones que se le han impuesto y a las que se verá obligado a renunciar al término del contrato.

(537) Sin embargo, este no es el caso de los CDSP, ya que los buques movilizados por los beneficiarios para ejecutarlos i) no se derivan de una obligación de inversión impuesta por las autoridades francesas y ii) son propiedad de los beneficiarios de los CDSP, que conservan la propiedad o el uso de los mismos al final de los CDSP. En estas circunstancias, y dado que no se impone ninguna inversión a los beneficiarios de los CDSP, la duración de los CDSP no está justificada.

(538) Corsica Ferries señala que, en cualquier caso, los CDSP permiten a sus beneficiarios amortizar los costes de inversión asociados a los buques en las cuentas de los CDSP al incluir un rendimiento razonable del capital invertido. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, Corsica Ferries defiende que es evidente que los parámetros de compensación no tenían en cuenta el valor residual tras los CDSP de los buques, de los que podrán disponer libremente los beneficiarios de los convenios.

(539) *Sobre el segundo aspecto*, Corsica Ferries considera que los ejemplos presentados por Francia de períodos de concesión marítima en Europa superiores a seis años no son aplicables en este caso. Por lo que se refiere al asunto noruego invocado por Francia, en el que se celebraron contratos de concesión de diez años, Corsica Ferries opina que dicho período estaba justificado por la obligación impuesta al concesionario de invertir en nuevos buques. Por lo tanto, la situación es diferente en lo que respecta a los CDSP, ya que Francia y la Comisión reconocen que no se impone ninguna inversión a los beneficiarios de los CDSP.

5.2. **Observaciones de Corsica Linea**

(540) Corsica Linea presentó observaciones sobre tres aspectos: i) la existencia de una necesidad de servicio público, ii) la conformidad del procedimiento de licitación de los CDSP con el Derecho de la Unión en materia de concesiones, y iii) la ausencia de una ventaja concedida a los beneficiarios de los CDSP o, en cualquier caso, la conformidad de los CDSP con la Decisión de la Comisión, de 20 de diciembre de 2011, relativa a la aplicación de las disposiciones del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público concedidas a algunas empresas encargadas de la gestión de servicios de interés económico general (en lo sucesivo, «**la Decisión SIEG**») ([190]).

5.2.1. *Existencia de una necesidad de servicio público*

(541) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Corsica Linea respondió a tres cuestiones relativas al examen de la existencia de una necesidad de servicio público:

— la evaluación de la demanda cuantitativa de transporte de carga remolcada no sustituible desde el puerto de Marsella, estimada en el 80 % del tráfico histórico registrado desde dicho puerto;

— la definición de las obligaciones de servicio público relativas a la capacidad mínima de transporte de mercancías por travesía, expresada en volumen, impuestas a los concesionarios en virtud de los CDSP;

— la sustituibilidad de los puertos de Ajaccio y Propriano.

([190]) DO L 7 de 11.1.2012, p. 3.

(542) Corsica Linea indica que, sobre estos tres aspectos, encargó un estudio económico realizado por el Analysis Group (en lo sucesivo, «**el estudio de Analysis**»), que contenía, a su juicio, todos los elementos fácticos y económicos de los que podía deducirse que Francia no había incurrido en error manifiesto alguno al demostrar una necesidad de servicio público.

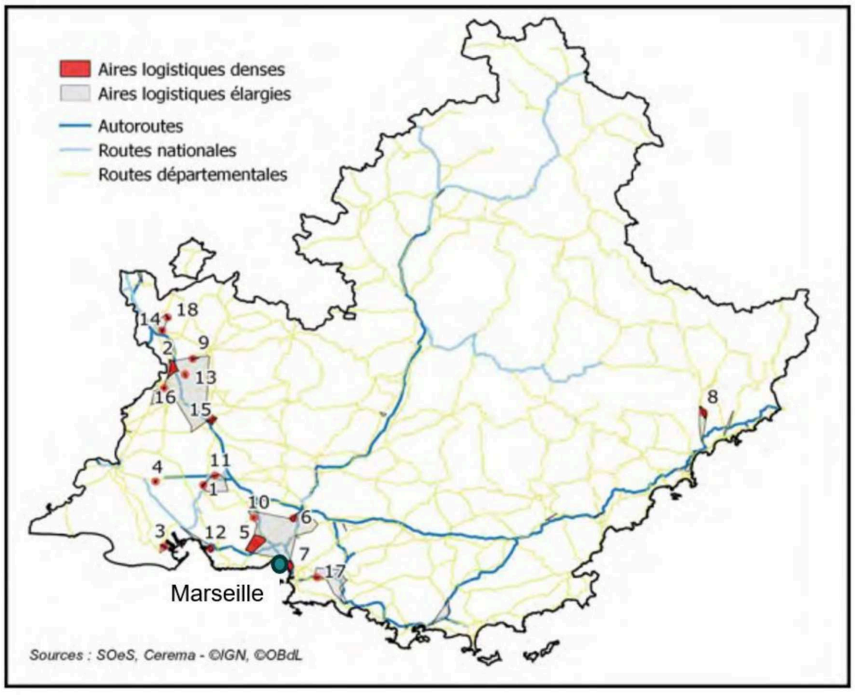
5.2.1.1. No existe ningún error manifiesto de apreciación al estimar la parte de la demanda de transporte de carga remolcada para la que no se plantea ninguna alternativa al puerto de Marsella

(543) Corsica Linea considera que la ubicación de las bases logísticas de los transportistas que llevan mercancías a Córcega es prácticamente el único factor determinante para elegir el puerto continental de salida.

(544) Corsica Linea se basa, en particular, en el estudio de Analysis, que examinó la ubicación de las dieciocho zonas logísticas con mayor densidad de la región de Provenza-Alpes-Costa Azul ([191]). De estas dieciocho zonas, solo una estaba situada en un municipio en el que el puerto más cercano no es el de Marsella. Así pues, el estudio de Analysis indica que la desaparición de los servicios de transporte de mercancías que transitan por el puerto de Marsella obligaría a la inmensa mayoría de los transportistas a desplazarse a un puerto más lejano y daría lugar a un incremento significativo de los costes de transporte, que el estudio estima en un 11 % de media.

Ilustración 2

Ubicación de las zonas logísticas en Provenza-Alpes-Costa Azul



Fuente: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015, p. 87.

Leyenda: *Aires logistiques denses* – Zonas logísticas densas

Aires logistiques élargies – Zonas logísticas ampliadas

Autoroutes – Autopistas

([191]) El estudio de Analysis utilizó como fuente la página 87 del atlas de almacenes y zonas logísticas de Francia de 2015, disponible en línea en: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (consultado el 18 de octubre de 2024).

Routes nationales – Carreteras nacionales

Routes départementales – Carreteras locales

Chaque aire logistique est repérée par un numéro – Cada zona logística está identificada por un número

(545) Para llegar a esta estimación del 11 %, el estudio de Analysis comparó un trayecto por carretera entre Salon-de-Provence ([192]) y Marsella, por una parte, y Salon-de-Provence y Tolón, por otra ([193]). Llegó a la conclusión de que un trayecto por carretera a través de Tolón suponía un coste adicional asociado al transporte por carretera de 75 EUR para un transportista ([194]), debido principalmente a i) dos peajes cobrados entre Salon-de-Provence y Tolón (que representaban un coste de 35,10 EUR hasta Tolón en lugar de los 6,90 EUR hasta Marsella), y ii) el aumento de los costes de combustible ([195]).

5.2.1.2. Francia determinó correctamente las capacidades mínimas de transporte de mercancías en los CDSP

(546) Corsica Linea señala que no puede imputarse válidamente a Francia ningún error manifiesto en lo que respecta a la determinación de las capacidades mínimas de transporte de mercancías en los CDSP, en la medida en que las estadísticas de 2023 demuestran, por el contrario, que dichas capacidades mínimas se superaron regularmente a partir del primer año de ejecución de los CDSP.

(547) Corsica Linea se remite a este respecto al estudio de Analysis, en el que se analizaban las cantidades efectivas de mercancías transportadas mensualmente de Marsella a los puertos de Ajaccio y Bastia en 2023. Estos análisis muestran que, con mucha frecuencia, el umbral mínimo de capacidad es inferior a los volúmenes transportados efectivamente por Corsica Linea ([196]).

5.2.1.3. Los puertos de Ajaccio y Propriano no son sustituibles

(548) Corsica Linea considera infundada la afirmación de Corsica Ferries de que los puertos de Ajaccio y Propriano son totalmente sustituibles. Según Corsica Linea, el análisis de la duración de los trayectos es el factor clave elegido por las autoridades de competencia para definir una «zona de influencia» y, por tanto, para determinar la posible sustituibilidad entre dos servicios competidores dentro de dicha zona.

(549) Sobre la base de la información facilitada por el estudio de Analysis respecto de numerosos municipios de Córcega situados en la zona de influencia del puerto de Propriano, el mayor tiempo necesario para que los pasajeros viajen al puerto de Ajaccio en lugar de al puerto de Propriano aumentaría significativamente sus costes ([197]).

([192]) Según el estudio de Analysis, la localidad de Salon-de-Provence es el centro geográfico (coordenadas medias) de las dieciocho zonas logísticas densas examinadas.

([193]) Para calcular el trayecto por carretera, el estudio de Analysis utilizó los valores de referencia del simulador de costes del Comité National Routier (para el cálculo de los costes asociados al transporte por carretera) y el sitio web Mappy (para el cálculo de las distancias). El estudio de Analysis tiene en cuenta i) el coste del combustible (coste estimado del consumo de combustible de 0,319 EUR/km); ii) los costes salariales del conductor (los costes del personal de conducción por hora de servicio asignada al vehículo ascienden a 17,39 EUR/hora); iii) el coste de los peajes; iv) el coste del desgaste, es decir, los costes de mantenimiento y reparación (los costes de mantenimiento y reparación de vehículos se sitúan en 0,083/km EUR); y v) el coste de reparación de los neumáticos (el coste de la reparación de neumáticos es de 0,025 EUR/km).

([194]) El coste del transporte de carga remolcada desde el centro geográfico de la región de Provenza-Alpes-Costa Azul (Salon-de-Provence) asciende a 116 EUR hasta el puerto de Tolón, frente a los 41,14 EUR para llegar al puerto de Marsella. Por lo tanto, según el estudio de Analysis, el tránsito por Tolón y no por Marsella multiplica los costes del transporte terrestre por 2,8 de media.

([195]) El estudio de Analysis también incluyó en sus cálculos el coste del transporte marítimo, pero consideró que el precio del transporte marítimo era el mismo desde Tolón y Marsella, es decir, 40 EUR por metro lineal de muelle a muelle (640 EUR por camión, suponiendo una longitud media del camión de 16 metros). Por lo tanto, el coste del transporte marítimo es cero para este análisis.

([196]) El estudio de Analysis señala que el umbral utilizado en los CDSP suele ser inferior al volumen máximo de carga no sustituible transportada mensualmente por Corsica Linea: este es el caso de seis de los doce meses de 2023 para la ruta Marsella-Bastia, y de cinco de los doce meses de 2023 para la ruta Marsella-Ajaccio.

([197]) Según el estudio de Analysis, un viaje de ida desde Propriano o sus alrededores hasta el puerto de Ajaccio generaría unos costes adicionales en concepto de transporte por carretera estimados de aproximadamente 8,00 EUR, con un coste de combustible de 1,99 EUR por litro para un turismo pequeño que consume 5,2 litros/100 km.

5.2.2. *Cumplimiento de la normativa de la Unión sobre concesiones*

5.2.2.1. El escaso tiempo disponible para movilizar buques tras la licitación no constituía una barrera para que Corsica Ferries presentara su solicitud de participación

(550) Corsica Linea considera que el breve período transcurrido entre la fecha de adjudicación de los CDSP y el inicio de los servicios no habría podido impedir que Corsica Ferries solicitara la participación en el procedimiento de adjudicación de los CDSP.

(551) *En primer lugar*, Corsica Linea sostiene que en la licitación pública publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 6 de mayo de 2022 se informó a los candidatos potenciales de que los servicios previstos en los CDSP debían comenzar el 1 de enero de 2023. Por lo tanto, se informó a los candidatos potenciales con ocho meses de antelación de la fecha de inicio de los servicios en cuestión. Además, la entrada en vigor de los CDSP el 1 de enero de 2023 también se anunció en cuanto las autoridades francesas pusieron en marcha la consulta a los operadores el 22 de enero de 2022. Así pues, según Corsica Linea, todas las empresas navieras susceptibles de presentar ofertas conocían desde enero de 2022, y a más tardar el 6 de mayo de 2022, la fecha de inicio de los CDSP.

(552) *En segundo lugar*, Corsica Linea señala que las normas de licitación publicadas el 6 de mayo de 2022 anunciaban que los candidatos debían presentar sus solicitudes de participación y ofertas antes del 25 de julio de 2022 y que las reuniones de negociación comenzarían provisionalmente en agosto de 2022. Por lo tanto, cualquier candidato que presentase una oferta seria en julio de 2022 y esperase poder ganar la licitación disponía de casi cinco meses para prepararse para desplegar su flota en las rutas para las que presentaba una oferta.

(553) *Por último*, dado que las autoridades francesas sabían, una vez vencido el plazo de presentación de ofertas (25 de julio de 2022), que solo Corsica Linea y La Méridionale habían presentado ofertas, podían decidir, sin infringir las normas de la Directiva sobre concesiones, ampliar la duración de las negociaciones y acortar el período comprendido entre la fecha de adjudicación de los CDSP y la de su entrada en vigor. Dado que Corsica Ferries no optaba a la adjudicación de los CDSP, la duración efectiva de la fase de negociación no podía infringir la Directiva sobre concesiones.

5.2.2.2. El alcance de los requisitos mínimos no incluía viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios

5.2.2.2.1. El alcance de los requisitos mínimos no abarcaba los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios

(554) Corsica Linea señala que, en virtud del artículo 37 de la Directiva sobre concesiones, una entidad adjudicadora tiene libertad para consignar requisitos mínimos y, al hacerlo, puede determinar su alcance y contenido. Los requisitos mínimos establecidos por la entidad adjudicadora en los documentos de licitación solo pueden entenderse dentro de los límites estrictos de su tenor literal.

(555) En el asunto que nos ocupa, Corsica Linea señala que dichos requisitos se establecieron en el artículo 2.4 de las normas de licitación. Así pues, según Corsica Linea, aunque era necesario remitirse al anexo 1 de los CDSP para comprender el alcance exacto de algunos de estos requisitos mínimos, el anexo 1 no podía constituir, en su totalidad, un requisito mínimo.

(556) Según Corsica Linea, esta conclusión lleva a las siguientes constataciones.

(557) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta complementarios, Corsica Linea observa, en primer lugar, que no se mencionan en el artículo 2.4 de las normas de licitación. Solo se prevén los «horarios» y las «frecuencias de los servicios». Además, los viajes de ida y vuelta complementarios solo se presentan, en el anexo 1 de los CDSP, como una posibilidad cuya realización se deja a la discreción de las autoridades francesas. Por lo tanto, estas referencias no muestran ninguna característica en cuanto a los «horarios» de los viajes de ida y vuelta complementarios o su «frecuencia» en el sentido del requisito mínimo establecido en el artículo 2.4 de las normas de licitación. Por otro lado, según Corsica Linea, no es posible equiparar la expresión por parte de una entidad adjudicadora de una posibilidad que surja durante la ejecución del contrato con un requisito mínimo con arreglo al artículo 37 de la Directiva sobre concesiones, es decir, con «las condiciones y características (en particular técnicas, físicas, funcionales y jurídicas) que toda licitación debe cumplir o tener».

(558) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta reprogramables, Corsica Linea observa que ni el artículo 2.4 de las normas de licitación ni el anexo 1 los mencionan. En consecuencia, no puede deducirse de dichas disposiciones que exista una característica específica en relación con los viajes de ida y vuelta reprogramables respecto de los horarios o las frecuencias, que son los únicos que constituyen un requisito mínimo.

(559) Contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries, dado que ni los viajes de ida y vuelta complementarios ni los reprogramables constituían un requisito mínimo, las normas de licitación no podían exigir la posesión de una flota que se destinase específicamente a tales viajes de ida y vuelta. Según Corsica Linea, dos razones adicionales confirman este argumento.

(560) En primer lugar, de conformidad con las cláusulas 17 y 18 de los CDSP (considerandos 285 a 287), aunque corresponde a la OTC decidir la realización de los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, esta posibilidad no conlleva ninguna obligación de movilizar uno o varios buques para responder a los mismos ([198]).

(561) En segundo lugar, admitir, como hace Corsica Ferries, que las entidades adjudicadoras habrían exigido la posesión de un buque adicional para responder con prontitud a la posibilidad de unos cuantos viajes de ida y vuelta complementarios o reprogramables no habría tenido sentido desde el punto de vista económico, habida cuenta de los importes sustanciales en concepto de compensación adicional que habrían sido necesarios para cubrir los costes de inmovilización de los buques, que habrían estado esencialmente inactivos.

5.2.2.2.2. Las ofertas de Corsica Linea se ajustaban a lo dispuesto en las normas de licitación

(562) *En primer lugar*, Corsica Linea observa que, en lo que respecta a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, sus ofertas definitivas no introdujeron ninguna modificación en el anexo 1 ni en las cláusulas 16 y 17 de los proyectos de CDSP. El anexo 1 presentado en apoyo de las ofertas definitivas de Corsica Linea para los lotes 1, 3 y 5 se limitaba a sugerir dónde podían ubicarse los viajes de ida y vuelta complementarios, sobre la base de su conocimiento de los servicios marítimos.

(563) *En segundo lugar*, por lo que se refiere a la capacidad de transporte de los buques (pasajeros y mercancías), Corsica Linea considera que la capacidad ofrecida por los buques que asignó a los diferentes lotes es coherente con la capacidad mínima de transporte de mercancías y pasajeros. Corsica Linea sostiene también que todos sus buques respetan el número mínimo de camarotes para personas con movilidad reducida ([199]).

5.2.2.3. La duración de los CDSP se ajusta al Derecho de la Unión

(564) Corsica Linea comparte el análisis preliminar de la Comisión sobre la duración justificada de los CDSP. Presentó dos observaciones adicionales sobre este aspecto.

(565) *En primer lugar*, Corsica Linea considera que la duración de los CDSP es coherente con las normas establecidas en el Derecho de la Unión. La empresa se remite a este respecto a la práctica decisoria de la Comisión relativa a los contratos de servicio público marítimo en Croacia ([200]) y Noruega ([201]), cuya duración es de casi diez años.

(566) *En segundo lugar*, la ejecución de los CDSP requiere una inversión por parte de los concesionarios, contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries.

([198]) A este respecto, Corsica Linea subraya que, tal como se estipula en las cláusulas 17 y 18 de los CDSP, los comités de seguimiento técnico son responsables de tener en cuenta la existencia de una necesidad específica que justifique la aplicación de estas herramientas para adaptar los servicios marítimos en forma de viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, así como cualquier conflicto en el uso de la flota del contratista.

([199]) Corsica Linea menciona que el buque *Paglia Orba* tenía inicialmente un camarote para personas con movilidad reducida. No obstante, en consonancia con el compromiso asumido por Corsica Linea durante el procedimiento de licitación, este buque i) debía ser sustituido por uno de los otros siete buques de la flota asignada al servicio en caso de que fueran necesarios dos camarotes para personas con movilidad reducida para el servicio público de conformidad con la cláusula 20 de los CDSP, y ii) se reacondicionó rápidamente para instalar un segundo camarote para personas con movilidad reducida. Corsica Linea se remite a este respecto a la sentencia del Tribunal Administrativo de Bastia de 19 de marzo de 2019 (Société La Méridionale, n.º 1900289), en la que se reconocía la posibilidad de «comprometerse a cumplir» para la ejecución del contrato. Este cumplimiento ya se ha logrado, con el resultado de que el *Paglia Orba* cuenta ahora con dos camarotes para personas con movilidad reducida.

([200]) Decisiones de la Comisión Europea, de 12 de julio de 2018, en los asuntos SA.48119 – Croacia – Croatian Ferries PSO (DO C 339 de 21.9.2018, p. 1) y SA.49523 – Croacia – Croatian Ferries PSO 3 (DO C 339 de 21.9.2018, p. 2).

([201]) Véase la nota a pie de página n.º 25.

(567) Corsica Linea señala que debe hacerse una distinción entre los contratos de concesión de servicios (como los CDSP), que se refieren a la explotación de un servicio, y los contratos de concesión para la construcción/modernización de infraestructuras, que se refieren a la construcción de infraestructuras y requieren grandes inversiones. En el segundo caso, dado que la creación de la infraestructura es el objeto mismo del contrato, las inversiones realizadas por el concesionario deben describirse con exactitud en el contrato de concesión. No sucede lo mismo con los contratos de servicios, en los que corresponde al concesionario decidir, bajo la supervisión de la entidad adjudicadora, qué inversiones son necesarias para garantizar que siempre se disponga de los medios materiales necesarios para prestar adecuadamente el servicio y garantizar su ejecución.

(568) Corsica Linea apunta que, en el presente asunto, los candidatos debían prestar el servicio con sus propios buques y mantener una flota específica y de alto rendimiento durante toda la ejecución de los CDSP, respetando al mismo tiempo los requisitos medioambientales aplicables.

(569) Corsica Linea describe la evolución del marco jurídico aplicable, en particular la Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo ([202]) y el Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo ([203]).

(570) Corsica Linea defiende que la Directiva (UE) 2023/959 establece que el sistema de asignación de derechos de emisión y las obligaciones de entrega respecto de las actividades de transporte marítimo se aplican al 100 % de las emisiones de los buques, sobre la base de un calendario progresivo (el 40 % a partir de 2024 y el 100 % a partir de 2026). Además, el Reglamento (UE) 2023/1805 prevé medidas para reducir la intensidad de las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de los combustibles utilizados en el sector del transporte (del 2 % en 2025 al 80 % en 2050).

(571) Corsica Linea explica que la aplicación de estas normas requiere inversiones en buques menos contaminantes para evitar una imposición elevada. La empresa estima que el coste de adaptar estos buques a las normas medioambientales asciende a 12 millones EUR. Asimismo, menciona que realizó una inversión de 145 millones EUR en un nuevo buque de gas natural licuado, cuya entrega está prevista para 2026 y que podría asignarse a los CDSP.

(572) Corsica Linea señala, por último, que, en la medida en que el importe de la compensación está limitado contractualmente por las cuentas de explotación provisionales presentadas en las ofertas y que gozan de plena fuerza contractual (anexo 9 de los CDSP), estas decisiones de inversión no afectan al importe de la compensación. Por lo tanto, en su opinión, es necesario que los concesionarios tengan visibilidad sobre los ingresos generados por la explotación de los servicios durante un período suficientemente largo.

5.2.3. *Los CDSP no constituyen ayuda estatal o, como mínimo, están exentos de notificación en virtud de la Decisión SIEG*

(573) Corsica Linea considera que las medidas no constituyen ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, ya que se cumplen los cuatro criterios Altmark y, en particular, el cuarto. En cualquier caso, las medidas cumplen todos los criterios establecidos en la Decisión SIEG y, por lo tanto, estaban exentas de la obligación de notificación a la Comisión.

5.2.3.1. Los CDSP cumplen el cuarto criterio Altmark

(574) Contrariamente al análisis preliminar de la Comisión en la Decisión de incoación, Corsica Linea considera que efectivamente hubo una presión competitiva real en el procedimiento de adjudicación de los CDSP, lo que permitió seleccionar la oferta económicamente más ventajosa para la colectividad.

([202]) Directiva (UE) 2023/959 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, que modifica la Directiva 2003/87/CE por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y la Decisión (UE) 2015/1814, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión (DO L 130 de 16.5.2023, p. 134, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2023/959/oj).

([203]) Reglamento (UE) 2023/1805 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo al uso de combustibles renovables y combustibles hipocarbónicos en el transporte marítimo y por el que se modifica la Directiva 2009/16/CE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 48, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1805/oj).

(575) *En primer lugar*, Corsica Linea señala que ningún operador marítimo francés o extranjero, salvo Corsica Ferries, Corsica Linea y La Méridionale, ha manifestado interés alguno en el mercado de Córcega, ya sea respondiendo a las distintas licitaciones o consultas públicas convocadas por Francia, o mediante la explotación de rutas en el marco del régimen de OSP.

(576) *En segundo lugar*, Córcega Linea indica que, por lo que respecta al CDSP para el servicio marítimo a Propriano, por el que Corsica Linea había demostrado competir con La Méridionale, se observó una competencia suficiente para que la autoridad regional seleccionara la oferta económica más ventajosa. En cuanto a los demás lotes adjudicados a Corsica Linea (Bastia, L'Île-Rousse y Ajaccio), la ausencia de una oferta competidora no excluye totalmente, en principio, la existencia de una presión competitiva suficiente para considerar que se cumple el cuarto criterio Altmark. ([204])

(577) *En tercer lugar*, según Corsica Linea, existía una presión competitiva significativa, ya que era notoria la probabilidad de que tres operadores presentasen su candidatura en los procedimientos de adjudicación de los CDSP (Corsica Linea, La Méridionale y Corsica Ferries).

(578) *En cuarto lugar*, el procedimiento de negociación llevado a cabo por la OTC y la CTC se saldó con una reducción sustancial del importe de la compensación solicitada por Corsica Linea entre la oferta inicial y la definitiva por los lotes para los que resultó ser adjudicataria, lo que demuestra la existencia de un verdadero poder de negociación por parte de las autoridades francesas.

(579) *Por último*, en cualquier caso, aunque solo se recibió una oferta definitiva para algunos lotes, las autoridades francesas no estaban obligadas a aceptarlas si se consideraran demasiado caras.

5.2.3.2. En cualquier caso, los CDSP cumplen la Decisión SIEG

(580) Corsica Linea considera que las medidas en cuestión cumplen todos los criterios de la Decisión SIEG, contrariamente a lo que afirma la Comisión en los considerandos 395 a 398 de la Decisión de incoación. Considera que i) la Decisión SIEG es de aplicación al presente asunto; ii) determinadas rutas marítimas no superen el umbral de exención de notificación; y iii) los CDSP cumplen todos los demás criterios de la Decisión SIEG.

5.2.3.2.1. La Decisión SIEG se aplica a los servicios combinados (mercancías/pasajeros)

(581) Corsica Linea rebate la opinión preliminar de la Comisión de que la Decisión SIEG solo se aplica al transporte marítimo de pasajeros porque, en particular, dicha Decisión establece un umbral únicamente en términos de pasajeros transportados.

(582) Según Corsica Linea, la interpretación propuesta por la Comisión es claramente contraria al tenor literal del propio texto y a su finalidad, tal como se aclara en el considerando 24 de la Decisión SIEG. De dicho considerando se desprende que todo el transporte marítimo (incluido el transporte de mercancías) está comprendido en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG. Si se aceptara la interpretación de la Comisión, ningún servicio de transporte marítimo de mercancías podría beneficiarse de la Decisión SIEG, lo que sería contrario al principio de igualdad de trato.

(583) Corsica Linea señala a este respecto que la práctica decisoria de la Comisión permite aplicar la Decisión SIEG a servicios combinados para los que no se ha superado el umbral de tráfico de pasajeros establecido en la Decisión ([205]).

(584) Además, Corsica Linea considera que la referencia en la Decisión SIEG a un único umbral en términos de pasajeros se justifica por el mero hecho de que el tráfico de pasajeros es, a lo sumo, un indicador global de la importancia económica de una ruta determinada. En opinión de Corsica Linea, resulta difícil imaginar la posibilidad de transportar en la misma ruta unos volúmenes de mercancías que no sean proporcionales al tráfico de pasajeros.

([204]) Sentencia de 16 de septiembre de 2013, Iliad, T-325/10, ECLI:EU:T:2013:472, apartados 240 a 254.

([205]) Corsica Linea se refiere a la Decisión (UE) 2022/1328 de la Comisión, de 30 de septiembre de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia y la Región de Lacio han aplicado en favor de Laziomar y su comprador CLN (DO L 200 de 29.7.2022, p. 154, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/1328/oj), apartados 484 y ss.

5.2.3.2.2. Se cumplen todas las condiciones establecidas en la Decisión SIEG

(585) Corsica Linea considera que los CDSP cumplen lo dispuesto en el artículo 4 de la Decisión SIEG: señala que en este caso existe efectivamente una atribución que contiene todos los requisitos impuestos por dicho artículo, como señala la Comisión en los considerandos 275 y siguientes de la Decisión de incoación ([206]).

(586) Corsica Linea considera asimismo que los CDSP cumplen lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de la Decisión SIEG, habida cuenta de que los CDSP establecen los métodos para calcular la compensación y verificar que no existe una compensación excesiva, como señaló la Comisión en la Decisión de incoación (considerandos 345 a 377).

(587) Por último, Corsica Linea defiende que los CDSP cumplen los requisitos contemplados en el artículo 7 de la Decisión SIEG, en la medida en que las autoridades francesas publicaron en la plataforma TED (que recoge todos los contratos y concesiones de los Estados miembros que superan los umbrales que requieren publicación a escala de la Unión) un anuncio de adjudicación de concesión relativo a los CDSP que contiene toda la información exigida por el artículo 7 de la Decisión SIEG ([207]).

5.3. **Observaciones de La Méridionale**

(588) La Méridionale sostiene en sus observaciones, en primer lugar, que los CDSP no constituyen ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE. En cualquier caso, los CDSP cumplen las condiciones de la Decisión SIEG y están exentos de toda notificación previa a la Comisión. Como mínimo, los CDSP cumplen el Marco SIEG ([208]).

5.3.1. *Los CDSP no constituyen una ayuda estatal*

(589) La Méridionale considera que los CDSP no le concedieron ninguna ventaja, ya que cumplen todos los criterios Altmark, incluidos los criterios primero y cuarto.

5.3.1.1. Los CDSP cumplen el primer criterio Altmark

(590) La Méridionale considera que el ámbito de aplicación de los CDSP responde a una necesidad de servicio público. Afirma que las autoridades francesas determinaron correctamente i) la demanda de los usuarios para el transporte de carga remolcada y ii) la existencia de una deficiencia del mercado. Por último, estimó que Francia había definido los CDSP de manera proporcionada a la necesidad de servicio público iii).

5.3.1.1.1. Francia determinó correctamente la demanda de los usuarios

(591) La Méridionale considera que Francia determinó correctamente la demanda de los usuarios del transporte marítimo de mercancías y pasajeros. Este es el caso, en particular, del transporte marítimo de carga remolcada, sobre el que La Méridionale formuló una serie de observaciones.

(592) La Méridionale señala que encargó dos análisis económicos realizados por Deloitte (en lo sucesivo, «**el informe de Deloitte**»), relativos, en particular, a i) la falta de sustituibilidad entre los puertos de Tolón y Marsella para el transporte marítimo de carga remolcada. La Méridionale sostiene que el informe de Deloitte confirma los análisis de las autoridades francesas, según los cuales la sustituibilidad entre el puerto de Marsella y el puerto de Tolón es muy baja para el transporte de carga remolcada.

(593) *En primer lugar*, desde un punto de vista cualitativo, las pruebas recabadas demuestran que los transportistas que desean minimizar sus costes no consideran que Tolón sea una alternativa a Marsella por las siguientes razones:

— el puerto de Marsella está situado estratégicamente en la desembocadura del valle del Ródano, cerca de las numerosas bases logísticas repartidas por el valle;

([206]) Corsica Linea señala a este respecto que la cláusula 2 de los CDSP remite expresamente a la Decisión SIEG.
([207]) Anuncio de adjudicación de concesión de servicios, DO S 15/2023.
([208]) La Méridionale precisa que sus observaciones solo se aplican a los CDSP que le han sido adjudicados de manera individual o conjuntamente con Corsica Linea.

— ofrece a los operadores una red multimodal y se encuentra en un punto en el que convergen dos grandes corredores europeos de mercancías (el corredor Mediterráneo y el corredor Mar del Norte-Mediterráneo);

— Marsella tiene una zona de influencia que abarca toda la región sureste de Francia ([209]), mientras que el puerto de Tolón es mucho más local, con solo tres parques empresariales ([210]);

— no es posible transportar mercancías peligrosas a Tolón al estar prohibidas en el puerto debido a su proximidad a instalaciones militares.

(594) *En segundo lugar*, desde un punto de vista cuantitativo, La Méridionale señala que el informe de Deloitte confirma la escasa sustituibilidad de los puertos de Marsella y Tolón para la carga remolcada. Este informe estimó que menos del 20 % de los transportistas elegirían el puerto de Tolón en lugar del puerto de Marsella en caso de un aumento de precios de entre el 5 y el 10 % en Marsella.

(595) Para llegar a esta conclusión, el informe de Deloitte utilizó en primer lugar dos bases de datos, a saber: i) la base de datos pública en la que figuran las zonas logísticas densas ([211]) y las zonas logísticas ampliadas ([212]) en Francia en 2015 ([213]), y ii) una base de datos facilitada por La Méridionale en la que figuran los almacenes de la Francia continental de sus clientes transportistas de carga remolcada en 2021. Tras ubicar los distintos almacenes sobre la base de estas bases de datos, el informe de Deloitte determinó el coste total del transporte de mercancías a Córcega, utilizando una tarifa marítima de 35 EUR/metro lineal para los puertos de Tolón y Marsella, y un coste asociado al transporte por carretera de 1,13 EUR/km ([214]).

(596) De acuerdo con el informe de Deloitte, los resultados muestran que, incluso aumentando un 10 % el precio de una travesía desde el puerto de Marsella, seguiría siendo económicamente racional que la inmensa mayoría de los transportistas continuaran atravesando el puerto de Marsella. Por término medio, solo el 4,7 % de los transportistas se beneficiarían del cambio al puerto de Tolón. El informe de Deloitte concluye que la estimación del 80 % de demanda cautiva de transporte de carga remolcada en Marsella era conservadora.

([209]) El informe de Deloitte hace referencia a mapas del sitio web de Upply (una empresa especializada en el transporte de mercancías, especialmente por carretera), con fecha de 4 de julio de 2019 y disponibles en: market-insights.upply.com/en/the-real-map-of-the-major-hinterlands-for-container-shipping (consultado el 18 de octubre de 2024), y del informe de la agencia de urbanismo de Marsella titulado *La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux* [«La logística en la región de Provenza-Alpes-Costa Azul: diagnóstico y retos»] (enero de 2019), disponible en: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (p. 16) (consultado el 18 de octubre de 2024).

([210]) La Méridionale se remite i) al informe de la agencia de urbanismo de Marsella *La logistique en région PACA - Diagnostic et enjeux* (enero de 2019), disponible en: https://doc.agam.org/doc_num.php?explnum_id=9580 (consultado el 18 de octubre de 2024), y a un estudio de 18 de junio de 2020 realizado por un consultor en nombre de la CCI de Var, en el marco de una misión de estudio de los flujos de energía en los puertos que rodean la bahía de Tolón y su interior, que indica que la zona de influencia del puerto de Tolón se limita a la zona situada entre las localidades de Bandol, Signes y Hyères (disponible en: 0acf6059-3ee3-be1e-1214-59847ece5a39 (interreg-maritime.eu) (consultado el 18 de octubre de 2024). Según La Méridionale, la ilustración que figura en la página 5 del segundo estudio demuestra claramente que la zona de influencia del puerto de Tolón solo incluye los tres parques empresariales más importantes cercanos al puerto, a saber: el parque empresarial de Signes, el centro de negocios de Tolón Oeste y el parque empresarial de Tolón Este.

([211]) Según el informe Deloitte, una zona logística densa es aquella en la que cada almacén o plataforma logística de más de 5 000 m^2 que la compone está a menos de dos kilómetros de otro. Cada zona logística consta de al menos tres almacenes o plataformas logísticas de más de 5 000 m^2.

([212]) De acuerdo con el informe de Deloitte, una zona logística ampliada es aquella en la que cada almacén o plataforma logística de más de 5 000 m^2 se encuentra a menos de seis kilómetros de otro. Cada zona logística consta de al menos tres almacenes o plataformas logísticas de más de 5 000 m^2.

([213]) Atlas de almacenes y zonas logísticas de Francia en 2015, disponible en: https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/atlas-des-entrepots-et-des-aires-logistiques-en-france-en-2015 (consultado el 18 de octubre de 2024).

([214]) El informe de Deloitte hace referencia a datos del Comité National Routier correspondientes a 2019, según los cuales el coste anual de un camión de larga distancia de 40 toneladas es de 1,13 EUR/km. Esta cifra incluye el coste de un conductor, el coste de la propiedad y la financiación del vehículo, el coste del combustible, los neumáticos, el mantenimiento, los peajes y distintivos, los costes de seguro y los impuestos sobre los vehículos.

5.3.1.1.2. Francia analizó correctamente la deficiencia del mercado

5.3.1.1.2.1. La oferta privada de Corsica Ferries en ausencia de los CDSP no es creíble

(597) La Méridionale considera que las autoridades francesas analizaron correctamente la deficiencia del mercado que caracteriza la necesidad de un servicio público de transporte marítimo entre Córcega y el puerto de Marsella.

(598) A este respecto, señala que la oferta de Corsica Ferries presentada durante la consulta a los operadores no podía considerarse creíble, ya que la capacidad que Corsica Ferries desplegaría en ausencia de CDSP era incompatible con la capacidad del puerto de Tolón. Según el informe de Deloitte, la capacidad declarada por Corsica Ferries en ausencia de un CDSP ([215]) se basaba en una tasa de ocupación del 539 % en el puerto de Tolón durante el período 2023-2028 ([216]), es decir, un volumen de mercancías que supera más de cinco veces la capacidad actual del puerto.

5.3.1.1.2.2. La puesta en marcha de la ruta Tolón-L'Île-Rousse por La Méridionale en 2024 en el marco del régimen de OSP no pone en entredicho la existencia de una deficiencia del mercado

(599) La Méridionale apunta que en 2024 abrió una nueva ruta entre Tolón y Livorno (Italia), con una escala en L'Île-Rousse. No obstante, señala que esta iniciativa no altera en modo alguno las conclusiones de las autoridades francesas sobre la existencia de una deficiencia del mercado que justifica la conclusión de los CDSP.

(600) La Méridionale reitera que, en el marco del régimen de OSP aplicable entre Córcega y la Francia continental, es libre de ofrecer nuevos servicios al margen de los CDSP. A este respecto, indica que la modificación de su accionariado y de su dirección en junio de 2023 le llevó a formular una nueva estrategia comercial, con una apertura a las rutas internacionales. La nueva ruta hacia Italia cumple directamente este objetivo.

(601) *En primer lugar*, La Méridionale afirma que esta ruta conlleva únicamente transporte de pasajeros y está dirigida principalmente a los turistas. Por lo tanto, no implica el transporte de mercancías ni de pasajeros sanitarios.

(602) *En segundo lugar*, La Méridionale señala que las cuentas de explotación de la ruta Tolón-L'Île-Rousse y del buque *Kalliste* asignado a esta se llevan por separado de las de las líneas Marsella-Ajaccio y Marsella-Porto-Vecchio explotadas en el marco de los CDSP, lo que garantiza que no haya subvenciones cruzadas en relación con los costes de amortización y explotación de los buques.

(603) En este sentido, La Méridionale rechaza las críticas formuladas por Corsica Ferries en el considerando 216 de la Decisión de incoación relativas a la utilización del buque *Kalliste* por parte de Corsica Linea, que podría haber impedido a La Méridionale cumplir sus obligaciones derivadas de los CDSP.

(604) La Méridionale explica que, si bien el *Kalliste* fue efectivamente utilizado por Corsica Linea en julio y agosto de 2023, ello respondía a una situación excepcional, a saber, un incendio en uno de los buques de Corsica Linea (*Monte d'Oro*) que lo retiró del servicio durante varios meses, tras lo cual Corsica Linea solicitó expresamente a La Méridionale si podía fletar el *Kalliste* para explotar sus rutas con carácter temporal.

(605) Por otra parte, La Méridionale señala que, aunque es cierto que en el anexo 2 de los CDSP (programa de los servicios) el *Kalliste* aparece asignado al lote 3 (Marsella-Porto-Vecchio) y que las cuentas de explotación provisionales (anexo 9 de los CDSP) se basan en esta circunstancia, es posible asignarlo a otras rutas en el marco del mecanismo de sustitución de buques previsto en la cláusula 20 de los CDSP o efectuar una ida y vuelta complementaria decidida por las autoridades francesas.

([215]) Según el informe de Deloitte, Corsica Ferries indicó que, en ausencia de un CDSP, aumentaría significativamente sus actividades en Tolón, pasando de 397 112 metros lineales anuales de media durante el período 2016-2019 a 2 675 288 metros lineales anuales de media durante el período 2023-2028, es decir, un incremento del 574 % de su oferta.

([216]) El informe de Deloitte calcula esta tasa de ocupación partiendo del promedio anual de metros lineales transportados por Corsica Ferries entre 2016 y 2019 (397 112 metros lineales), que corresponde a una tasa de ocupación actual del 80 % para el puerto de Tolón según la CCI de Var, y el promedio anual declarado por Corsica Ferries entre 2023 y 2028 (2 675 288 metros lineales), que corresponde a una ocupación del 539 % del puerto de Tolón.

5.3.1.1.3. Las autoridades francesas definieron obligaciones de servicio público proporcionadas

5.3.1.1.3.1. Las obligaciones de capacidad mínima de transporte de mercancías son proporcionales a la necesidad de servicio público determinada

(606) La Méridionale no comparte la postura preliminar de la Comisión de que las capacidades mínimas de transporte de mercancías se fijaron en los CDSP de manera que el servicio público pudiera satisfacer en cualquier momento el pico máximo de demanda observado en los datos históricos.

(607) La Méridionale explica que las autoridades francesas establecieron la capacidad mínima exigida para el tráfico de mercancías sobre la base de la media por travesía en julio de 2030, que es superior a la media por travesía en los demás meses de 2030. Dadas las diferencias de tráfico en función del día de la semana y del mes, esta media mensual no permite satisfacer siempre el pico máximo observado en la demanda. Según La Méridionale, la media mensual en julio de 2030, así como las demás medias mensuales, incluyen travesías en los que la demanda supera las capacidades mínimas seleccionadas.

(608) A este respecto, la Méridionale subraya que el análisis de los volúmenes de carga de los buques en 2021 y 2022 en las rutas atendidas por La Méridionale demuestra que las capacidades mínimas establecidas en los CDSP para el transporte de mercancías no son excesivas, ya que se superaron en una proporción significativa de las travesías ([217]). Los análisis por mes y día muestran que las capacidades mínimas se superaron regularmente todos los meses del año y todos los días de la semana en 2021 y 2022. Por lo tanto, las capacidades de los CDSP no pueden considerarse desproporcionadas.

(609) Por último, La Méridionale explica que la fijación de las capacidades mínimas en el nivel estimado para julio de 2030 es coherente con las limitaciones a las que se enfrentan las empresas para gestionar su flota. Por lo tanto, no era factible fijar las capacidades mínimas mes a mes o incluso anualmente, dadas las limitaciones económicas de la gestión de las flotas y los períodos de amortización de los buques. La Méridionale expone que, habida cuenta del valor de los buques, es difícil para los operadores cambiar de buque durante el período de vigencia del contrato, tanto desde el punto de vista económico como operativo. En cambio, las obligaciones de servicio público establecidas en los CDSP permiten poner en servicio buques capaces de prestar el servicio público durante todo el período de vigencia de los CDSP y gestionar los picos máximos.

5.3.1.1.3.2. Las obligaciones de capacidad mínima para el número de conductores transportados por travesía son proporcionales a la necesidad de servicio público

(610) La Méridionale alega que, contrariamente a lo que defiende Corsica Ferries en su denuncia, la capacidad mínima de transporte de conductores establecida en los CDSP no es desproporcionada.

(611) Sobre la base de los datos presentados por La Méridionale, el informe de Deloitte evaluó el número real de conductores que acompañaron a sus mercancías en los buques de La Méridionale en 2021 y 2022. El informe concluye que las capacidades mínimas establecidas en los CDSP respecto del número de conductores no son excesivas, puesto que ya se alcanzaron o superaron en una proporción significativa de las travesías en 2021 y 2022 ([218]).

5.3.1.2. Los CDSP cumplen el cuarto criterio Altmark

(612) *En primer lugar*, La Méridionale defiende que los criterios de adjudicación de los contratos no afectaban a la capacidad de Francia para seleccionar al candidato capaz de prestar el servicio originando el menor coste para la colectividad. La empresa considera que, en las rutas de Porto-Vecchio (lote 3) y Propriano (lote 4), Corsica Linea y La Méridionale presentaron ofertas competidoras. En ambos casos, las autoridades francesas aceptaron la oferta más baja.

([217]) El informe de Deloitte pone de relieve que, en 2021, casi un tercio de las travesías operadas por La Méridionale entre Marsella y Ajaccio ya superaban las capacidades mínimas de transporte de mercancías establecidas en los CDSP. En 2022, este fue el caso del 40 % de las travesías operadas por La Méridionale entre Marsella y Ajaccio.

([218]) Según el informe de Deloitte, la capacidad mínima en relación con los conductores de carga remolcada establecida en los CDSP se alcanzó o superó en el 40 % de las travesías operadas por La Méridionale en 2021 y en el 43 % en 2022 entre Marsella y Ajaccio.

(613) *En segundo lugar*, La Méridionale señala que tres empresas navieras (Corsica Ferries, Corsica Linea y La Méridionale) respondieron a la consulta a los operadores y, en consecuencia, el número de candidatos (dos) fue coherente con el número de respuestas a la consulta a los operadores. Por otra parte, el hecho de que ninguna otra empresa naviera presentara una solicitud de participación viene a confirmar la falta de interés del mercado por las rutas de baja rentabilidad, como las que se dirigen a Córcega.

5.3.2. *Los CDSP son compatibles con la Decisión SIEG*

5.3.2.1. La Decisión SIEG se aplica a los CDSP

(614) La Méridionale rebate la opinión preliminar de la Comisión de que la Decisión SIEG solo es aplicable a las rutas de transporte de pasajeros, excluyendo cualquier otro servicio de transporte marítimo (en particular, el transporte de mercancías). Considera, en primer lugar, que la Decisión SIEG no especifica que no sea aplicable a los servicios combinados y que la Comisión no puede hacer tal interpretación restrictiva; en segundo lugar, y en cualquier caso, opina que tal interpretación es conforme con la práctica decisoria de la Comisión ([219]).

5.3.2.2. Los CDSP cumplen lo dispuesto en la Decisión SIEG

(615) La Méridionale considera que los CDSP cumplen lo dispuesto en el artículo 4 de la Decisión SIEG: señala que en este caso existe efectivamente una atribución que contiene todos los requisitos impuestos por dicho artículo, como señala la Comisión en los considerandos 275 y siguientes de la Decisión de incoación ([220]). Asimismo, indica que la duración de los CDSP es inferior a diez años, de conformidad con la Decisión SIEG.

(616) Corsica Linea considera asimismo que los CDSP cumplen lo dispuesto en los artículos 5 y 6 de la Decisión SIEG, habida cuenta de que los CDSP establecen los métodos para calcular la compensación y verificar que no existe una compensación excesiva, como señaló la Comisión en la Decisión de incoación (considerandos 345 a 377).

(617) Por último, Corsica Linea defiende que los CDSP cumplen las condiciones establecidas en el artículo 7 de la Decisión SIEG, en la medida en que las autoridades francesas publicaron toda la información exigida por dicho artículo.

5.3.3. *Los CDSP son compatibles con el Marco SIEG*

(618) La Méridionale considera que, en cualquier caso, las medidas son compatibles con el Marco SIEG. Presentó observaciones sobre dos aspectos: la duración de la atribución y la conformidad de los CDSP con el Derecho de la Unión en materia de concesiones.

5.3.3.1. La duración de los CDSP se ajusta al Marco SIEG

(619) La Méridionale considera que los siete años de duración de los CDSP se ajustan a las normas establecidas por el Derecho de la Unión. La Méridionale estima que este período es razonable y está justificado habida cuenta de las inversiones realizadas o que se deben realizar para ejecutar los CDSP, en particular en lo que se refiere a los costes de amortización de los buques movilizados y a los costes relacionados con el equipamiento adicional o el cumplimiento de los requisitos medioambientales. A este respecto, se remite a la práctica decisoria de la Comisión en materia de contratos de servicio público marítimo en Italia ([221]) y Noruega ([222]) con períodos de vigencia cercanos a los diez años o incluso superiores.

([219]) La Méridionale se refiere a la Decisión (UE) 2022/1328, apartados 484 y ss.

([220]) La Méridionale señala a este respecto que la cláusula 2 de los CDSP remite expresamente a la Decisión SIEG.

([221]) Decisión (UE) 2022/448 de la Comisión, de 17 de junio de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia ha adoptado en favor de Siremar y de su comprador Società Navigazione Siciliana (DO L 97 de 24.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/448/oj).

([222]) Véase la nota a pie de página n.º 141.

5.3.3.2. Los CDSP cumplen la legislación de la UE en materia de contratación pública

5.3.3.2.1. El tiempo transcurrido entre la fecha de adjudicación de los CDSP y la fecha de inicio de los servicios no tuvo ningún efecto de compartimentación

(620) La Méridionale considera que el breve período transcurrido entre la fecha de adjudicación de los CDSP y la fecha de inicio de los servicios no resultaba problemático a la luz del Derecho de la Unión en materia de concesiones.

(621) *En primer lugar*, sostiene que las circunstancias son diferentes de las mencionadas en la sentencia SNCM II, que la Comisión menciona en su Decisión de incoación. De hecho, según La Méridionale, en la licitación pública publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* el 6 de mayo de 2022 se informó a los candidatos potenciales de que los servicios previstos en los CDSP debían comenzar el 1 de enero de 2023. Por lo tanto, se informó a los candidatos potenciales con ocho meses de antelación de la fecha de inicio de los servicios en cuestión. Además, la entrada en vigor de los CDSP el 1 de enero de 2023 también se anunció cuando las autoridades francesas pusieron en marcha la consulta a los operadores el 22 de enero de 2022, a la que Corsica Ferries respondió casi un año antes.

(622) *En segundo lugar*, La Méridionale señala que las normas de licitación publicadas el 6 de mayo de 2022 anunciaban que los candidatos debían presentar sus solicitudes de participación y ofertas antes del 25 de julio de 2022 y que las reuniones de negociación comenzarían provisionalmente en agosto de 2022. Habida cuenta de los plazos inalterables en la negociación y adjudicación de contratos tan complejos como los CDSP, todos los operadores económicos afectados fueron informados desde el principio de que entre la adjudicación de los CDSP y su entrada en vigor transcurriría un período de aproximadamente dos o tres meses, entre el otoño de 2022 y el 1 de enero de 2023. Dicho período era suficiente para permitir que todos los operadores económicos interesados retiraran del servicio su flota y la redistribuyeran.

(623) A este respecto, La Méridionale sostiene que carecen de fundamento las alegaciones de Corsica Ferries de que las reservas en el ámbito del transporte marítimo deben abrirse al menos con seis meses de antelación. Afirma que, en el transporte de mercancías (que es el principal objetivo de los CDSP), las reservas se efectúan en la práctica con unos pocos días de antelación, mientras que los servicios de transporte de pasajeros debían comenzar en temporada baja, con menos tráfico (1 de enero).

(624) *En tercer lugar*, dado que las autoridades francesas sabían, una vez vencido el plazo de presentación de ofertas (25 de julio de 2022), que solo Corsica Linea y La Méridionale habían participado en el procedimiento de licitación, podían decidir, sin infringir la Directiva sobre concesiones, ampliar la duración de las negociaciones y acortar el período comprendido entre la fecha de adjudicación de los CDSP y la de su entrada en vigor. Dado que Corsica Ferries no presentó una oferta para los CDSP por motivos relacionados con la falta de claridad de los requisitos técnicos (y no debido al breve período de tiempo transcurrido entre la adjudicación y la entrada en vigor), la duración efectiva de la fase de negociación no podía constituir una infracción de la Directiva sobre concesiones.

5.3.3.2.2. El alcance de los requisitos mínimos no incluía viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios

(625) La Méridionale reitera que los requisitos mínimos en virtud del artículo 37 de la Directiva sobre concesiones se establecieron en el artículo 2.4 de las normas de licitación. Así pues, según La Méridionale, aunque era necesario remitirse al anexo 1 de los CDSP para comprender el alcance exacto de algunos de estos requisitos mínimos, el anexo 1 no constituía, en su totalidad, un requisito mínimo.

(626) Según La Méridionale, esta conclusión lleva a las siguientes constataciones.

(627) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta complementarios, La Méridionale observa, en primer lugar, que no se mencionan en el artículo 2.4 de las normas de licitación. Solo se prevén los «horarios» y las «frecuencias de los servicios». Además, los viajes de ida y vuelta complementarios solo se presentan, en el anexo 1 de los CDSP, como una posibilidad cuya realización se deja a la discreción de las autoridades francesas. Por lo tanto, estas referencias no revelan ninguna característica en cuanto a los «horarios» de los viajes de ida y vuelta complementarios o su «frecuencia» en el sentido del requisito mínimo estrictamente establecido en el artículo 2.4 de las normas de licitación.

(628) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta reprogramables, La Méridionale observa que ni el artículo 2.4 de las normas de licitación ni el anexo 1 los mencionan.

(629) De ello se deduce, según La Méridionale, que los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios no formaban parte de las características mínimas de los CDSP.

5.3.3.2.3. Los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios cumplen los principios de igualdad de trato, no discriminación y transparencia

(630) En lo tocante a los viajes de ida y vuelta reprogramables, La Méridionale señala que no se trata de viajes de ida y vuelta complementarios que se añadan al número mínimo anual de viajes de ida y vuelta. El único objetivo de estos viajes de ida y vuelta es optimizar el tráfico de manera limitada y puntual. Sobre todo, La Méridionale alega que estos viajes de ida y vuelta se dejan a la discreción de las autoridades francesas, siempre que se respete la cláusula 17 de los CDSP. Por último, La Méridionale señala que los viajes de ida y vuelta se posponen en el marco del comité técnico creado a tal efecto, a fin de reprogramarlo en una fecha que responda tanto a las necesidades reales del servicio público como a las limitaciones del operador.

(631) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta complementarios, La Méridionale alega que estos viajes también son una opción discrecional de la entidad adjudicadora, en caso de un pico en la demanda de transporte marítimo de mercancías que no podrían absorber los viajes de ida y vuelta programados. Según La Méridionale, se trata de un instrumento flexible previsto en los CDSP que permite adaptar el servicio público a la demanda real de sus usuarios durante un período de siete u ocho años. Además, el número de viajes de ida y vuelta complementarios está estrictamente limitado y su realización se rige por la cláusula 18 de los CDSP, que se mantuvo sin cambios al final del procedimiento de concesión de los CDSP.

(632) No había ningún elemento que permitiera a Corsica Ferries suponer que el operador estaba obligado a mantener permanentemente buques de reserva que pudieran movilizarse en cualquier momento para realizar viajes de ida y vuelta complementarios o reprogramables. A este respecto, la Méridionale señala que el anexo 1 de los CDSP 2021-2022 (para los que Corsica Ferries había presentado una solicitud de participación) ya preveía este mecanismo de viajes de ida y vuelta complementarios, en prácticamente las mismas condiciones, en las rutas de Ajaccio, Bastia y L'Île-Rousse. Sin embargo, en virtud de estos contratos, los viajes de ida y vuelta complementarios nunca se efectuaron en las condiciones alegadas por Corsica Ferries (es decir, solicitando varios buques simultáneamente). Por lo tanto, Corsica Ferries debía haber sabido que disponer permanentemente de buques de reserva no tenía sentido económico ni operativo.

5.3.3.2.4. Las ofertas de La Méridionale se ajustaban a lo dispuesto en las normas de licitación

(633) *En primer lugar*, La Méridionale observa que, en lo que respecta a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, sus ofertas definitivas no introdujeron ninguna modificación en el anexo 1 ni en las cláusulas 16 y 17 de los proyectos de CDSP. El anexo 1 presentado en apoyo de la oferta definitiva de La Méridionale para el lote 1 se limitaba a sugerir la ubicación de los viajes de ida y vuelta complementarios, sobre la base de su conocimiento de los servicios marítimos.

(634) *En segundo lugar*, por lo que se refiere a la capacidad de transporte de los buques (pasajeros y mercancías), La Méridionale considera que las capacidades ofrecidas por los buques que asignó a los diferentes lotes se ajustan a las capacidades mínimas de transporte de mercancías y pasajeros. La Méridionale sostiene también que todos sus buques respetan el número mínimo de camarotes para personas con movilidad reducida.

5.4. **Observaciones del grupo STEF**

(635) STEF y sus filiales (que forman conjuntamente el grupo STEF) operan principalmente en el ámbito del transporte por carretera de mercancías a temperatura controlada, los servicios de logística frigorífica y el envasado industrial de productos agroalimentarios.

(636) En sus observaciones, el grupo STEF explica que STEF fue el único accionista de La Méridionale entre 2009 y el 31 de mayo de 2023, cuando STEF vendió La Méridionale a CMA CGM. Por lo tanto, STEF era el único accionista de La Méridionale cuando Francia concedió dos de las medidas examinadas a La Méridionale.

(637) En sus observaciones, el grupo STEF reitera íntegramente el contenido de las observaciones presentadas por La Méridionale. El grupo STEF no expone ningún hecho ni alegación adicional a los ya expuestos por La Méridionale. Por lo tanto, las observaciones del grupo STEF deben entenderse como idénticas a las de La Méridionale, ya presentadas en la sección 5.3.

6. COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

(638) Las autoridades francesas presentaron sus comentarios sobre las observaciones de Corsica Ferries mediante cartas de 25 de junio y 11 de julio de 2024. Los comentarios se refieren a la evaluación de la existencia de una necesidad de servicio público, y al cumplimiento de la Directiva sobre concesiones.

6.1. Comentarios sobre la existencia de una necesidad de servicio público

6.1.1. *Las consultas públicas carecían de sesgo*

(639) Con carácter preliminar, las autoridades francesas señalan que el método utilizado para definir la necesidad de servicio público se ajustó a los principios del Reglamento sobre cabotaje ([223]) y su Comunicación interpretativa de 2014 (en lo sucesivo, «**la Comunicación interpretativa**») ([224]). Añaden que también se tuvieron en cuenta los criterios de la «prueba SNCM» establecidos por el Tribunal General en las sentencias SNCM I y SNCM II ([225]).

(640) Contrariamente a lo alegado por Corsica Ferries (considerandos 399 a 403), las autoridades francesas señalan que la consulta a los usuarios no adolecía de ningún sesgo. Indican que esta consulta fue objeto de una amplia difusión entre el público en general. Asimismo, defienden que los resultados de la consulta muestran, por ejemplo, que los puertos de Marsella y Tolón son totalmente sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros (residentes y no residentes en Córcega), como sostiene Corsica Ferries. En cualquier caso, señalan que la consulta a los operadores fue uno de los distintos métodos utilizados para determinar la demanda de los usuarios.

(641) Además, contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries (considerandos 455 a 468), la consulta a los operadores tampoco presentaba ningún sesgo metodológico. Francia señala que esta consulta también fue objeto de una amplia publicidad y estaba abierta a todos los operadores interesados. Las autoridades francesas afirman que la respuesta de Corsica Ferries fue analizada en detalle para asegurarse de que era sólida y pertinente. Por lo que se refiere a la crítica de Corsica Ferries sobre la falta de definición de la continuidad territorial, las autoridades francesas señalan que el expediente de licitación del operador contenía un documento de apoyo en el que se describía la organización reglamentaria del transporte marítimo de pasajeros y mercancías, que reproducía íntegramente la legislación francesa en materia de continuidad territorial.

6.1.2. *Francia determinó correctamente la demanda cualitativa de los usuarios*

6.1.2.1. Francia determinó correctamente la demanda cualitativa de los pasajeros sanitarios

(642) En primer lugar, las autoridades francesas rechazan la alegación de Corsica Ferries de que existe una necesidad de servicio público exclusivamente para los pasajeros sanitarios con derecho al reembolso del régimen del seguro de enfermedad. Señalan que el informe de Gecodia demuestra claramente que algunos pasajeros sanitarios utilizan específicamente el transporte marítimo y que existe un vínculo específico con el puerto de Marsella.

(643) Las autoridades francesas también refutan el argumento de Corsica Ferries de que no existe ninguna restricción legal o reglamentaria que supedite el reembolso de los gastos de transporte a la distancia entre el puerto de llegada y el centro sanitario. Señalan que el reembolso se efectúa sobre la base del itinerario más corto desde el puerto de Marsella hasta el centro sanitario, de conformidad con el artículo R. 322-10-5 del CSS.

(644) En cualquier caso, las autoridades francesas sostienen que las condiciones de transporte terrestre de los pasajeros sanitarios no son las mismas en Marsella y en Tolón. Francia señala que los pasajeros sanitarios son transportados con fines de hospitalización y las consultas conexas, que tienen lugar el mismo día en que el paciente llega al continente, y se trata de personas potencialmente frágiles con horarios (citas médicas) que deben respetarse. Por consiguiente, la adición de un trayecto adicional de casi una hora desde Tolón a los centros de tratamiento de Marsella, así como los riesgos asociados a la congestión del tráfico y los retrasos de los trenes o autobuses, y los importantes costes que ello podría acarrear (pernoctaciones en hoteles, gastos de taxi), podría dificultar aún más el viaje para los pasajeros sanitarios.

([223]) Artículo 4 del Reglamento sobre cabotaje.

([224]) Comunicación de la Comisión relativa a la interpretación del Reglamento (CEE) n.º 3577/92 del Consejo por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo), COM(2014) 232 final, 22.4.2014.

([225]) Sentencias de 1 de marzo de 2017, SNCM I y SNCM II, ibidem.

6.1.2.2. Francia determinó correctamente la demanda cualitativa de transporte de carga remolcada

(645) *En primer lugar*, las autoridades francesas sostienen que, al defender que la Comisión basó su apreciación de la sustituibilidad de los puertos de Marsella y Tolón respecto del transporte de carga remolcada únicamente en la saturación del puerto de Tolón y en los resultados de la consulta pública a los usuarios, Corsica Ferries restringe de manera arbitraria y parcial su entendimiento del método utilizado.

(646) Por lo que respecta a la ausencia de riesgo de saturación de capacidad en el puerto de Tolón en términos de carga remolcada (considerandos 436 a 438), las autoridades francesas señalan, para empezar, que la respuesta de la CCI de Var indica claramente que la capacidad en el puerto de Tolón es limitada. En sus comentarios, las autoridades francesas facilitaron información adicional sobre el grado de saturación en el puerto de Tolón. Consideran que, si el tráfico diario registrado solo en las rutas entre Marsella y Ajaccio/Bastia se trasladara al puerto de Tolón, la demanda superaría la capacidad del puerto en 177 días de un total de 365 en 2029 ([226]).

(647) En cuanto a la consulta a los usuarios sobre el transporte de mercancías y a los argumentos esgrimidos al respecto por Corsica Ferries (considerandos 439 a 443), en los que critica, en particular, la pertinencia de la información obtenida de dicha consulta, las autoridades francesas reiteran que una consulta a los usuarios es una prueba válida con arreglo al Marco SIEG.

(648) *En segundo lugar*, las autoridades francesas señalan primeramente que Corsica Ferries no niega el coste adicional asociado al transporte por carretera para los transportistas al sustituir Marsella por Tolón (considerando 443) y que los análisis presentados por Corsica Ferries, Corsica Linea y La Méridionale confirman que las bases logísticas se ubican mayoritariamente alrededor de Marsella y en el valle del Ródano.

(649) Las autoridades francesas también facilitan una evaluación cuantitativa actualizada del coste adicional utilizando la última referencia (diciembre de 2023) sobre los costes de producción calculados por el Comité National Routier (**CNR**). Según las autoridades francesas, esta evaluación confirma la existencia de un coste adicional de alrededor del 40 % respecto de un trayecto a través del puerto de Tolón en lugar del puerto de Marsella para un transportista cuyas bases logísticas están situadas cerca de Marsella.

(650) Francia señala asimismo que el estudio 2 de BRG presentado por Corsica Ferries (véase el considerando 443), que contiene un análisis de los costes adicionales asociados al transporte por carretera, presenta varios errores metodológicos. Para empezar, el estudio 2 de BRG se basa en una referencia de 12 metros lineales, mientras que un camión articulado estándar (tractor + remolque) se aproxima a los 17 metros lineales. Además, la tarifa marítima utilizada por dicho estudio para Tolón corresponde a la tarifa sin impuestos ni gastos de manipulación, y no la tarifa realmente pagada. Por último, el estudio 2 de BRG no tiene en cuenta varios factores que aumentan el coste adicional por el transporte por carretera. Por ejemplo, el cálculo se basa en una distancia adicional por carretera de 60 km, mientras que en realidad esta distancia es superior a 70 km.

(651) *En tercer lugar*, por lo que respecta a la apreciación del grado de sustituibilidad de la demanda específica de transporte de carga remolcada en el puerto de Marsella, las autoridades francesas subrayan, en respuesta a Corsica Ferries (considerandos 444 y 445), que el informe de octubre de 2020 al que se refiere Corsica Ferries señalaba que la evaluación del alcance geográfico del mercado del transporte de carga remolcada que se había llevado a cabo no excluía una posible constatación de sustituibilidad parcial entre los puertos continentales por el transporte de carga remolcada, si se aportaban pruebas más concluyentes en este sentido, en particular a través de una consulta pública más amplia con los armadores y los transportistas. Sin embargo, en el asunto que nos ocupa, las autoridades francesas llevaron a cabo consultas públicas más amplias, de modo que las conclusiones alcanzadas en el informe de octubre de 2020 ya no son pertinentes.

(652) *Por último*, las autoridades francesas refutan la afirmación de Corsica Ferries de que los puertos de Marsella y Tolón son perfectamente sustituibles desde el punto de vista de los usuarios en lo que respecta a la posibilidad de acoger carga remolcada acompañada (considerando 449). Primeramente, las autoridades francesas señalan que Corsica Ferries no aporta ninguna prueba que justifique esta distinción. Las autoridades francesas añaden que esta diferencia no fue planteada por ningún transportista, operador marítimo ni autoridad portuaria durante las consultas públicas.

([226]) El umbral de capacidad se estima en ochenta camiones diarios durante todo el año, excepto en julio y agosto, en los que el umbral de capacidad se estima en cuarenta camiones diarios debido al aumento del tráfico de pasajeros y vehículos ligeros en los meses de verano.

6.1.3. *Francia determinó correctamente la demanda cuantitativa de los usuarios*

6.1.3.1. Francia cuantificó correctamente la demanda de los pasajeros sanitarios

(653) Contrariamente a lo alegado por Corsica Ferries (considerandos 428 a 431), las autoridades francesas señalan que una cuota del 10 % en el transporte marítimo por razones médicas entre Córcega y el continente es una hipótesis conservadora.

6.1.3.2. Francia cuantificó correctamente la demanda de transporte de carga remolcada y no remolcada

(654) Según Francia, Corsica Ferries alega que una tasa de crecimiento única del 2,3 % anual para todas las rutas cubiertas por los CDSP es el resultado de una sobreestimación de la demanda de transporte de mercancías y, por tanto, de conductores vinculados al transporte de carga remolcada (considerandos 453 a 454). Las autoridades francesas responden que la demanda prevista de transporte de mercancías se basa en datos históricos (2010-2019). Estos datos son lo suficientemente amplios como para tener en cuenta los períodos de retroceso y los períodos más dinámicos de la economía de Córcega.

(655) Las autoridades francesas recuerdan que, entre 2010 y 2019, Córcega atravesó dos períodos de crecimiento (2010-2012; 2016-2018) y dos períodos de estancamiento (2013-2015; 2019), y que los flujos de mercancías reflejan estas variaciones. Las autoridades francesas señalan, asimismo, que la referencia utilizada es un aumento global del tráfico de mercancías entre Córcega y la Francia continental. Por último, las autoridades francesas señalan que los datos de la Dirección Regional de Medio Ambiente, Planificación y Vivienda muestran un aumento del tráfico en todos los puertos entre 2000 y 2019, con fluctuaciones compatibles con el crecimiento económico. En consecuencia, las autoridades francesas zanjan la cuestión al estimar que las conclusiones de Corsica Ferries carecen de fundamento y que la demanda prevista de transporte de mercancías es prudente y conservadora.

6.1.4. *Francia estableció correctamente la deficiencia del mercado*

(656) Contrariamente a lo alegado por Corsica Ferries (considerandos 455 a 468), las autoridades francesas señalan que se adoptó un enfoque prospectivo, con una evaluación contrafactual de la oferta privada en ausencia de un contrato de servicio público entre Córcega y Marsella.

(657) Además, atendiendo a observaciones recientes sobre el tráfico en el Mediterráneo, las autoridades francesas apuntan que el puerto de Marsella tiene poco potencial para atraer pasajeros, en particular hacia o desde los puertos secundarios de Córcega. Por ejemplo, de aquí a 2030, se estima que el tráfico de carga remolcada (no sustituible en Marsella) se situará en unos 170 000 metros lineales para Marsella-Bastia, 120 000 metros lineales para Marsella-Ajaccio y menos de 50 000 metros lineales para los puertos secundarios, lo que es muy inferior al tráfico registrado en las rutas operadas en el mercado abierto o bajo el régimen de OSP en las demás islas del Mediterráneo occidental. En términos más generales, según las autoridades francesas, no existe ninguna ruta diaria en el mercado libre ni en el marco del régimen de OSP con una base de pasajeros y mercancías tan pequeña.

6.1.5. *Francia eligió un instrumento de intervención pública necesario y proporcionado a la necesidad de servicio público*

(658) Para demostrar que la capacidad mínima incluida en los CDSP para el transporte de mercancías no está sobrestimada, las autoridades francesas se remiten a sus observaciones sobre la Decisión de incoación (considerandos 358 a 361).

(659) Además, las autoridades francesas señalan que los datos de tráfico de conductores correspondientes a 2023 muestran que la capacidad mínima de transporte de conductores habitualmente es inferior al número de conductores efectivamente transportados respecto del siguiente número de travesías:

— Ajaccio-Marsella: 199 travesías;

— Bastia-Marsella: 84 travesías;

— L'Île-Rousse-Marsella: 176 travesías;

— Porto-Vecchio-Marsella: 170 travesías;

— Propriano-Marsella: 118 travesías.

(660) Por último, las autoridades francesas señalan que las travesías complementarias no están destinadas a absorber el tráfico general, sino picos irregulares.

6.2. **Comentarios sobre el cumplimiento de la legislación de la UE en materia de contratación pública**

6.2.1. *La duración de los CDSP se ajusta a la Directiva sobre concesiones*

(661) En contra de lo alegado por Corsica Ferries (considerando 535), Francia explica que la duración de los CDSP se fijó, de conformidad con la Directiva sobre concesiones, teniendo en cuenta las inversiones realizadas por los futuros contratistas, es decir, en los buques necesarios para la explotación del servicio de transporte marítimo. Estos costes incluyen el coste del capital en caso de que el contratista sea propietario de sus buques, o los gastos de arrendamiento financiero en caso de que el contratista arriende los buques. Así pues, las autoridades francesas consideran que la duración está justificada en relación con los objetivos de competencia, ya que un período más corto habría disuadido a los operadores de presentar ofertas. Las autoridades francesas también consideran que esta duración responde a los objetivos de adaptabilidad, debido a la obligación de adaptar los buques a la normativa, en particular por lo que respecta a las normas sobre emisiones de gases de efecto invernadero.

(662) Por lo que se refiere a las alegaciones de Corsica Ferries relativas a la falta de retorno de la inversión para la entidad adjudicadora al término de la concesión (considerandos 536 y 537), Francia considera que tal alegación no se corresponde con la realidad de las concesiones en el ámbito del transporte de pasajeros y mercancías, ya que la explotación de buques no se enmarca en una lógica de «bienes devueltos», aparte de que tal consideración no guarda relación con la duración de los CDSP.

(663) En cuanto a los argumentos de Corsica Ferries de que la compensación no tiene en cuenta el valor residual de los buques al término de los convenios (considerando 538), Francia defiende que la compensación concedida a los contratistas no debe tener en cuenta dicho valor, ya que los buques son activos propios de los contratistas y no activos que se devuelven gratuitamente y con plena propiedad a la CTC o la OTC. Francia explica que, de conformidad con la cláusula 34 de los CDSP, los costes de inversión asociados a los buques se determinan sobre la base de la flota asignada por el contratista a la explotación de las rutas cubiertas por el CDSP. La finalidad de que la OTC compense estas inversiones es cubrir los costes soportados por el contratista (menos las subvenciones y cualquier financiación pública para estas inversiones), correspondientes a los gastos de amortización o arrendamiento financiero o al coste de flete del buque asignado al servicio.

(664) Además, Corsica Ferries cuestiona la pertinencia de los ejemplos de concesiones de más de cinco años de duración expuestos por las autoridades francesas, en particular el ejemplo del servicio costero noruego (considerando 539). En respuesta, Francia aclara que este ejemplo es totalmente pertinente, ya que el Órgano de Vigilancia de la AELC confirmó la concesión de siete años para el período 2012-2019 y la prorrogó diez años para el período 2021-2030. Esta prórroga se justificó por la vida útil de los buques, que supera con creces los diez años.

(665) Asimismo, las autoridades francesas señalan que Corsica Ferries ya impugnó ante el Tribunal Administrativo de Bastia, en junio de 2022, la duración de los CDSP en el marco de un procedimiento de urgencia previo a la celebración del contrato, alegando que era desproporcionada debido a la falta de inversiones previstas para los contratistas. El Tribunal de Bastia desestimó la demanda y dicha resolución fue confirmada por el Consejo de Estado, que no admitió el recurso interpuesto contra ella.

(666) Por último, por lo que se refiere a las especificaciones técnicas que deben cumplirse (capacidad de los buques, número de pasajeros y número de camarotes para personas con movilidad reducida), Francia explica que todas las empresas que prestaban servicios a Córcega entre 2015 y 2022 disponían de buques compatibles con las especificaciones técnicas establecidas en los CDSP. En particular, Corsica Ferries es una de las principales empresas navieras de Europa que explota buques de gran capacidad (buques de pasaje de transbordo rodado). Su capacidad global, en términos de pasajeros o mercancías, es cercana o superior a la de sus competidores en las rutas de Córcega (por ejemplo, Moby Lines, Corsica Linea y La Méridionale).

6.2.2. *Las objeciones relativas al alcance de los requisitos mínimos son infundadas*

(667) Las autoridades francesas señalan que es esencial establecer una distinción clara entre el artículo 2.4 de las normas de licitación, que contiene una lista exhaustiva e inalterable de características mínimas, y el anexo 1 de los CDSP, que sirve de referencia técnica general y en el que se detallan las capacidades mínimas sin describirlas como características mínimas. El anexo 1 establece elementos técnicos cuya naturaleza depende de su inclusión en el artículo 2.4 de las normas de licitación: Francia explica que, si un elemento se menciona en dicho artículo y se especifica a continuación en el anexo 1, se trata de un requisito mínimo.

(668) Además, Francia expone que, en el contexto de los CDSP 2019-2020, el Tribunal Administrativo de Bastia solo examinó los requisitos que podían vincularse a las características mínimas, y declaró que estos requisitos técnicos, que se refieren a la capacidad de transporte de los buques, figuran entre los requisitos contractuales mínimos enumerados en el artículo 2.4 de las normas de licitación (19 de marzo de 2019, n.º 1900289). Según Francia, este razonamiento fue confirmado por el Consejo de Estado en una sentencia de 24 de junio de 2019, en la que declaraba que el anexo técnico relativo a los servicios que figura en el anexo 1 del proyecto de contrato, que exige al menos cuarenta tomas de corriente para vehículos frigoríficos en cada travesía, debía considerarse, habida cuenta de lo dispuesto en el artículo 4.1 de las normas de licitación, como parte de los documentos de licitación y, por consiguiente, como explicación de las características mínimas previstas, por lo que el juez competente para adoptar medidas cautelares no incurrió en error de Derecho en su sentencia. Contrariamente a lo que defiende Corsica Ferries, el Consejo de Estado, según Francia, no estimó que el anexo en su totalidad constituyese un requisito mínimo.

(669) Del mismo modo, las autoridades francesas reiteran que el anexo 1 de los CDSP no fue modificado, de modo que ni las características mínimas ni las capacidades mínimas fueron mal entendidas. Por lo tanto, las ofertas se ajustaban a estas características y capacidades mínimas.

(670) Por lo que se refiere a la claridad de los requisitos mínimos, las autoridades francesas se remiten al auto del Tribunal Administrativo de Bastia de 20 de julio de 2022 (considerando 274), en el que se concluye que la información sobre los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios era suficiente para permitir a los candidatos evaluar el alcance de las obligaciones de los contratistas y presentar una oferta ([227]).

7. EVALUACIÓN DE LAS MEDIDAS

7.1. Existencia de ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE

(671) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, son incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen con falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones.

7.1.1. *Existencia de una empresa*

(672) Con arreglo a jurisprudencia reiterada ([228]), la Comisión debe determinar, en primer lugar, si los prestadores de servicios son empresas en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE. El concepto de «empresa» abarca cualquier entidad que ejerza una actividad económica, con independencia de su estatuto jurídico y de su modo de financiación. Cualquier actividad consistente en ofrecer bienes y servicios en un determinado mercado constituye una actividad económica ([229]).

(673) Los CDSP consisten en la prestación de servicios de transporte marítimo de mercancías y pasajeros entre Córcega y la Francia continental a cambio de una compensación abonada a los beneficiarios de dichos CDSP (Corsica Linea y La Méridionale). Por consiguiente, Corsica Linea y La Méridionale ejercen actividades económicas. En consecuencia, son empresas con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

([227]) El Tribunal Administrativo observó, en particular, que el expediente de licitación incluía documentos informativos sobre los servicios marítimos entre Córcega y el continente, como los informes anuales de los contratistas correspondientes a los años 2017, 2018 y 2019, que contenían un análisis de la calidad de los servicios.

([228]) Sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ECLI:EU:C:1998:303, y sentencia de 23 de abril de 1991, Höfner y Elser, C-41/90, ECLI:EU:C:1991:161, apartado 21.

([229]) Sentencia de 16 de junio de 1987, Comisión/Italia, C-118/85, ECLI:EU:C:1987:283, apartado 7; sentencia de 18 de junio de 1998, Comisión/Italia, C-35/96, ibidem, apartado 36.

7.1.2. *Imputabilidad de las medidas al Estado y presencia de fondos estatales*

7.1.2.1. Imputabilidad de las medidas al Estado

(674) De la jurisprudencia reiterada se deduce que las medidas adoptadas por los organismos intraestatales de los Estados miembros, con independencia de su rango y designación, están comprendidas, al igual que las medidas adoptadas por la administración central, en el ámbito de aplicación del artículo 107, apartado 1, del TFUE si se cumplen los requisitos establecidos en dicha disposición ([230]).

(675) La Comisión observa en el presente asunto que la OTC, a saber, la autoridad que concedió las medidas examinadas, es una autoridad administrativa totalmente vinculada a la CTC, que a su vez es una entidad infraestatal (considerando 82). La OTC, cuya presidencia la ostenta un miembro de la CTC (considerando 82), está sujeta a la supervisión de la CTC en el ejercicio de sus actividades (considerando 83). La CTC también nombra al director de la OTC, y las decisiones de la OTC (incluidas las presupuestarias) son adoptadas por un comité administrativo compuesto por representantes de los departamentos de Corse-du-Sud y Haute-Corse y, principalmente, por representantes electos de la Asamblea de Córcega (considerando 82). La propia concesión de los CDSP fue objeto de una votación de aprobación por parte de la Asamblea de Córcega (considerando 280).

(676) Por consiguiente, las medidas en cuestión son imputables al Estado.

7.1.2.2. Presencia de recursos estatales

(677) Según reiterada jurisprudencia, los recursos de los entes territoriales deben considerarse fondos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([231]).

(678) Como se menciona en el considerando 84, los CDSP se financian a través de una dotación de continuidad territorial abonada por la Administración central a la CTC, que la transfiere a la OTC por ley. Por lo tanto, los CDSP se financian con los recursos de la CTC, que es una entidad infraestatal.

(679) Por lo tanto, la Comisión considera que la financiación de los CDSP implica fondos estatales.

7.1.3. *Existencia de una ventaja*

(680) Para apreciar si una medida estatal constituye una ayuda a una empresa, conviene determinar si la empresa en cuestión se beneficia de una ventaja económica que le evita soportar costes que, habitualmente, deberían haber gravado sus recursos financieros propios, o si se beneficia de una ventaja de la que no se habría beneficiado en las condiciones habituales del mercado ([232]).

(681) Dado que las medidas examinadas se conceden como delegación de servicio público, constituyen una ventaja para el beneficiario, a menos que dicha compensación cumpla acumulativamente los cuatro criterios Altmark ([233]).

(682) En vista de lo anterior, la Comisión examinará si los CDSP cumplen todos los criterios Altmark.

7.1.3.1. Criterios Altmark

(683) En la sentencia Altmark, el Tribunal dictaminó que la compensación por servicio público no confiere una ventaja selectiva y no constituye ayuda con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE si se cumplen cuatro criterios acumulativos:

— la empresa beneficiaria ha sido efectivamente encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público y estas obligaciones deben estar claramente definidas (criterio 1);

— los parámetros sobre cuya base se calculará la compensación se establecieron previamente de manera objetiva y transparente (criterio 2);

([230]) Sentencia de 12 de mayo de 2011, Région Nord-Pas-de-Calais, T-267/08 y T-279/08, ECLI:EU:T:2011:209, apartado 108.
([231]) Ibidem, párrafo 109.
([232]) Sentencia de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión, C-301/87, ECLI:EU:C:1990:67, apartados 44 y 45.
([233]) Sentencia de 24 de julio de 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, apartados 87 a 93.

— la compensación no sobrepasa lo necesario para cubrir total o parcialmente los costes ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable para la ejecución de dichas obligaciones (criterio 3);

— cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público no se ha realizado en el marco de un procedimiento de contratación pública, que el nivel de la compensación necesaria se ha calculado sobre la base de un análisis de los costes que una empresa media, bien dirigida y adecuadamente equipada en medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar estas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las mismas (criterio 4).

7.1.3.2. Cumplimiento del cuarto criterio Altmark

7.1.3.2.1. Proveedor seleccionado en un procedimiento de licitación que permita seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios al menor coste para la colectividad

(684) Un procedimiento de contratación pública solo excluye la existencia de una ayuda estatal si permite seleccionar al candidato capaz de prestar estos servicios originando el menor coste para la colectividad.

(685) La Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas de la Unión Europea en materia de ayudas estatales a las compensaciones concedidas por la prestación de servicios de interés económico general (en lo sucesivo, «**la Comunicación SIEG**») ([234]) establece los criterios para evaluar si se ha cumplido el cuarto criterio Altmark.

(686) El punto 66 de la Comunicación SIEG precisa que, por lo que se refiere a las características de la licitación, un diálogo competitivo o un procedimiento negociado con publicación de un anuncio de licitación confieren un amplio margen de apreciación al poder adjudicador y pueden restringir la participación de operadores interesados. Por tanto, solo pueden ser considerados suficientes para satisfacer el cuarto criterio Altmark en casos excepcionales.

(687) En el presente asunto, la Comisión observa que Francia concedió las medidas en cuestión mediante un procedimiento negociado (considerandos 277 y 278). Así pues, no puede considerarse que tal procedimiento garantice, en principio, el menor coste para la colectividad en el marco de la Comunicación SIEG.

(688) Además, no hay nada en el asunto que nos ocupa que permita considerar que el procedimiento de licitación de los CDSP constituye un caso excepcional que se aparta de dicha presunción.

(689) En primer lugar, el procedimiento se inscribe en el ámbito de las comunicaciones marítimas de Córcega, donde nunca ha habido una situación de libre competencia debido a las limitaciones impuestas por el régimen de OSP y a la existencia histórica de sucesivos CDSP (considerandos 60 y 61). Por lo tanto, este contexto puede limitar la oferta comercial y la competencia de las comunicaciones marítimas de Córcega y no es probable que garantice un servicio al menor coste para la colectividad.

(690) En segundo lugar, como señala Corsica Ferries (considerando 518), los criterios de adjudicación de la licitación relativos a la compensación financiera solo tenían una ponderación del 20 %, mientras que la de los criterios referentes al valor técnico de las ofertas era del 60 % (considerando 271). La Comisión observa que estos criterios técnicos no se definieron de manera que permitieran una competencia efectiva que minimizara la ventaja de que disfrutaban los adjudicatarios, ya que dichos criterios medían principalmente la capacidad y la calidad de los candidatos en términos de cumplimiento de las obligaciones de servicio público asignadas (horarios, adaptación de la flota a las necesidades de los usuarios, calidad de los servicios prestados a los usuarios profesionales y particulares, etc.), en lugar de fomentar una competencia efectiva que minimizara el importe de la compensación.

([234]) DO C 8 de 11.1.2012, p. 4.

(691) Además, la Comisión señala que el procedimiento de contratación de los CDSP no dio lugar a una competencia suficiente abierta y genuina, dado el reducido número de candidatos para cada lote (considerando 276). Los argumentos de Corsica Linea y La Méridionale de que existía una presión competitiva significativa porque «era notorio» que tres operadores (Corsica Linea, La Méridionale y Corsica Ferries) podían presentar una oferta (considerandos 577 y 614) son puramente especulativos y, por otra parte, no han sido probados, ya que Corsica Ferries no se presentó al procedimiento de adjudicación de los CDSP. Del mismo modo, el hecho de que el número de candidatos (Corsica Linea y La Méridionale) sea acorde al número de operadores que participaron en la consulta a los operadores no demuestra por sí solo la existencia de una competencia suficiente abierta y genuina (considerando 613). Por otra parte, su propia observación de que ningún operador distinto de esos tres operadores manifestó su interés en el mercado de Córcega (considerando 575) pone de manifiesto el bajo nivel de competencia generado por el procedimiento de adjudicación de los CDSP, hecho reconocido por La Méridionale (considerando 613). Asimismo, a pesar de tener interés, Corsica Ferries no presentó una oferta que habría podido contribuir a aumentar la presión competitiva durante el procedimiento de licitación de los CDSP (considerando 273). Así pues, las alegaciones de Corsica Linea de que i) el procedimiento de negociación redujo el importe de la compensación financiera inicialmente propuesto por los candidatos (considerando 578) y que ii) las autoridades francesas no estaban obligadas a aceptar las ofertas de dichos candidatos (considerando 579) no demuestran por sí solas que la OTC obtuviera servicios de transporte marítimo al menor coste para la colectividad.

(692) Por último, en el caso de procedimientos en los que solo se presente una oferta, la licitación no puede considerarse suficiente para garantizar el menor coste para la colectividad ([235]). En el asunto que nos ocupa, todos los CDSP, salvo los relativos a los servicios prestados a Propriano y Porto-Vecchio (que atrajeron dos solicitudes de participación), solo recibieron una solicitud. Corsica Linea no explica a este respecto por qué la falta de una oferta competidora para tres de los lotes no permite excluir la existencia de una presión suficiente en este caso (considerando 576). Del mismo modo, en los lotes 3 (Porto-Vecchio) y 4 (Propriano), el hecho de que las autoridades francesas aceptaran la oferta más baja en ambos casos no demuestra que la oferta seleccionada fuera, en sí misma, la oferta con menor coste para la colectividad.

(693) De estas consideraciones se desprende que el procedimiento de licitación de los CDSP no garantizaba a la colectividad que los servicios en cuestión se contrataran al menor coste.

7.1.3.2.2. Compensación determinada sobre la base de los costes que habría soportado una empresa media, bien gestionada y con los medios adecuados para cumplir las obligaciones de servicio público asignadas

(694) La Comisión recuerda que el cuarto criterio establecido en la sentencia Altmark, basado en el análisis de los costes en relación con una empresa media, bien gestionada y dotada de medios adecuados, debe utilizarse cuando la empresa encargada de la ejecución de obligaciones de servicio público no sea elegida en el marco de un procedimiento de contratación pública.

(695) Las autoridades francesas no han aportado ninguna prueba o información que demuestre que la compensación abonada en virtud de los CDSP se determinara sobre la base de los costes que una empresa media, bien gestionada y con los medios adecuados asumiría para cumplir las obligaciones de servicio público que se le hubieran asignado. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

(696) Asimismo, cabe señalar que los CDSP no hacen referencia alguna a los costes en que incurriría una empresa media, bien gestionada y con los medios adecuados para cumplir las obligaciones de servicio público que le hubiesen sido encomendadas. Por el contrario, de la información que consta en el expediente se desprende que la compensación solo se determinó al término del procedimiento de licitación de los CDSP, tras las negociaciones entre los beneficiarios de los CDSP y la OTC, sin que durante dichas negociaciones se hiciera referencia alguna a los costes que soportaría una empresa media, bien gestionada y dotada de medios adecuados para cumplir las obligaciones de servicio público que se le encomendasen para determinar el importe de la referida compensación.

([235]) Comunicación SIEG, punto 68.

(697) A falta de pruebas específicas aportadas por Francia, la Comisión solo puede concluir que la compensación concedida en virtud de los CDSP no se determinó sobre la base de los costes que una empresa media, bien gestionada y con los medios adecuados asumiría para cumplir las obligaciones de servicio público que se le hubieran asignado.

(698) En consecuencia, los CDSP no cumplen el cuarto criterio Altmark.

7.1.3.3. Conclusión sobre la existencia de una ventaja

(699) En vista de lo anterior, la Comisión concluye que los CDSP confirieron a sus beneficiarios una ventaja económica que no habrían obtenido en condiciones normales de mercado.

7.1.4. *Selectividad de los CDSP*

(700) Cuando la Comisión detecta la presencia de una ventaja que se derive directa o indirectamente de una determinada medida, incumbe también a la Comisión acreditar, además, que dicha ventaja beneficia específicamente a una o varias empresas.

(701) La exigencia de selectividad difiere en función de si la medida en cuestión se prevé como un régimen general de ayuda o como una ayuda individual. En este último caso, la identificación de la ventaja económica permite, en principio, presumir su selectividad ([236]).

(702) En el presente asunto, todos los CDSP se concedieron en virtud de contratos bilaterales celebrados con cada uno de los beneficiarios.

(703) Por lo tanto, estos CDSP son medidas individuales y, por lo tanto, procede presumir su selectividad en favor de dichos beneficiarios.

7.1.5. *Obstáculo a los intercambios comerciales entre los Estados miembros y falseamiento de la competencia dentro de la UE creado por los CDSP*

(704) Las ayudas que tienen el objetivo de liberar a una empresa de los costes propios de su gestión corriente o de sus actividades normales, con los que normalmente debería haber cargado, falsean en principio la competencia ([237]). En efecto, se ha considerado que toda concesión de ayudas a una empresa que ejerce sus actividades en el mercado comunitario puede falsear la competencia y afectar a los intercambios entre Estados miembros.

(705) El transporte marítimo dentro de un Estado miembro (cabotaje marítimo) está abierto a todos los operadores comunitarios desde el 1 de enero de 1993 ([238]). Desde esa fecha, las ayudas concedidas a una empresa de transporte de pasajeros o mercancías dentro de un Estado miembro pueden constituir, por tanto, un obstáculo a los intercambios comerciales entre los Estados miembros. En el presente asunto, los CDSP conceden una compensación por la prestación de servicios de transporte marítimo de mercancías y pasajeros en relación con las comunicaciones marítimas de Córcega. Por lo tanto, esta compensación puede afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros, también porque Córcega tiene conexiones con Italia.

(706) Procede recordar que Corsica Linea y La Méridionale explotan rutas entre la Francia continental y Córcega en competencia directa con operadores como Corsica Ferries, pero también, potencialmente, con cualquier empresa marítima que ofrezca o pueda ofrecer servicios de transporte marítimo con origen o destino en Córcega (considerando 45). Esto es tanto más cierto si se tiene en cuenta el importante tráfico de pasajeros entre Córcega y el territorio continental de Francia e Italia (considerando 56). Así pues, la Comisión observa que es probable que las medidas refuercen la posición de Corsica Linea y La Méridionale en relación con las empresas de transporte marítimo competidoras de la Unión Europea y, de este modo, pueden falsear la competencia.

(707) En consecuencia, es probable que las medidas falseen la competencia en el mercado interior y afecten a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

([236]) Sentencia de 4 de junio de 2015, MOL, C-15/14, ECLI:EU:C:2017:362, apartado 60.

([237]) Véase la sentencia de 19 de septiembre de 2000, Alemania/Comisión, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, apartado 30 y la jurisprudencia citada.

([238]) Véase el Reglamento sobre cabotaje.

7.1.6. *Conclusión sobre la existencia de ayuda estatal*

(708) Sobre la base de lo anterior, la Comisión considera que la compensación concedida a los operadores en virtud de los CDSP constituye ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

7.2. **Legalidad de las medidas**

(709) Con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE, el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo ([239]) dispone que «[s]alvo disposición en contrario de cualesquiera Reglamentos adoptados de conformidad con el artículo 109 del TFUE o cualquier otra disposición pertinente del Tratado, el Estado miembro interesado deberá notificar a la Comisión con la suficiente antelación cualquier proyecto de concesión de nueva ayuda». El artículo 3 del mismo Reglamento prevé asimismo que «[l]a ayuda que deba notificarse a tenor de lo dispuesto en el artículo 2, apartado 1, no podrá llevarse a efecto antes de que la Comisión adopte o deba considerarse que ha adoptado una decisión autorizando dicha ayuda».

(710) La Comisión observa que, aunque las autoridades francesas efectivamente notificaron, el 27 de diciembre de 2022, sus planes de establecer CDSP para el período comprendido entre el 1 de enero de 2023 y el 31 de diciembre de 2030, los llevaron a efecto el 1 de enero de 2023, sin que la Comisión adoptara o se considerase que había adoptado una decisión que los autorizara. Por lo tanto, las medidas en cuestión infringen, en principio, el artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2015/1589.

(711) La Comisión señala que, en virtud de la Decisión SIEG, los Estados miembros pueden quedar exentos, en determinados casos, de la obligación de notificación prevista en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

(712) A este respecto, es necesario examinar si los CDSP entran en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG para determinar si las medidas están exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

(713) La Comisión recuerda, en primer lugar, que, según reiterada jurisprudencia, como excepción a la regla general de la obligación de notificación, las disposiciones de un reglamento o de una decisión de exención de notificación, así como los requisitos que en ellos se establecen, deben interpretarse de manera estricta ([240]).

(714) El ámbito de aplicación de la Decisión SIEG se define en su artículo 2. El artículo 2, letra d), establece que las ayudas estatales en forma de compensación por servicio público para conexiones marítimas con islas no están exentas de la obligación de notificación si el tráfico medio anual en dichas rutas superó los 300 000 pasajeros durante los dos ejercicios económicos anteriores a aquel en el que se atribuyó el carácter de servicio de interés económico general.

(715) El artículo 2, letra d), de la Decisión SIEG se refiere únicamente al transporte marítimo de pasajeros y no menciona el transporte marítimo de mercancías. Habida cuenta del principio de interpretación estricta que rige la aplicación de una decisión de exención de notificación (considerando 713), la Comisión considera que, a falta de una referencia explícita al transporte marítimo de mercancías, la compensación abonada por los SIEG en relación con el transporte marítimo de mercancías o con los servicios combinados (pasajeros/mercancías) no puede estar cubierta por la Decisión SIEG ([241]).

(716) Dado que los CDSP se refieren a servicios combinados, la compensación concedida a los beneficiarios de los CDSP no entra en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG.

(717) Las observaciones de las partes interesadas a este respecto no alteran esta conclusión.

([239]) Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015, por el que se establecen normas detalladas para la aplicación del artículo 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (DO L 248 de 24.9.2015, p. 9, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/1589/oj).

([240]) Sentencia de 21 de julio de 2016, Dilly's Wellnesshotel, C-493/14, ECLI:EU:C:2016:577, apartados 37 y 38; sentencia de 5 de marzo de 2019, Eesti Pagar AS, C-349/17, ECLI:EU:C:2019:172, apartado 60.

([241]) Para una interpretación por analogía, véase la sentencia de 19 de octubre de 2023, SAD Trasporto locale, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, apartados 23 a 29, relativa al ámbito de aplicación de un reglamento que exime de notificación las ayudas estatales concedidas en forma de compensación por servicio público por servicios de transporte terrestre.

(718) En primer lugar, a diferencia de lo que afirma Corsica Linea (considerando 582), la exclusión del transporte marítimo de mercancías del ámbito de aplicación de la Decisión SIEG no es contraria ni al texto de la Decisión SIEG ni a su finalidad, tal como se interpreta en el considerando 24 de dicha Decisión. De hecho, ninguno de los artículos de la Decisión SIEG menciona el transporte marítimo de mercancías. El considerando 24 se limita a especificar las normas aplicables a las ayudas estatales concedidas para la financiación de SIEG en los sectores del transporte aéreo y marítimo, aclarando simplemente que la Decisión SIEG determina las condiciones en las que dichas ayudas pueden quedar exentas de la obligación de notificación establecida en el artículo 108, apartado 3, del TFUE en ausencia de una norma sectorial sobre este aspecto. Sin embargo, el artículo 2, letra d), que define el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG, no cubre el transporte marítimo de mercancías. Además, Corsica Linea no justifica por qué la exclusión del transporte marítimo de mercancías de la Decisión SIEG sería contraria al principio de igualdad de trato.

(719) Asimismo, la alegación de que la referencia al umbral de pasajeros exclusivamente se justifica por el hecho de que el tráfico de pasajeros es un indicador global de la importancia económica de una ruta determinada (considerando 584) no demuestra que la Decisión SIEG englobe expresamente al transporte marítimo de mercancías. Por el contrario, la Comisión señala que el objetivo principal de los CDSP es el transporte de mercancías y que el transporte de pasajeros se limita al transporte de pasajeros sanitarios y conductores (excepto en la ruta Marsella-Propriano), cuyos volúmenes son reducidos.

(720) Por último, la observación de que la práctica decisoria de la Comisión sugiere que la Decisión SIEG se aplica a los servicios combinados carece de pertinencia (considerando 583), ya que, según reiterada jurisprudencia, la Comisión no está vinculada por su práctica decisoria ([242]).

(721) En consecuencia, la Decisión SIEG no es aplicable en el presente asunto. De ello se deduce que las medidas fueron ejecutadas ilegalmente por las autoridades francesas, infringiendo el artículo 3 del Reglamento (UE) 2015/1589 y el artículo 108, apartado 3, del TFUE.

7.3. **Compatibilidad de las medidas**

7.3.1. *Aplicación del artículo 106, apartado 2, del TFUE y del Marco SIEG*

(722) Cuando la compensación por servicio público constituya ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, dicha compensación estará sujeta a lo dispuesto en los artículos 106, 107 y 108 del TFUE.

(723) La evaluación de la compatibilidad con el mercado interior de las ayudas estatales concedidas para SIEG tiene su base jurídica en el artículo 106, apartado 2, del TFUE. En el presente asunto, la ayuda estatal en cuestión se refiere a la concesión de una compensación a cambio del cumplimiento de obligaciones de servicio público en el marco de un SIEG. Por lo tanto, es necesario analizar la compatibilidad de la ayuda con el artículo 106, apartado 2, del TFUE y, más concretamente, con las normas específicas relativas a la aplicación de dicho artículo.

(724) En el presente asunto, las normas específicas relativas a la aplicación del artículo 106, apartado 2, del TFUE figuran en el Marco SIEG. De acuerdo con lo dispuesto en el punto 11 del Marco SIEG, «las ayudas estatales que no entran en el ámbito de aplicación de la [Decisión SIEG] pueden declararse compatibles con el artículo 106, apartado 2, del Tratado cuando sean necesarias para el funcionamiento del servicio de interés económico general y no afecten al desarrollo de los intercambios en forma tal que sea contraria al interés de la Unión. Para alcanzar este equilibrio deben cumplirse las siguientes [condiciones] expuestas en las secciones 2.2. a 2.10 [del Marco SIEG]».

(725) La Comisión observa que las autoridades francesas también notificaron los CDSP sobre la base del Marco SIEG.

(726) Por lo tanto, en las secciones siguientes se expone el análisis de la Comisión sobre la compatibilidad de las medidas en cuestión con las condiciones establecidas en el Marco SIEG, dado que las medidas no entran en el ámbito de aplicación de la Decisión SIEG (considerando 721).

([242]) Sentencia de 20 de septiembre de 2011, Regione autonoma della Sardegna, T-394/08, ECLI:EU:T:2011:493, apartado 190.

(727) Cabe señalar asimismo que, de conformidad con el punto 8 del Marco SIEG, los principios expuestos en el Marco SIEG se aplican a las compensaciones por servicio público concedidas en el ámbito del transporte marítimo, sin perjuicio de disposiciones específicas más estrictas contenidas en la legislación sectorial de la Unión. En el ámbito del transporte marítimo, el Reglamento sobre cabotaje, según la interpretación de la Comunicación interpretativa, establece las condiciones en las que un Estado miembro puede celebrar contratos de servicio público con empresas navieras que presten servicios regulares con origen o destino en islas, y abonar una compensación económica a los armadores como contrapartida. Por consiguiente, la Comisión analizará la compatibilidad de las medidas con el Marco SIEG, sin perjuicio de las disposiciones específicas establecidas en el Reglamento sobre cabotaje.

7.3.2. *Existencia de un verdadero servicio de interés económico general*

(728) De conformidad con el apartado 12 del Marco SIEG, la ayuda debe concederse a un verdadero servicio de interés económico general correctamente definido como establece el artículo 106, apartado 2, del Tratado. La carga de la prueba de demostrar la correcta definición del alcance del servicio público recae en el Estado miembro ([243]), entendiéndose que el examen de la Comisión se limita a los errores manifiestos de apreciación, como se indica en el punto 13 del Marco SIEG.

(729) El apartado 13 del Marco SIEG señala que los Estados miembros no pueden vincular obligaciones específicas de servicio público a servicios que ya prestan, o pueden prestar satisfactoriamente y en condiciones tales como el precio, las características de calidad objetivas, la continuidad y el acceso al servicio acordes con el interés público, definido por el Estado, empresas que operan en condiciones normales de mercado.

(730) El punto 14 del Marco SIEG establece subraya que los Estados miembros deben probar que han considerado debidamente las necesidades de servicio público corroborado mediante consulta pública u otros instrumentos adecuados para tomar en cuenta los intereses de usuarios y proveedores.

(731) Como se indica en el considerando 727, el Reglamento sobre cabotaje autoriza a un Estado miembro a celebrar contratos de servicio público para la prestación de servicios regulares con origen o destino en islas a cambio de una compensación económica. En virtud del Reglamento sobre cabotaje, por «contrato de servicio público» se entiende un contrato celebrado a fin de prestar servicios de transporte suficientes. Puede comprender, en particular:

— normas de continuidad, regularidad, capacidad y calidad;

— servicios de transporte complementarios;

— servicios de transporte a precios y condiciones específicos, en especial para determinadas categorías de viajeros o para determinadas conexiones; y

— adaptaciones de los servicios a las necesidades reales.

(732) Las dos sentencias dictadas por el Tribunal General el 1 de marzo de 2017 en los asuntos T-366/13 (en lo sucesivo, «la sentencia SNCM I») ([244]) y T-454/13 (en lo sucesivo, «la sentencia SNCM II») ([245]) aclararon las obligaciones que incumben a los Estados miembros en lo que respecta a la definición del alcance de un servicio público y la forma que debe adoptar la intervención pública para garantizar la prestación de dicho servicio. En particular, el Tribunal General confirmó que el alcance de un contrato de servicio público debe responder a una necesidad de servicio público caracterizada por i) la demanda de la totalidad o parte de los servicios por parte de los usuarios, ii) no ser satisfecha por los operadores del mercado a falta de una obligación impuesta a tal efecto por las autoridades públicas, iii) el Estado miembro, para satisfacer esta necesidad, debe adoptar preferentemente el enfoque que menos perjudique las libertades esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior ([246]).

([243]) Sentencia de 15 de noviembre de 2018, Stichting Woonlinie, T-202/10 RENV II y T-203/10 RENV II, ECLI:EU:T:2018:795, apartados 79 a 83.
([244]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM I, *ibidem*.
([245]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM II, *ibidem*.
([246]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM II, apartado 134.

(733) En el presente asunto, procede examinar si el alcance de los CDSP cumple los requisitos establecidos en el Marco SIEG y en el Reglamento sobre cabotaje, conforme a la interpretación de la Comunicación interpretativa. Por consiguiente, la Comisión examinará si los CDSP responden a una necesidad de servicio público y si representan el enfoque menos perjudicial para las libertades esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior.

7.3.2.1. Caracterización de una necesidad de servicio público

(734) Como declaró el Tribunal General en la sentencia SNCM II, la caracterización de una necesidad de servicio público en relación con el cabotaje marítimo solo puede resultar de la demostración de la demanda por parte de los usuarios de un determinado servicio no satisfecho por el mercado. Según el Tribunal General, una necesidad de servicio público puede valorarse, entre otros medios, a través de estudios de mercado, consultas públicas o convocatorias de proyectos ([247]).

(735) Estas condiciones corresponden, en esencia, a las impuestas por los puntos 14 (los Estados miembros deben tomar debidamente en cuenta los intereses de los usuarios, mediante consulta pública u otros instrumentos adecuados) y 13 (los Estados miembros deben estar seguros de que existe una deficiencia del mercado) del Marco SIEG.

(736) De ello se deduce, en primer lugar, que si no existe una *demanda por parte de los usuarios* de la totalidad o una parte de los servicios, no puede haber necesidad de servicio público. A este respecto, el punto 14 del Marco SIEG establece que los intereses de los usuarios deben tomarse debidamente en cuenta mediante consultas públicas u otros instrumentos adecuados. La determinación de la demanda de los usuarios, tanto en términos cualitativos como cuantitativos, es necesaria a fin de establecer el marco para el análisis de las deficiencias del mercado. La definición de una necesidad de servicio público consiste en comparar la demanda de los usuarios con la oferta comercial que los operadores propondrían en ausencia de la obligación de servicio público prevista por un Estado miembro.

(737) Del mismo modo, a falta de una *deficiencia del mercado*, no puede haber necesidad de servicio público. El análisis de las deficiencias del mercado se divide en dos fases. En primer lugar, es necesario examinar los servicios que el mercado ofrecería en ausencia de la obligación de servicio público prevista. A este respecto, el punto 14 del Marco SIEG establece que los intereses de los proveedores de servicios deben tomarse debidamente en cuenta mediante consultas públicas u otros instrumentos adecuados. A continuación, procede examinar si tal oferta sería suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios.

(738) Como señala acertadamente Corsica Ferries (considerandos 455 y 456), la determinación de la oferta del mercado no se limita a la determinada previamente en el mercado, sino que debe valorarse de manera dinámica, evaluando la futura oferta en el mercado. En otras palabras, al analizar una deficiencia del mercado, los Estados miembros están obligados a verificar que la oferta existente *y* potencial (es decir, la oferta que un operador podría proporcionar, de forma creíble y en un plazo razonable, en ausencia de la obligación de servicio público prevista) no sería suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios determinada.

(739) Sin embargo, contrariamente a lo que afirma Corsica Ferries (considerando 457), la Comisión no está obligada a llevar a cabo un examen detallado del análisis del Estado miembro sobre la existencia de una deficiencia del mercado. Como se indica en el considerando 728, el examen de la Comisión se limita a comprobar la existencia de un error manifiesto de apreciación.

(740) En el presente asunto, las autoridades francesas se cuestionaron la necesidad de mantener los contratos de servicio público en el marco de las comunicaciones marítimas de Córcega. Concluyeron que debían mantenerse a la luz de las necesidades de servicio público que habían determinado. Las subsecciones siguientes presentan el análisis de la Comisión de cada una de las necesidades de servicio público determinadas por Francia.

7.3.2.1.1. Necesidad de transporte marítimo de pasajeros residentes y no residentes en Córcega entre Marsella y Propriano

(741) En el contexto de esta subsección, la Comisión examinará si la necesidad de transporte marítimo de pasajeros residentes y no residentes en Córcega en la ruta Marsella-Propriano satisface i) la demanda de dichos usuarios, convenientemente demostrada por Francia, ii) que no podía satisfacerse mediante la oferta privada.

([247]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM II, apartado 135.

7.3.2.1.1.1. Existencia de demanda por parte de los usuarios

7.3.2.1.1.1.1. Demanda cualitativa

1) Sobre los instrumentos adecuados utilizados para establecer la demanda cualitativa

(742) La Comisión observa que las autoridades francesas determinaron la demanda de los pasajeros de comunicaciones marítimas con Córcega, incluida la ruta Marsella-Propriano, por varios medios.

(743) En primer lugar, las autoridades francesas organizaron varias consultas públicas para recabar información sobre la demanda de estos pasajeros.

(744) En la primera consulta, la consulta a los usuarios (considerando 93), se invitaba a todos los pasajeros a responder a un cuestionario general sobre el uso de los servicios de transporte marítimo entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega. Este cuestionario iba acompañado de varios documentos en los que se informaba a los usuarios de i) las principales características de las comunicaciones marítimas de Córcega, ii) las medidas adoptadas por las autoridades francesas para determinar la existencia de una necesidad de servicio público y iii) la presentación de las diferentes categorías de usuarios inicialmente establecidas por Francia (considerando 95). La Comisión considera que toda esta información permitió a los usuarios comprender el contexto en el que se enmarcaba la consulta. Además, la consulta a los usuarios estuvo abierta durante un período de un mes, es decir, un plazo razonable. Esta consulta y sus documentos informativos estaban a disposición del público en general en el sitio web de la CTC y se publicitaron en la prensa local y regional (considerandos 94, 95 y 366) con el fin de garantizar una difusión lo más amplia posible entre el público.

(745) El cuestionario contenía unas veinte preguntas, concebidas para evaluar las necesidades de los usuarios de cada enlace marítimo entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega, incluido el enlace Marsella-Propriano. El detalle de las preguntas, expuesto en la sección 3.4.2.1.1.1.1, demuestra que permitieron a las autoridades francesas recabar información, respecto de cada ruta entre Córcega y la Francia continental (incluida la ruta Marsella-Propriano), sobre las necesidades de los pasajeros en términos de horas de salida y llegada, tipos de viajes (automóvil y camarote), frecuencias de los servicios marítimos y tarifas aplicadas (considerando 105). Además, el cuestionario incluía varias preguntas relativas a la sustituibilidad (desde el punto de vista de los usuarios) de los puertos continentales (considerando 106) y del transporte aéreo y marítimo (considerando 107).

(746) En general, las preguntas proponían varias respuestas posibles. Varias preguntas incluso permitían a los encuestados dar respuestas diferentes a las propuestas. En general, las autoridades francesas aceptaron cualquier contribución en forma de texto libre (considerando 109). Por lo tanto, el cuestionario era lo suficientemente abierto como para permitir expresar diversos puntos de vista. Las respuestas sugeridas eran claras, verosímiles y variadas. Procede rechazar la observación de Corsica Ferries de que el cuestionario era demasiado restrictivo (considerando 401).

(747) En la Decisión de incoación ([248]), la Comisión cuestionó el posible sesgo metodológico causado por el hecho de que el cuestionario estaba destinado principalmente a los usuarios de las rutas marítimas entre el puerto de Marsella y Córcega. No obstante, tras un análisis en profundidad, la Comisión observa que el cuestionario no presentaba tal sesgo, ya que varias preguntas planteaban a los usuarios la sustituibilidad del puerto de Marsella por los demás puertos continentales para sus viajes hacia y desde Córcega (considerando 106). Así pues, las autoridades francesas estaban en condiciones de comprobar i) si los usuarios comparaban las travesías disponibles en Marsella, en términos de frecuencia y finalidad, con las de Tolón y Niza; ii) si los usuarios pasarían a utilizar los puertos de Tolón y Niza en caso de un hipotético aumento de las tarifas del transporte marítimo en Marsella; y iii) si los usuarios ya habían utilizado los puertos de Tolón o Niza para viajar de o a Córcega, y por qué motivo. En consecuencia, las autoridades francesas pudieron comprender el grado de sustituibilidad entre los puertos continentales y, en particular, entre el puerto de Marsella y los puertos de Tolón y Niza.

(748) Por lo tanto, debe rechazarse la observación de Corsica Ferries sobre la redacción de las preguntas (considerando 400). Contrariamente a lo que alega, las preguntas relativas a los puertos continentales distintos de Marsella no tenían por objeto únicamente explicar la elección del puerto de Marsella por parte del encuestado en detrimento de los demás puertos. También preguntaban a los usuarios sobre las razones por las que utilizaban los puertos de Tolón o Niza en lugar del puerto de Marsella.

([248]) Decisión de incoación, considerando 283.

(749) También hay que tener en cuenta que, históricamente, solo las rutas entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega han sido objeto de contratos de servicio público (considerando 69). Por lo tanto, Francia podía legítimamente cuestionar, en el presente asunto, la necesidad de mantener los contratos de servicio público entre Marsella y los puertos de Córcega, tratando de determinar las necesidades actuales de los usuarios de dichas rutas y si otros servicios (aéreos o marítimos desde otros puertos continentales) podrían satisfacer sus necesidades en condiciones equivalentes a las de las rutas marítimas entre Marsella y Córcega. Corsica Ferries no explica de qué manera el suministro de cuestionarios específicos para los usuarios que utilizan las rutas entre Tolón y Córcega, o entre Niza y Córcega, podría haber dado lugar a conclusiones diferentes de las extraídas por las autoridades francesas.

(750) Por último, la Comisión observa que la consulta a los usuarios recibió numerosas respuestas (casi 1 000) ([249]), proporcionando así a las autoridades francesas una muestra significativa de observaciones directas de los usuarios. En consecuencia, Corsica Ferries no puede alegar que el número de respuestas recibidas fue insuficiente (considerando 402), habida cuenta del número total de pasajeros marítimos que se desplazan entre Córcega y la Francia continental. Corsica Ferries no aporta ninguna información sobre el número mínimo que debería exigirse para utilizar los datos de la consulta a los usuarios. Por ejemplo, está comúnmente aceptado que una muestra de unas 1 000 personas es suficiente para elaborar una encuesta con un bajo margen de error para toda Francia, cuya población supera los 67 millones de habitantes ([250]). En cualquier caso, la consulta a los usuarios fue uno de los varios instrumentos utilizados por las autoridades francesas para determinar la demanda cualitativa de pasajeros.

(751) En cuanto al hecho, denunciado por Corsica Ferries, de que Corsica Linea intentó influir en las respuestas a los cuestionarios invitando a sus empleados a marcar las respuestas que contribuirían a garantizar el mantenimiento del contrato de servicio público (considerando 403), la Comisión señala que se trata de una acusación especialmente grave relativa a un acto que, con arreglo a la legislación nacional, podría ser objeto de procedimientos administrativos o penales. Por lo tanto, tales alegaciones deben ir acompañadas de pruebas claras, concretas y sólidas. Sin embargo, Corsica Ferries no aporta prueba alguna en sus observaciones. Aunque sí proporciona un correo electrónico de un empleado de Corsica Linea, dicho correo electrónico se limitaba a compartir un enlace de internet a la consulta de los usuarios. El correo electrónico no mencionaba la categoría del empleado, los destinatarios o la existencia de documentos adjuntos, por lo que la Comisión no puede evaluar su alcance real.

(752) La segunda consulta, la consulta a los puertos, también invitaba a las autoridades portuarias a presentar sus observaciones sobre las comunicaciones marítimas de Córcega, con el fin de informar a las autoridades francesas, en particular, del nivel de competencia en los servicios de transporte marítimo y de la capacidad de los puertos (considerandos 116 a 119). Como se indica en el considerando 96, esta consulta estuvo abierta durante un mes, lo que constituía un período de tiempo razonable. El cuestionario presentado a las autoridades portuarias estaba suficientemente estructurado para permitir a las autoridades francesas obtener una visión completa y detallada del funcionamiento de los puertos afectados. Asimismo, informó a las autoridades francesas no solo de la demanda de los usuarios (a través de elementos como la zona de influencia del puerto, las instalaciones disponibles para los usuarios del transporte marítimo, la accesibilidad del puerto, etc.), sino también de la oferta que podría ponerse a disposición en el mercado de forma creíble en ausencia de un contrato de servicio público (mediante una descripción completa de los servicios y capacidades de que disponen las empresas navieras en los puertos). Las autoridades francesas recibieron contribuciones de los puertos de Marsella, Tolón y Niza (considerando 120), así como de los puertos de Córcega a través de la CCI de Córcega (considerando 124).

(753) Así pues, las autoridades francesas llevaron a cabo consultas públicas que les permitieron tener en cuenta los intereses de los usuarios.

(754) Las autoridades francesas también encargaron a una consultora económica independiente, Gecodia, que llevara a cabo un estudio complementario de la demanda de los usuarios, paralelamente a las consultas públicas, con el fin de completarlas (considerando 90). El informe de Gecodia contiene las conclusiones de este estudio. La Comisión observa que, de conformidad con el punto 14 del Marco SIEG, un estudio realizado por una consultora económica independiente sobre la demanda de un determinado servicio por parte de los usuarios puede constituir un instrumento adecuado para tomar en consideración los intereses de los usuarios del servicio en cuestión, especialmente cuando dicho estudio se lleva a cabo además de una consulta pública.

([249]) 300 respuestas se referían, en particular, a la ruta Marsella-Propriano.

([250]) https://www.vie-publique.fr/questions-reponses/269387-les-sondages-dopinion-foire-aux-questions-faq (consultado el 18 de octubre de 2024).

(755) Estos elementos demuestran que Francia recurrió a varios instrumentos, que la Comisión considera adecuados en el sentido del punto 14 del Marco SIEG, para tener en cuenta los intereses de los usuarios de los servicios en cuestión.

2) Sobre las conclusiones de Francia respecto de la demanda cualitativa de usuarios entre Marsella y Propriano

(756) La Comisión examinará sucesivamente las conclusiones de las autoridades francesas sobre i) la falta de sustituibilidad del transporte marítimo por el transporte aéreo desde el punto de vista de los pasajeros; ii) la distinción entre los pasajeros residentes en Córcega y los no residentes; iii) la sustituibilidad geográfica del puerto de Marsella por Tolón y Niza; y iv) la sustituibilidad geográfica del puerto de Propriano por los demás puertos de Córcega.

a) Sobre la falta de sustituibilidad del transporte marítimo por el transporte aéreo

(757) La Comisión observa que las autoridades francesas consideraron que la demanda por parte de los usuarios del transporte marítimo entre el continente y Córcega no podía satisfacerse en condiciones equivalentes mediante el transporte aéreo, con independencia de la ruta marítima en cuestión. Francia descartó la sustituibilidad entre el transporte aéreo y el transporte marítimo sobre la base de varios factores, resumidos en los considerandos 127 a 131.

(758) Entre estos factores, la Comisión señala, en particular, que los resultados de la consulta a los usuarios tienden a demostrar que tal sustituibilidad queda excluida, ya que una gran mayoría de los encuestados no hacían una comparación entre el transporte aéreo y el marítimo o lo hacían en muy pocas ocasiones, en particular en la ruta Marsella-Propriano. La Comisión también observa que un porcentaje elevado de los pasajeros viajan con su automóvil en el caso de las comunicaciones marítimas de Córcega, circunstancia confirmada por Corsica Ferries en sus observaciones (considerando 420). El informe de Gecodia también muestra que las limitaciones relativas al tiempo de viaje y las frecuencias de transporte contribuyen a esta falta de sustituibilidad, en la medida en que los tiempos de viaje difieren considerablemente entre los dos modos de transporte (1 hora en avión y 6-12 horas en barco) y hay muchos más vuelos que travesías marítimas.

(759) Sobre la base de estas pruebas, la Comisión considera que tal análisis no parece manifiestamente erróneo. Además, ninguna de las partes interesadas formuló observaciones sobre este aspecto. Por lo tanto, las autoridades francesas podían excluir la sustituibilidad entre el transporte aéreo y el transporte marítimo en el marco de las comunicaciones de Córcega sin incurrir en un error manifiesto de apreciación.

b) Sobre la distinción entre los pasajeros residentes y los no residentes

(760) La Comisión señala que, sobre la base del informe de Gecodia, Francia considera que existen dos categorías de pasajeros que viajan entre Córcega y el continente con una demanda distinta, a saber, los pasajeros residentes, por una parte, y los pasajeros no residentes, por otra (considerandos 132 a 135).

(761) Francia explica que esta distinción se deriva de la existencia de una tarifa especial para los residentes en Córcega impuesta por la CTC y aplicada también por las empresas navieras. La distinción también es fruto de los diferentes hábitos de las dos categorías de usuarios en cuanto a su utilización de los servicios de transporte marítimo (los pasajeros residentes viajan con mayor regularidad a lo largo del año y prefieren las travesías nocturnas) y de su diferente elección del puerto de salida/llegada a la Francia continental (los pasajeros residentes no consideran que Marsella y Niza sean sustituibles, a diferencia de los no residentes).

(762) En la Decisión de incoación, la Comisión consideró, con carácter preliminar, que esta distinción no parecía adolecer de un error manifiesto de apreciación. Sin embargo, tras un análisis en profundidad de las pruebas presentadas por Francia, la Comisión no considera que ninguna de estas consideraciones justifique tal distinción.

(763) En primer lugar, el argumento de que los pasajeros residentes se benefician de una tarifa reducida impuesta por el régimen de OSP de 2019 no demuestra en sí mismo la existencia de hábitos diferentes en la utilización de los servicios de transporte marítimo. La tarifa se determina en función del lugar de residencia del usuario y no de su utilización del servicio en cuestión. La existencia de tal tarifa se explica principalmente por la voluntad política de la CTC de reducir las limitaciones de la insularidad para esta categoría de pasajeros, sin que la tarifa demuestre que los residentes tienen hábitos distintos de los de los no residentes. El argumento de que las empresas navieras pueden aplicar por iniciativa propia tarifas especiales a los residentes también es irrelevante, ya que i) los servicios examinados en el presente asunto son los servicios de transporte marítimo explotados entre Córcega y la Francia continental, y no otras zonas geográficas, y ii) el régimen de OSP de 2019 obliga a las empresas navieras, sin que estas puedan elegir, a aplicar tarifas reducidas a los pasajeros residentes en todas las rutas que presten servicio a Córcega.

(764) Además, por lo que se refiere a los argumentos de que i) los pasajeros residentes viajan durante todo el año (mientras que los no residentes lo hacen principalmente en verano) y ii) utilizan las travesías nocturnas con más frecuencia que los pasajeros no residentes (que prefieren viajar durante el día), es evidente que estas pruebas no son manifiestamente convincentes. Sobre el primer argumento, la consulta a los usuarios demuestra que la mayoría de los encuestados (residentes y no residentes) viajan entre dos y cinco veces al año (considerando 112), incluida la ruta Marsella-Propriano, de modo que estas dos categorías de pasajeros tienen frecuencias de viaje similares, aun cuando tienden a viajar en momentos diferentes del año. Sobre el segundo argumento, la Comisión señala que, como reconocen las propias autoridades francesas, la conclusión de que los residentes viajan por la noche con mayor frecuencia que los no residentes solo se aplica a las rutas entre Tolón y Córcega. Por el contrario, casi el mismo número de pasajeros residentes y no residentes viajan de noche en las rutas entre Niza y Córcega ([251]). En cualquier caso, los resultados de la consulta a los usuarios muestran claramente que todos los usuarios (tanto residentes como no residentes), independientemente de la ruta marítima de que se trate, se muestran satisfechos con las horas de salida y llegada a Córcega vigentes en el momento de la consulta a los usuarios, y estas horas confirman la preferencia de los pasajeros no residentes por las travesías nocturnas (considerando 112).

(765) En términos más generales, los resultados de la consulta a los usuarios confirman en gran medida la existencia de una demanda homogénea entre los pasajeros (considerando 112), residentes o no, de utilización de los servicios de transporte marítimo, incluida la ruta Marsella-Propriano ([252]).

(766) Por consiguiente, la Comisión considera, sobre la base de la información que le han presentado las autoridades francesas, que no existe ninguna diferencia evidente entre las necesidades de los pasajeros residentes y las de los no residentes en lo que respecta a la utilización de los servicios de transporte marítimo con Córcega. Por el contrario, la demanda de servicios de transporte marítimo entre los pasajeros en el contexto de las comunicaciones marítimas de Córcega es muy homogénea.

(767) No obstante, la Comisión observa que las autoridades francesas agregaron la demanda de los pasajeros residentes y de los no residentes a efectos del análisis de las deficiencias del mercado (véase el cuadro 16). Además, el CDSP para la ruta Marsella-Propriano no prevé ninguna obligación específica de servicio público para ninguna de las categorías de viajeros: en otras palabras, las trata por igual, sin reconocer una necesidad de servicio público específica de una de ellas.

(768) Por lo tanto, el error manifiesto de apreciación cometido por las autoridades francesas implicaba una distinción que no cuestionaba por sí misma la caracterización de la necesidad de servicio público en la ruta Marsella-Propriano.

c) Sobre la sustituibilidad geográfica del puerto de Marsella por los demás puertos continentales

(769) La Comisión observa que, por lo que respecta a la elección del puerto continental de salida/llegada (considerando 135), las autoridades francesas consideraron que los pasajeros residentes no hacían distinción entre el puerto de Marsella y el de Tolón. En otras palabras, un pasajero residente que utilice una ruta hacia o desde Córcega puede utilizar el puerto de Marsella o el puerto de Tolón para llegar a su destino final. Sin embargo, Francia estimó que, debido a la distancia de 200 km que separa Marsella y Niza, los pasajeros residentes no consideraban que estos

([251]) Nota a pie de página 78.

([252]) Además de las horas de salida y llegada a Córcega y la frecuencia de las travesías, la Comisión observa, a partir de la consulta a los usuarios, que los pasajeros residentes y no residentes i) tienen las mismas necesidades de viajar en automóvil y con camarote y ii) comparten las mismas preferencias en cuanto a las frecuencias de las travesías marítimas entre Marsella y Córcega.

dos puertos fueran sustituibles para sus desplazamientos hacia o desde Córcega. Por consiguiente, la demanda de los pasajeros residentes que utilizan una ruta con origen o destino en Córcega debía entenderse en el sentido de que cubre la demanda de los pasajeros entre Marsella/Tolón y Córcega, y el análisis de la deficiencia del mercado entre Córcega y la Francia continental debía examinarse simultáneamente en las rutas con origen o destino en los puertos de Marsella y Tolón.

(770) Por lo que respecta a los pasajeros no residentes, Francia sostiene que no hacían distinción entre los tres puertos continentales y que estos tres puertos eran totalmente sustituibles, sin aportar, no obstante, ninguna justificación específica en apoyo de esta conclusión. Esto significaba que la demanda cuantitativa de los pasajeros no residentes debía calcularse de forma agregada para los tres puertos continentales, y que el análisis de la deficiencia del mercado entre Córcega y la Francia continental debía examinarse simultáneamente en las rutas con origen o destino en los puertos de Marsella, Tolón y Niza.

(771) La Comisión señala asimismo que los resultados de la consulta a los usuarios muestran que la mayoría de los pasajeros (residentes/no residentes) comparan las travesías disponibles en Marsella y en los demás puertos continentales, y que gran parte de ellos utilizaron al menos un puerto continental distinto del de Marsella para sus viajes hacia y desde Córcega en 2019 (considerandos 113 y 114). En caso de aumento de la tarifa marítima en Marsella, una mayoría sustancial de los encuestados se decantaría por Tolón, mientras que una minoría también se desplazaría hasta Niza. No obstante, la Comisión señala que tales comparaciones son menos frecuentes en la ruta Marsella-Propriano (considerando 113), incluso en caso de un hipotético aumento de la tarifa marítima en el puerto de Marsella (considerando 114). En general, los resultados también muestran que los pasajeros no residentes tienden a comparar las travesías disponibles en los distintos puertos continentales menos que los pasajeros residentes.

(772) La Comisión observa asimismo que, en el marco de la consulta a los puertos, los puertos de Tolón y Marsella afirmaron que compiten plenamente entre sí por lo que respecta al transporte marítimo de pasajeros, con una zona de influencia que abarca toda Francia. El nivel de competencia entre el puerto de Niza y los puertos de Marsella y Tolón parece ser menor, ya que el puerto de Niza atrae principalmente a clientes regionales (considerandos 121 y 122). Sin embargo, las autoridades de estos tres puertos no manifestaron ninguna limitación particular en cuanto a la posibilidad de gestionar fácilmente el tráfico de pasajeros utilizando sus infraestructuras (considerando 123), aunque la autoridad portuaria de Tolón no puede garantizar viajes de ida y vuelta diarios o semanales a Córcega, dado el elevado nivel de ocupación de sus infraestructuras.

(773) Por último, la Comisión señala que las ciudades de Marsella y Tolón están separadas por una distancia de aproximadamente 60 km y que el tiempo medio de viaje es inferior a una hora por carretera y ferrocarril (considerando 25). Las dos ciudades están muy bien conectadas entre sí, con grandes infraestructuras de autopistas y conexiones ferroviarias frecuentes. Niza, en cambio, se encuentra mucho más lejos de Tolón y Marsella, a distancias superiores a 150 km (lo que corresponde a un tiempo medio de viaje de al menos entre 1 hora y 45 minutos y 2 horas por carretera o ferrocarril entre Tolón y Niza), a pesar de las grandes infraestructuras viarias y las conexiones ferroviarias.

(774) A este respecto, la Comisión señala que una distancia de más de 100 km, o un tiempo de viaje superior a 1 hora, entre dos instalaciones puede ser un indicio de que, en principio, la competencia entre ellas queda excluida desde el punto de vista de los usuarios. Por ejemplo, la Comisión considera que la zona de influencia de un aeropuerto abarca un mercado geográfico con un radio de unos 100 km o unos 60 minutos de desplazamiento en automóvil, autobús, ferrocarril o tren de alta velocidad ([253]).

(775) De estas constataciones cabe extraer las siguientes conclusiones.

(776) La Comisión considera que los puertos de Marsella y Tolón son sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros, ya sean residentes o no residentes. La distancia entre los dos puertos es inferior a 100 km y la duración del viaje no llega a 1 hora; las dos ciudades están muy bien conectadas y de forma regular a través de las infraestructuras viarias y ferroviarias. Las consultas a los usuarios y a los puertos también muestran una fuerte competencia entre los dos puertos en relación con el transporte de pasajeros ([254]). A este respecto, las autoridades francesas no incurrieron en error manifiesto de apreciación.

([253]) Comunicación de la Comisión, relativa a las Directrices sobre ayudas estatales a aeropuertos y compañías aéreas (DO C 99 de 4.4.2014, p. 3), apartado 2.2.

([254]) Esta conclusión también parece ser compartida por la autoridad de competencia atendiendo a su dictamen, apartados 297 a 305.

(777) En cambio, la Comisión considera, sobre la base de la información que se le ha presentado, que no existen pruebas suficientes de la sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Niza desde el punto de vista de los pasajeros, residentes o no residentes ([255]).

(778) En primer lugar, la Comisión observa que la distancia entre Marsella y Niza es muy superior a 100 km o un tiempo de viaje de 1 hora. Por lo tanto, debe excluirse, en principio, la sustituibilidad del puerto de Niza por el puerto de Marsella. En segundo lugar, los resultados de las consultas a los usuarios y a los puertos confirman esta falta de sustituibilidad entre los puertos de Niza y Marsella. El propio puerto de Niza también señala que su zona de influencia es solo regional, a diferencia de la de los otros dos puertos continentales, que es nacional. En tercer lugar, el informe de Gecodia, que concluye, no obstante, que los pasajeros no residentes consideran que los tres puertos continentales son sustituibles (a diferencia de los pasajeros residentes), no aporta ninguna justificación que respalde esta conclusión.

(779) Sobre la base de toda la información presentada por Francia, la Comisión considera que, para los pasajeros, residentes o no residentes, el puerto de Niza no parecía manifiestamente sustituible por el puerto de Marsella.

(780) No obstante, la Comisión estima que este error manifiesto no afecta, en el presente asunto, a la caracterización de la necesidad de un servicio público de transporte de viajeros entre Marsella y Propriano.

(781) En primer lugar, por lo que se refiere a la demanda cuantitativa estimada (es decir, el número de pasajeros que iban transportarse), la Comisión observa que Francia no sobrestimó la demanda cuantitativa de los pasajeros que se desplazan entre la Francia continental y el puerto de Propriano, ya que históricamente el puerto de Propriano solo tenía enlaces con Marsella, excluidos los puertos de Tolón y Niza. Por lo tanto, el número total de pasajeros que se desplazan entre el puerto de Propriano y la Francia continental era de hecho el número de pasajeros en la ruta Marsella-Propriano. La demanda estimada por las autoridades francesas, basada en datos históricos para el período 2016-2021 (considerando 150), se limitó al tráfico histórico entre Marsella y Propriano. En consecuencia, las autoridades francesas incluyeron estrictamente la demanda entre Marsella y Propriano en la necesidad de servicio público, de modo que la inclusión o no de los puertos de Tolón y Niza en el ámbito del servicio público no tenía ninguna consecuencia en el presente asunto.

(782) En segundo lugar, y del mismo modo, este error no vició el análisis de las deficiencias del mercado en la medida en que dicho análisis mostraba, en cualquier caso, que no existía ningún operador dispuesto a prestar servicios comerciales entre el puerto de Propriano y la Francia continental (considerando 828). Por lo tanto, con independencia del grado de sustituibilidad que se asuma entre los puertos continentales por lo que respecta a los enlaces con Propriano, existía en cualquier caso una deficiencia total del mercado.

d) Sobre la falta de sustituibilidad geográfica del puerto de Propriano por los demás puertos de Córcega

(783) La Comisión observa que, por lo que se refiere a la elección por parte de los pasajeros del puerto de salida/llegada de Córcega, las autoridades francesas no llevaron a cabo un análisis específico de la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega desde el punto de vista de los usuarios y, más concretamente, del puerto de Propriano por los demás puertos de Córcega. En la denuncia, Corsica Ferries sostuvo que los puertos de Ajaccio y Propriano eran, sin embargo, totalmente sustituibles desde el punto de vista de los pasajeros. En la Decisión de incoación, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que este no parecía ser el caso, habida cuenta del considerable tiempo de viaje entre ambos lugares y de las características topográficas particulares del viaje ([256]).

(784) Las autoridades francesas aportaron varias pruebas a este respecto durante el procedimiento de investigación formal que demostraban que el puerto de Propriano no es sustituible por el puerto de Ajaccio ni, en general, por los demás puertos de Córcega (secciones 2.1, 2.2 y 4.1.3). Algunas partes interesadas también aportaron pruebas sobre esta cuestión: Corsica Ferries insistía en la sustituibilidad de los puertos de Ajaccio y de Propriano, mientras que Corsica Linea la negaba.

([255]) Dado que la sustituibilidad entre los puertos de Tolón y Niza no es pertinente a efectos de la presente Decisión, la Comisión no se pronunciará sobre este aspecto, máxime cuando las autoridades francesas no han aportado ninguna prueba para evaluar dicha sustituibilidad.

([256]) Decisión de incoación, considerando 300.

(785) La Comisión señala, en primer lugar, que, sobre la base de la información que se le ha presentado, el puerto de Propriano se encuentra a una distancia considerable de los puertos de Bastia y de L'Île-Rousse (considerandos 36 y 37). Por lo tanto, el puerto de Propriano no podía considerarse sustituible por esos otros dos puertos.

(786) Por lo que se refiere a los puertos de Ajaccio y Porto-Vecchio, la Comisión señala que la distancia entre dichos puertos y el de Propriano es de aproximadamente 70 km. No obstante, en ambos casos el tiempo de viaje es de casi una hora y treinta minutos en automóvil y una hora y cuarenta y cinco minutos en autobús y los servicios diarios disponibles son relativamente pocos (considerandos 36 y 37). Así pues, estos largos tiempos de viaje tienden a excluir, en principio, la sustituibilidad de los puertos de Ajaccio y Porto-Vecchio por el puerto de Propriano.

(787) Por otra parte, la Comisión señala, al igual que las autoridades francesas (considerando 361), que los tiempos de viaje entre Propriano y Ajaccio/Porto-Vecchio se ven afectados por la sinuosidad de las carreteras que agrava el riesgo de accidentes de tráfico, especialmente frecuentes en Córcega. La isla también registra una elevada tasa de víctimas mortales en accidentes de tráfico (considerando 18). Estas limitaciones geográficas también contribuyen a aumentar los costes de gasolina, como señala acertadamente Corsica Linea en sus observaciones (considerando 549); estos costes son especialmente elevados en Córcega (considerando 21) y ello en un contexto en el que la región de Propriano se vio gravemente afectada por la elevada inflación en 2022, lo que aumentó el coste de la vida diaria de la población local (considerando 23). Esta información objetiva presentada por las autoridades francesas, que tiene en cuenta el interés de los usuarios de conformidad con el punto 14 del Marco SIEG, refuerza la conclusión de que no parece manifiestamente erróneo considerar que los puertos de Ajaccio y Porto-Vecchio, por una parte, y Propriano, por otra, puedan considerarse no sustituibles desde el punto de vista de los usuarios.

(788) La Comisión señala asimismo que, aunque la consulta a los usuarios no incluía preguntas específicas sobre la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega, los resultados de dicha consulta proporcionaron cierta información al respecto. De hecho, como se expone en los considerandos 113 y 114, si bien los pasajeros suelen comparar las travesías disponibles desde los distintos puertos continentales a Córcega, estos resultados varían de una ruta a otra. Parece que la mayoría de los encuestados que utilizan la ruta Marsella-Propriano (más del 60 %) no utilizaron otros servicios de transporte marítimo con origen o destino en los demás puertos continentales en 2019 (como, por ejemplo, las rutas Tolón-Ajaccio o Tolón-Porto-Vecchio), y que más del 50 % de ellos nunca comparan las travesías disponibles en los puertos continentales con origen o destino en Propriano, a diferencia de las demás rutas con origen o destino en Córcega.

(789) Habida cuenta de que el puerto de Propriano solo tiene una conexión con el continente (Marsella), estos resultados tienden a mostrar con mayor razón que los usuarios no comparan la ruta Marsella-Propriano con otras travesías alternativas disponibles desde otros puertos continentales, como Tolón-Ajaccio o Tolón-Porto-Vecchio, para viajar a Propriano y viceversa.

(790) Teniendo en cuenta todas estas consideraciones, la Comisión estima que no es manifiestamente erróneo que las autoridades francesas consideren en el presente caso que los puertos de Propriano y Ajaccio/Porto-Vecchio no son sustituibles desde el punto de vista de los usuarios ([257]).

(791) Las observaciones presentadas por Corsica Ferries, que se limitan a rebatir la falta de sustituibilidad entre Ajaccio y Propriano, no alteran en modo alguno esta conclusión.

(792) En primer lugar, al señalar que la distancia que separa Propriano de Ajaccio es de tan solo 70 km y que dicha distancia es insignificante para los pasajeros, que mayoritariamente se desplazan en vehículos (considerando 420), Corsica Ferries basa la sustituibilidad entre ambos puertos exclusivamente en la distancia entre ellos. Sin embargo, la distancia entre los dos puertos solo es un factor entre otros para determinar su grado de sustituibilidad.

([257]) A este respecto, debe tenerse en cuenta que el cuestionario presentado en el marco de la consulta a los usuarios incluía preguntas sobre el uso de los servicios de transporte marítimo en toda la ruta (por ejemplo, Marsella-Ajaccio), tomando así en consideración las necesidades y preferencias de los usuarios tanto cuando salen del puerto de Marsella o llegan al mismo como cuando salen o llegan a los puertos de Córcega. Del mismo modo, las preguntas sobre la sustituibilidad entre el transporte aéreo y el marítimo también atañían a los usuarios que partían del continente o de Córcega. Por lo tanto, la pregunta de la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega era el único aspecto que faltaba en la consulta a los usuarios y en el informe de Gecodia, pero no puede concluirse, sobre la base de las pruebas aportadas por las autoridades francesas, que tal omisión constituya un error manifiesto de apreciación.

(793) En segundo lugar, Corsica Ferries sostiene que es erróneo considerar que un tiempo de viaje de aproximadamente una hora supondría un obstáculo para la sustituibilidad de los dos puertos (considerando 421). No obstante, el tiempo de viaje entre los puertos de Ajaccio y Propriano no es de aproximadamente una hora, sino de una hora y treinta minutos por carretera y una hora y cuarenta y cinco minutos en autobús (considerandos 36 y 37) y, por tanto, mucho mayor ([258]).

(794) En este contexto, Corsica Ferries señala que las autoridades francesas consideraron que los tiempos de viaje entre Marsella y Niza o Tolón y Niza, que eran superiores, no impedían reconocer la sustituibilidad entre dichos puertos (considerando 422). Sin embargo, la Comisión considera que el análisis de la sustituibilidad geográfica de los puertos continentales no es pertinente a la hora de examinar la sustituibilidad geográfica de los puertos corsos, ya que estos últimos deben ser objeto de un análisis específico de las circunstancias y características de Córcega. En cualquier caso, la Comisión considera que el análisis del informe de Gecodia sobre el grado de sustituibilidad de los puertos continentales no fue suficientemente riguroso por las razones expuestas en el considerando 780.

(795) En tercer lugar, Corsica Ferries señala que los residentes situados a medio camino entre Ajaccio y Propriano (en particular, en Grosseto-Prugna) consideraron que los dos puertos eran sustituibles (considerando 423). No obstante, la Comisión señala que el análisis de la zona de influencia de un puerto requiere que se tenga en cuenta a todos los usuarios cubiertos por dicha zona, y no solo a aquellos que se encuentran en los límites de dicha zona y que, por definición, pueden estar en contacto con otra zona de influencia. En efecto, es inherente a cualquier zona de influencia tener límites y los usuarios situados en dichos límites pueden recurrir a una o varias infraestructuras o servicios distintos ([259]). En cualquier caso, Corsica Ferries no demuestra que los residentes de Grosseto-Prugna constituyan la mayoría, o incluso una minoría significativa, de los pasajeros que utilizan los servicios de transporte marítimo en el puerto de Propriano.

(796) En cuarto lugar, la Comisión señala, como se indica en la Decisión de incoación ([260]) y sin que Corsica Ferries la haya rebatido al respecto, que el hecho de que los pasajeros que normalmente embarcan en Propriano se vean obligados a viajar a Ajaccio para llegar al continente en los días en los que no hay viaje de ida y vuelta en el puerto de Propriano no se deriva, desde el punto de vista del pasajero, de la elección de viajar a un puerto u otro, sino de la obligación de viajar a Ajaccio debido a la falta de servicios en Propriano. Por lo tanto, contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries (considerando 424), este hecho no puede considerarse pertinente para apreciar la sustituibilidad de los dos puertos.

(797) Por último, en cuanto al hecho de que las propias autoridades francesas reconocieran la sustituibilidad de los puertos de Propriano y de Ajaccio para el transporte de pasajeros en 2018 en el marco de un dictamen pericial ordenado por un órgano jurisdiccional nacional (considerando 425), procede señalar que esta circunstancia carece de pertinencia, en la medida en que se refiere a medidas distintas de las examinadas en el presente asunto. Hay que tener en cuenta que el dictamen versaba sobre la sustituibilidad de los puertos de Propriano y de Ajaccio en relación con el servicio complementario puesto en marcha en el marco del CDSP 2007-2013 durante el período estival, cuya financiación constituía una ayuda estatal incompatible (considerando 67).

(798) Así pues, las alegaciones de Corsica Ferries de que dicho dictamen afectaba i) a las comunicaciones marítimas de Córcega y a obligaciones de servicio público similares a las establecidas por los CDSP y ii) a un período reciente en el que no se produjeron cambios sustanciales en el mercado de servicios marítimos (considerando 426) son erróneas. Los CDSP no prevén un servicio complementario como el previsto en el CDSP 2007-2013.

([258]) Corsica Ferries sostiene, además, que Grosseto-Prugna, situada a medio camino entre Ajaccio y Propriano, se encuentra a cuarenta minutos de Ajaccio y cuarenta y cinco minutos de Propriano. Por lo tanto, el tiempo total de viaje se estima en ochenta y cinco minutos, es decir, una hora y veinticinco minutos.

([259]) Por ejemplo, suponiendo que la distancia entre dos infraestructuras sea de aproximadamente 400 km, los usuarios situados a medio camino entre las dos (es decir, a 200 km de ambas) podrían considerarlas sustituibles, siempre que el resto de los aspectos sean iguales. Sin embargo, esto no implica que las dos infraestructuras sean sustituibles por esta única razón.

([260]) Decisión de incoación, considerando 301.

(799) Por otra parte, la carta presentada por Corsica Ferries en el anexo 8 de sus observaciones no aporta ninguna prueba fáctica o jurídica de las razones que llevaron al perito judicial a establecer la sustituibilidad entre los puertos de Ajaccio y Propriano, de modo que la Comisión no está en condiciones de incluir estas pruebas en su análisis. La carta se refiere únicamente al hecho de que las partes «acordaron» la existencia de tal sustituibilidad. Sin embargo, las autoridades francesas cuestionan la sustituibilidad entre los puertos de Ajaccio y Propriano en el presente asunto (sección 4.1.3) y han presentado varias pruebas objetivas para fundamentar su postura, sobre la que la Comisión debe pronunciarse con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE. Ninguna de las pruebas aportadas por Corsica Ferries en sus observaciones permite demostrar que la información facilitada por Francia sobre la falta de sustituibilidad entre los puertos de Ajaccio y Propriano sea manifiestamente errónea.

e) Conclusiones sobre la demanda cualitativa de pasajeros

(800) En conclusión, de todo lo anterior se desprende que las autoridades francesas utilizaron instrumentos adecuados para determinar la demanda cualitativa de pasajeros entre Marsella y Propriano, de conformidad con el punto 14 del Marco SIEG.

(801) Estos instrumentos permitieron poner de relieve las necesidades de los usuarios de los servicios de transporte marítimo, aunque las autoridades francesas cometieron un error de apreciación al distinguir entre los pasajeros residentes en Córcega y los no residentes, ya que la demanda de estas dos categorías parecía ser homogénea en términos generales. No obstante, este error no influye en el análisis de las necesidades de servicio público realizado por las autoridades francesas para la ruta Marsella-Propriano.

(802) Además, aunque las autoridades francesas determinaron correctamente la sustituibilidad geográfica de los puertos de Marsella y Tolón desde el punto de vista de los usuarios, no llevaron a cabo un análisis riguroso de la sustituibilidad de los puertos de Marsella y Niza. Con todo, tal error no puede afectar al análisis de la existencia de una necesidad de servicio público entre Marsella y Propriano.

(803) Por último, las pruebas aportadas por las autoridades francesas son suficientemente plausibles para descartar cualquier error manifiesto de apreciación relativo a la falta de sustituibilidad entre el puerto de Propriano y los demás puertos de Córcega.

7.3.2.1.1.1.2. Demanda cuantitativa

(804) Con el fin de cuantificar la demanda de pasajeros para cada una de las rutas marítimas entre Marsella y Córcega, incluida la ruta Marsella-Propriano, la Comisión observa que las autoridades francesas elaboraron previsiones para el período 2023-2030 tomando como referencia los datos de 2019, ya que los años 2020 y 2021 se vieron afectados por la pandemia de COVID-19 (considerando 150) ([261]). En otras palabras, las autoridades francesas seleccionaron el año más reciente en el que el mercado del transporte marítimo de pasajeros en el contexto de las comunicaciones marítimas funcionó con normalidad. A juicio de la Comisión, esta elección no adolece de un error manifiesto de apreciación.

(805) Además, para estimar la demanda futura durante el período analizado, las autoridades francesas aplicaron una tasa de crecimiento anual medio extraída de fuentes oficiales, a saber, la tasa de crecimiento anual medio publicada por el Ministerio de Transición Ecológica para la demanda de transporte hasta 2030, calculada sobre la base de los datos disponibles en 2021 (considerando 150). La Comisión señala que esta tasa de crecimiento anual medio se calculó, entre otras cosas, para poner a disposición de las autoridades locales previsiones sobre el transporte para proyectos relacionados con este ámbito, como sucede en el asunto que nos ocupa. Por lo tanto, las autoridades francesas podían utilizar esta tasa de crecimiento anual medio sin incurrir en un error manifiesto de apreciación, máxime cuando la tasa se ajustó para tener en cuenta la situación específica de Córcega, que a su vez se abordó en los estudios del Ministerio de Transición Ecológica.

(806) Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

([261]) La Comisión observa asimismo que los datos correspondientes a 2022 aún no estaban disponibles cuando las autoridades francesas llevaron a cabo sus análisis de las necesidades de servicio público.

(807) En consecuencia, Francia no incurrió en error manifiesto de apreciación al analizar la demanda cuantitativa de transporte de pasajeros entre Marsella y Propriano.

7.3.2.1.1.2. Presencia de una deficiencia del mercado

7.3.2.1.1.2.1. Determinación de la oferta del mercado en ausencia de un contrato de servicio público

1) Sobre los instrumentos adecuados utilizados por Francia para determinar la oferta del mercado

(808) La Comisión observa que las autoridades francesas pusieron en marcha la consulta a los operadores, invitando a todos los operadores marítimos interesados a expresar su punto de vista sobre los servicios que ofrecerían en ausencia de un contrato de servicio público entre Córcega y la Francia continental. La consulta a los operadores duró cinco semanas y cualquier operador que deseara participar podía acceder a ella en el sitio web de la CTC (considerando 97).

(809) La consulta a los operadores incluyó un cuestionario sobre las características de los servicios comerciales que los operadores propondrían desplegar. Este cuestionario iba acompañado de varios documentos en los que se informaba a los operadores de i) las principales características de las comunicaciones marítimas de Córcega, ii) las medidas adoptadas por las autoridades francesas para determinar la existencia de una necesidad de servicio público, iii) las diferentes categorías de usuarios inicialmente determinadas por Francia y iv) una breve presentación de los resultados de la consulta a los usuarios (considerando 98). De este modo, toda la información presentada permitió a los operadores comprender el contexto en el que se enmarcaba la consulta.

(810) En el cuestionario presentado a los operadores se les invitaba, en particular, a describir las características de los servicios comerciales que implantarían (considerandos 163 a 165), permitiendo a las autoridades francesas comprender: el número de rutas que se explotarían; su frecuencia; la capacidad y las características de los buques utilizados; las horas de salida y llegada; los servicios ofrecidos a bordo; los períodos del año en que se desplegaría el servicio; si los servicios incluían o no escalas, etc. La Comisión señala que estas preguntas eran reflejo de las planteadas en el contexto de la consulta a los usuarios (horarios, frecuencia, buques con camarotes y capacidad de los buques, períodos del año, puertos de salida y llegada, etc.).

(811) Así pues, las autoridades francesas estaban en condiciones de comparar la oferta propuesta por los operadores con las características de la demanda de los usuarios para determinar la existencia de una necesidad de servicio público. Por lo tanto, es erróneo afirmar, como hace Corsica Ferries (considerando 461), que el cuestionario se limitaba a invitar a los operadores a describir los servicios que implantarían para satisfacer las necesidades de continuidad territorial. Por el contrario, el cuestionario solicitaba, en resumen, una descripción completa de la oferta de mercado, tanto existente como potencial, que los operadores podrían desplegar en ausencia de un contrato de servicio público. La Comisión señala, además, que Corsica Ferries se quejó, en su respuesta a la consulta a los operadores, del carácter detallado de las preguntas (considerando 169).

(812) De ello se desprende también que Corsica Ferries no tiene motivos para alegar que las autoridades francesas no establecieron un escenario contrafactual transparente y objetivo (véase el considerando 459).

(813) Por otro lado, la Comisión señala que las autoridades francesas también llevaron a cabo una consulta a los puertos que permitió recabar información pertinente sobre la capacidad y los servicios ofrecidos por los puertos a las empresas navieras (considerando 752).

(814) En consecuencia, las autoridades francesas llevaron a cabo las consultas públicas oportunas para tener en cuenta el interés de los prestadores de servicios, de conformidad con el punto 14 del Marco SIEG.

2) Sobre las conclusiones de Francia en relación con la determinación de la oferta del mercado

(815) La Comisión observa que tres operadores respondieron a la consulta a los usuarios (considerando 166). Corsica Linea y La Méridionale afirmaron que no prestarían servicios comerciales en ausencia de un contrato de servicio público (considerando 167). Corsica Ferries remitió a las autoridades francesas la oferta comercial que presentaría de no haber un contrato de servicio público (considerandos 170 a 173).

(816) En sus observaciones, Corsica Ferries considera, en esencia, que las afirmaciones de Corsica Linea y La Méridionale no eran creíbles y que, por lo tanto, las autoridades francesas deberían haberlas analizado más detalladamente (considerandos 464 y 465).

(817) Con carácter preliminar, la Comisión señala que, en virtud del punto 14 del Marco SIEG y del artículo 4 del Reglamento sobre cabotaje, tal como han sido interpretados por la jurisprudencia (sentencia SNCM II), los Estados miembros disponen de un amplio margen de apreciación para elegir los instrumentos adecuados para analizar una posible deficiencia del mercado. A este respecto, pueden organizar una consulta pública (considerando 737) con el fin de recabar los puntos de vista de los operadores sobre la capacidad del mercado para satisfacer una demanda detectada por las autoridades públicas. Ninguna de las partes interesadas discute este extremo.

(818) La Comisión observa que, en el presente asunto, las autoridades francesas organizaron una consulta pública a los operadores, cuyo contenido les permitió recabar información precisa y completa sobre la oferta de mercado que se desplegaría en el marco de las comunicaciones marítimas de Córcega, al amparo del régimen de OSP de 2019, en ausencia de un contrato de servicio público (sección 3.4.2.2.1).

(819) Cuando un Estado miembro organiza una consulta pública completa y precisa, los operadores deben elegir si participan o no, y si deciden participar, deben hacerlo sobre la base del principio de buena fe. Por lo tanto, están obligados a proporcionar información correcta y completa al Estado miembro para que este pueda analizar con la mayor exhaustividad posible la oferta de mercado que se desplegaría en ausencia de una obligación de servicio público.

(820) En el asunto que nos ocupa, por lo que respecta a *la oferta existente en el mercado* desplegada por Corsica Linea y La Méridionale, la Comisión señala, atendiendo a la información facilitada por las autoridades francesas y las partes interesadas, que, en la fecha de concesión de los CDSP (20 de diciembre de 2022), ni Corsica Linea ni La Méridionale prestaban servicios comerciales al margen de los CDSP en una o varias rutas entre Córcega y la Francia continental. Estas empresas operaban servicios comerciales de transporte marítimo internacional únicamente entre Francia y el norte de África. Corsica Ferries no aporta ninguna prueba en sentido contrario en sus observaciones. Se limita a proporcionar información sobre los servicios efectivamente ofrecidos, tanto por Corsica Linea como por La Méridionale, en 2023 y 2024, es decir, después de la fecha de adjudicación de los CDSP (considerando 465). Por lo tanto, las autoridades francesas no podían basarse en un análisis de la oferta privada existente desplegada por Corsica Linea o La Méridionale.

(821) Por lo que se refiere a la *oferta potencial* que La Méridionale y Corsica Linea habrían podido desplegar, el estudio 1 de BRG aportado por Corsica Ferries indica que Corsica Linea había presentado en junio de 2022 a la OTC un plan de transporte en el que informaba de su intención de poner en marcha, a lo largo de 2023, 19 viajes de ida y vuelta entre Marsella y Propriano, 5 viajes de ida y vuelta entre Marsella y Ajaccio, y 10 viajes de ida y vuelta entre Marsella y L'Île-Rousse. Sin embargo, está claro que i) el plan de transporte no afectaba a La Méridionale; ii) se presentó más de tres meses después de la consulta a los operadores y de la caracterización de la necesidad de servicio público por parte de Francia, mientras que los procedimientos de licitación de los CDSP ya se habían iniciado el 6 de mayo de 2022; iii) afectaba únicamente a las operaciones previstas para 2023, mientras que el objetivo de la consulta a los operadores era analizar la oferta de mercado para el período 2023-2028. Habida cuenta de estas limitaciones, esta circunstancia no basta por sí sola para acreditar que las afirmaciones de Corsica Linea no eran creíbles. En cualquier caso, Corsica Ferries no demuestra de qué manera el plan de transporte, que, además, se refiere a un número insignificante de viajes de ida y vuelta puntuales, pudo influir en el análisis de las deficiencias del mercado llevado a cabo por las autoridades francesas.

(822) Por otra parte, no puede reprocharse a las autoridades francesas no haber llevado a cabo un análisis en profundidad de las respuestas recibidas a la consulta a los operadores si, en ese momento, no disponían de ninguna prueba de que las afirmaciones en cuestión fueran manifiestamente erróneas. La referencia de Corsica Ferries al apartado 369 del dictamen de la autoridad de competencia (considerando 464) carece de pertinencia a este respecto, ya que no aporta ninguna prueba en este sentido. En primer lugar, el dictamen se ocupaba de la caracterización de la necesidad de servicio público realizada en el marco de los CDSP 2019-2020, y no a las medidas en cuestión. En segundo lugar, el dictamen proponía utilizar una metodología alternativa a una consulta pública. Sin embargo, como se indica en el considerando 814, en el presente asunto, la consulta a los operadores fue un instrumento adecuado para analizar la deficiencia del mercado, sin que las autoridades francesas estuvieran obligadas, en virtud del Marco SIEG, a utilizar otros instrumentos para ello.

(823) Además, el mero hecho de que Corsica Linea y La Méridionale diesen respuestas idénticas a la consulta a los operadores no demuestra la existencia de un conflicto de intereses que les afecte ni de una coordinación entre ambas. Del mismo modo, el mero hecho de que Corsica Linea y La Méridionale sean los concesionarios salientes no es en sí mismo un motivo para dudar de la credibilidad de las respuestas dadas por dichos operadores durante la consulta a los operadores o incluso para impedirles participar en ella (considerando 466). A este respecto, por lo que respecta a la alegación de que la composición de los accionistas de Corsica Linea le impedía participar en la consulta debido a un conflicto de intereses (considerandos 462 y 463), la Comisión señala que en las observaciones de Corsica Ferries no hay nada que demuestre que los accionistas de Corsica Linea eran «los principales clientes de los servicios de transporte marítimo de mercancías a Córcega». La Comisión señala, además, que el artículo 14 de la Directiva 2006/123/CE no prohíbe a los operadores competidores participar en una consulta pública, como ocurrió en el presente asunto. En cualquier caso, Corsica Ferries no demuestra de qué manera la prohibición de participación de Corsica Linea en la consulta a los operadores habría permitido a las autoridades francesas llegar a una conclusión diferente sobre el examen de la deficiencia del mercado.

(824) Por último, contrariamente a lo que afirma Corsica Ferries en el considerando 467, Corsica Linea y La Méridionale no se limitaron a hacer afirmaciones generales y abstractas, sin contexto ni consulta alguna. La Comisión señala que en la consulta a los operadores se les invitaba a detallar su oferta de mercado en ausencia de un contrato de servicio público. Dado que Corsica Linea y La Méridionale indicaron que no prestarían ningún servicio comercial, no podían dar detalles de los servicios que ofrecerían en ausencia de los CDSP.

(825) De lo anterior se desprende que las autoridades francesas no cometieron ningún error manifiesto de apreciación al determinar la oferta de mercado que se desplegaría para el transporte marítimo de pasajeros en el marco de las comunicaciones marítimas de Córcega, a falta de un contrato de servicio público.

7.3.2.1.1.2.2. Análisis de la deficiencia del mercado

(826) La Comisión observa que las autoridades francesas llegaron a la conclusión de que existía una deficiencia total del mercado entre el puerto de Propriano y los puertos de Marsella y Tolón (sustituibles entre sí), ya que Corsica Ferries no ofrecería ningún servicio comercial entre Marsella/Tolón y Propriano (considerandos 169 y 174).

(827) Corsica Ferries no discute en sus observaciones la interpretación que hacen las autoridades francesas de su oferta comercial. Solo considera que los puertos de Ajaccio y Propriano son sustituibles, de modo que los servicios que ofrecería entre el puerto de Ajaccio y el continente serían suficientes para cubrir la demanda hacia y desde Propriano. Sin embargo, la Comisión rechaza este argumento por las razones expuestas en los considerandos 783 a 799.

(828) De ello se deduce que las autoridades francesas no incurrieron en error manifiesto de apreciación al concluir que existía una deficiencia del mercado entre el puerto de Propriano y el puerto de Marsella.

7.3.2.1.1.3. Conclusión sobre la existencia de una necesidad de transporte marítimo de pasajeros entre Marsella y Propriano

(829) De todo lo anterior se desprende que las autoridades francesas no cometieron ningún error manifiesto de apreciación al determinar la existencia de una necesidad de servicio público entre Propriano y Marsella, ya que la demanda de transporte establecida y cuantificada por las autoridades francesas no podía cubrirse con la oferta de mercado determinada.

7.3.2.1.2. Necesidad de transporte marítimo de pasajeros sanitarios

(830) En esta subsección, la Comisión examinará si la necesidad de transporte marítimo de pasajeros sanitarios en cada una de las rutas entre los puertos de Córcega y el puerto de Marsella satisface i) la demanda de dichos usuarios, debidamente demostrada por las autoridades francesas, ii) que no podría satisfacerse mediante la oferta en el mercado en ausencia de un contrato de servicio público elaborado a tal efecto por las autoridades francesas.

7.3.2.1.2.1. Existencia de demanda por parte de los usuarios

7.3.2.1.2.1.1. Demanda cualitativa

1) Sobre los instrumentos adecuados utilizados para establecer la demanda cualitativa

(831) La Comisión observa que las autoridades francesas trataron de determinar la demanda de los pasajeros sanitarios por varios medios.

(832) En primer lugar, las autoridades francesas organizaron varias consultas públicas para recabar información sobre la demanda de estos pasajeros.

(833) En la primera consulta, la consulta a los usuarios (considerando 93), se invitaba a todos los pasajeros sanitarios a responder a un cuestionario sobre el uso de los servicios de transporte marítimo en el contexto de las comunicaciones de Córcega. El cuestionario tenía las mismas características que el enviado a todos los pasajeros (considerandos 744 a 746) y contenía también preguntas más precisas sobre las necesidades y preferencias de los pasajeros sanitarios (considerando 108). En consecuencia, la consulta a los usuarios permitió tener debidamente en cuenta los intereses de los pasajeros sanitarios, y la Comisión se remite a este respecto a su análisis expuesto en los considerandos 746 a 751. No obstante, la consulta resultó infructuosa, ya que las autoridades francesas recibieron muy pocas respuestas al cuestionario (considerando 111).

(834) La segunda consulta, la consulta a los puertos, también invitaba a las autoridades portuarias a presentar sus observaciones sobre las comunicaciones marítimas, con el fin de informar a las autoridades francesas, en particular, del nivel de competencia en los servicios de transporte marítimo en el marco de las comunicaciones marítimas y de la capacidad de dichos puertos (considerandos 116 a 119 y 752).

(835) Por último, las autoridades francesas también encargaron a una consultora económica independiente, Gecodia, que llevara a cabo un estudio complementario de la demanda de los usuarios, paralelamente a las consultas públicas, con el fin de completarlas (considerandos 90 y 754). El informe de Gecodia recoge las conclusiones sobre este estudio y, en particular, sobre la demanda de los pasajeros sanitarios. Dado que la consulta a los usuarios no arrojó ningún resultado en relación con la demanda de los pasajeros sanitarios, las autoridades francesas se basaron exclusivamente en el informe de Gecodia para caracterizar la demanda de dichos usuarios. El informe de Gecodia evaluó la demanda cualitativa (y cuantitativa) sobre la base de datos sustanciales recabados, en particular, de las agencias de salud y seguridad social.

(836) Estos elementos demuestran que Francia recurrió a varios instrumentos, que la Comisión considera adecuados en el sentido del punto 14 del Marco SIEG, para tener en cuenta los intereses de los usuarios de los servicios en cuestión.

2) Conclusiones de Francia sobre la demanda cualitativa

(837) La Comisión procederá ahora a examinar las conclusiones de Francia sobre i) la falta de sustituibilidad del transporte marítimo por el transporte aéreo desde el punto de vista de los pasajeros sanitarios; ii) la sustituibilidad geográfica del puerto de Marsella por los puertos de Tolón y Niza; y iii) la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega.

a) Sobre la falta de sustituibilidad del transporte marítimo por el transporte aéreo

(838) La Comisión observa que las autoridades francesas consideraron que la demanda por parte de los usuarios del transporte marítimo entre el continente y Córcega no podía satisfacerse en condiciones equivalentes mediante el transporte aéreo, con independencia de la ruta marítima en cuestión. Las autoridades francesas descartaron la sustituibilidad entre el transporte aéreo y el transporte marítimo sobre la base de varios factores, resumidos en los considerandos 127 a 131.

(839) La Comisión señala que tal sustituibilidad queda excluida en el caso de los pasajeros sanitarios que viajan por mar, en la medida en que el modo de transporte viene impuesto por la prescripción médica del médico en función del estado del paciente y de su grado de autonomía (considerandos 141 y 142).

(840) Por lo tanto, la Comisión considera que este análisis no adolece de ningún error manifiesto de apreciación. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

b) Sobre la falta de sustituibilidad geográfica de los puertos continentales

(841) La Comisión señala, en primer lugar, que, por lo que respecta a los pasajeros sanitarios, la necesidad de transporte marítimo se refiere i) a los pasajeros residentes en Córcega, ii) que deben desplazarse al continente para recibir un tratamiento que no está disponible en la isla (considerandos 143 y 144) y iii) mediante transporte marítimo cuando así lo haya prescrito un médico (considerandos 141 y 142). Por lo tanto, la Comisión señala que los pasajeros sanitarios tienen una necesidad urgente de viajar a la Francia continental para recibir una atención adecuada.

(842) La Comisión señala asimismo que, para obtener el reembolso de los gastos de transporte en que puedan incurrir en el marco de su viaje, los pasajeros sanitarios deben cumplir una serie de requisitos establecidos por el CSS (considerandos 137 a 139). Concretamente, el régimen jurídico aplicable (artículo R.310-10-5 del CSS) dispone que el reembolso de los gastos de transporte se calcula en función de la distancia entre el lugar de atención del paciente y el centro de tratamiento prescrito más cercano. Dicho de otra manera, los pasajeros sanitarios deben seguir la ruta más corta entre el lugar en que reciben la atención en Córcega y el centro de tratamiento prescrito en el continente. Como señalan las autoridades francesas, en estas circunstancias es razonable considerar que los pasajeros sanitarios son muy sensibles a las distancias recorridas entre estos dos puntos y que, por lo tanto, tienden a favorecer para su viaje marítimo el puerto continental más cercano al centro de tratamiento al que tienen que desplazarse. En consecuencia, los pasajeros sanitarios no parecen dispuestos a comparar las travesías disponibles hacia los distintos puertos continentales, por lo que ninguno de los puertos continentales parece sustituible desde el punto de vista de dichos usuarios.

(843) Por último, la Comisión señala que, sobre la base de los datos obtenidos de los organismos de seguridad social (CPAM), la inmensa mayoría de los casos implican transporte marítimo hasta Marsella, donde se encuentra la mayor parte de los centros de tratamiento prescritos por los médicos a los pasajeros sanitarios (considerandos 147 y 148). Por consiguiente, los datos presentados por las autoridades francesas confirman que la demanda de los pasajeros sanitarios se concentra en las rutas con origen y destino en el puerto de Marsella.

(844) Teniendo en cuenta estos elementos, la Comisión considera que las autoridades francesas no incurrieron en un error manifiesto de apreciación al estimar que, a juicio de los pasajeros sanitarios, los puertos continentales no son sustituibles entre sí, incluidos los de Marsella y Tolón, debido a sus necesidades específicas.

(845) Las observaciones presentadas por Corsica Ferries no alteran esta conclusión.

(846) En primer lugar, Corsica Ferries considera que la necesidad de servicio público determinada por las autoridades francesas no se limita únicamente a los pasajeros sanitarios cuyos gastos de transporte pueden ser reembolsados por la seguridad social, sino que cubre a todos los pasajeros sanitarios, incluidos aquellos cuyos viajes no pueden ser reembolsados por la seguridad social y que no se enfrentan a restricciones reglamentarias en relación con el viaje que deben efectuar (considerandos 407 a 409). Corsica Ferries señala que existen numerosos casos de pasajeros sanitarios que realizan viajes por motivos médicos que no pueden ser reembolsados por la seguridad social.

(847) La Comisión observa, no obstante, que Corsica Ferries no documenta, cuantifica ni especifica los «numerosos casos» de viajes por motivos médicos que se efectúan y no pueden optar a reembolso de la seguridad social. Tampoco explica de qué manera las autoridades francesas podrían haber identificado los viajes que pueden optar a la cobertura de la seguridad social y los que no, con el fin de precisar la demanda de los pasajeros sanitarios. Por lo tanto, tal alegación es puramente especulativa. En estas circunstancias, no puede reprocharse a las autoridades francesas haber incurrido en un error manifiesto de apreciación al dar por supuesto que los pasajeros sanitarios efectúan sus viajes de conformidad con las normas del CSS que regulan la cobertura de los gastos de transporte.

(848) En segundo lugar, Corsica Ferries considera, sin aportar ninguna prueba, que el artículo R. 322-10-5 del CSS, al que se acogen las autoridades francesas para excluir toda sustituibilidad geográfica de los puertos continentales desde el punto de vista de los usuarios, no es aplicable a las travesías regulares en barco, de modo que los pasajeros sanitarios no están obligados a desplazarse al centro de tratamiento prescrito más cercano (considerandos 410 a 416). Basta con que elijan el viaje más barato, independientemente de la distancia. Por consiguiente, pueden desplazarse indistintamente al puerto de Marsella o al de Tolón.

(849) El artículo R. 322-10-5 del CSS precisa que el reembolso de los gastos de transporte a que se refiere el artículo R. 322-10, apartado 1, letras b) a f), ha de calcularse en función de la distancia entre el lugar de atención del paciente y el centro de tratamiento prescrito más cercano. Como se indica en el considerando 137, el artículo R. 322-10, apartado 1, letra f), del CSS establece que los gastos de transporte de un asegurado o beneficiario que esté obligado a viajar están cubiertos: 1. Para recibir un tratamiento o someterse a pruebas adecuadas a su estado en los siguientes casos: [...] d) transporte a un lugar situado a más de 150 kilómetros de distancia en las condiciones establecidas en los artículos R. 322-10-4 y R. 322-10-5. El artículo R. 322-10-1 del CSS dispone que el transporte cubierto por el seguro de enfermedad podrá efectuarse por los medios siguientes: 1) ambulancia; 2) transporte profesional sentado, vehículo médico ligero o taxi; 3) transporte público terrestre, transporte aéreo o marítimo regular, medios de transporte individuales.

(850) De la lectura de estos artículos se desprende claramente que, contrariamente a lo que afirma Corsica Ferries, los pasajeros sanitarios que se desplacen de Córcega al continente (es decir, a un lugar situado a más de 150 kilómetros) por uno de los medios de transporte mencionados en el artículo R. 322-10-1 del CSS (incluido el transporte marítimo regular) solo pueden recibir el reembolso de sus gastos de transporte si cumplen lo dispuesto en el artículo R. 322-10-5 del CSS (es decir, sobre la base de la distancia entre el lugar de atención del paciente y el centro de tratamiento prescrito más cercano). Por consiguiente, Corsica Ferries no puede alegar válidamente que el artículo R. 322-10-5 del CSS no es aplicable al transporte en servicios marítimos regulares. De ello se deduce que, en principio, los pasajeros sanitarios están obligados a dirigirse al centro de tratamiento prescrito más cercano, incluso cuando viajen en un servicio marítimo regular. Así pues, las autoridades francesas no incurrieron en un error manifiesto de apreciación al considerar que los pasajeros sanitarios son muy sensibles a las distancias y que viajan a los puertos continentales más cercanos a su destino final.

(851) El hecho de que Corsica Ferries fuera la única empresa que transportaba pasajeros durante el período de confinamiento por la COVID-19 (considerando 417) carece de pertinencia. Como admite la propia Corsica Ferries, se trató de un período excepcional en el que solo podían viajar las personas específicamente autorizadas para ello con arreglo a la legislación francesa (cuidadores, personal militar, bomberos, técnicos), entre las que no estaban incluidas necesariamente todos los pasajeros sanitarios. Corsica Ferries no demuestra a este respecto que transportara pasajeros sanitarios. En cualquier caso, procede señalar que, desde el punto de vista de los usuarios, esta circunstancia no caracteriza la sustituibilidad geográfica de los puertos continentales, en la medida en que los pasajeros sanitarios no tenían la posibilidad de elegir el puerto continental de llegada, a falta de un servicio a Marsella. Por consiguiente, no puede concluirse que exista necesariamente sustituibilidad entre los puertos de Tolón y Marsella desde el punto de vista de los usuarios cuando los usuarios no disponen de servicio al puerto de Marsella y están obligados a desplazarse al puerto de Tolón. Por el contrario, habida cuenta de que i) el régimen de reembolso de los gastos de transporte obliga a los pasajeros sanitarios a desplazarse al puerto más cercano (Marsella), y ii) la gran mayoría de los centros de tratamiento prescritos están situados en Marsella, lo que Corsica Ferries no niega, Francia no incurrió en error manifiesto de apreciación al considerar que entre los pasajeros existe una demanda específica de transporte hasta el puerto continental más cercano a su centro de tratamiento prescrito.

(852) En tercer lugar, Corsica Ferries considera que el desplazamiento pasando por Tolón hasta un centro sanitario situado en Marsella no constituye una restricción para los pasajeros sanitarios, ya que la distancia que separa ambas ciudades puede recorrerse en tan solo cuarenta y cinco minutos en automóvil (considerando 418). La Comisión se remite en este sentido al considerando 850. En cualquier caso, Corsica Ferries considera erróneamente que i) todos los pasajeros sanitarios viajan con un vehículo, mientras que no es necesariamente así, y ii) pueden desplazarse fácilmente desde el puerto de Tolón a los centros de tratamiento de Marsella tras un viaje de doce horas en barco, sin tener en cuenta la salud y el nivel de autonomía del paciente, como señalan acertadamente las autoridades francesas (considerando 644). Por lo tanto, las hipótesis de Corsica Ferries parecen especulativas en el caso de los pasajeros sanitarios, cuya situación individual puede ser delicada en función de su salud o de su nivel de autonomía.

c) Sobre la falta de sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega

(853) La Comisión observa que, por lo que se refiere a la elección por parte de los pasajeros del puerto de salida/llegada de Córcega, las autoridades francesas no llevaron a cabo un análisis específico de la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega desde el punto de vista de los usuarios.

(854) Sin embargo, sobre la base de la información facilitada por las autoridades francesas durante el procedimiento de investigación formal y que estaba a su disposición en el momento de la concesión de las medidas (sección 4.1.3), la Comisión señala que, en el presente asunto, esta omisión no afectó al examen de las autoridades francesas de la existencia de una necesidad de servicio público.

(855) Por las razones expuestas en los considerandos 783 a 790, la Comisión considera que el puerto de Propriano no es sustituible por los puertos de Ajaccio y Porto-Vecchio.

(856) La Comisión también señala que las distancias y los tiempos de viaje son considerablemente mayores entre el resto de los puertos de Córcega (considerandos 36 a 37), teniendo en cuenta, en particular, las características que se apuntan en los considerandos 16 a 18. Este es el caso entre los dos puertos del norte de Córcega (L'Île-Rousse y Bastia) y los tres puertos del sur de Córcega (Porto-Vecchio, Propriano y Ajaccio), así como entre Ajaccio y Porto-Vecchio. Las distancias entre estos puntos superan con creces los 100 km y la hora de viaje, independientemente del medio de transporte utilizado. En cuanto a la distancia entre Bastia y L'Île-Rousse, aunque solo es de 70 km, el trayecto dura al menos una 1 hora y 30 minutos en automóvil y 1 hora y 45 minutos en transporte público. La Comisión señala asimismo el nivel particularmente elevado de congestión en el puerto de Bastia, como señala la CCI de Córcega (considerandos 39 y 125), lo que también puede contribuir a la falta de sustituibilidad entre estos dos puertos.

(857) Por lo tanto, debe descartarse, en principio, cualquier sustituibilidad entre dichos puertos, máxime cuando los pasajeros sanitarios son especialmente sensibles a las distancias recorridas, no solo por el régimen de cobertura de los gastos de transporte relacionados con los viajes por motivos médicos, sino también por su condición potencialmente delicada y frágil vinculada a su estado de salud o autonomía, lo que puede llevarles a dar prioridad a los puertos de Córcega más cercanos a su domicilio para limitar el tiempo de viaje y los costes.

(858) Tales consideraciones no sugieren la existencia de un error manifiesto de apreciación. Además, las partes interesadas no presentaron observaciones sobre este aspecto.

(859) Por consiguiente, las autoridades francesas no incurrieron en un error manifiesto de apreciación al considerar que ninguno de los puertos de Córcega era sustituible desde el punto de vista de los pasajeros sanitarios.

d) Conclusiones sobre la demanda cualitativa de los pasajeros sanitarios

(860) De todas las pruebas aportadas por las autoridades francesas se desprende que fueron capaces de determinar, sin incurrir en error manifiesto de apreciación, la demanda cualitativa de los pasajeros sanitarios que se desplazan por mar entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega.

7.3.2.1.2.1.2. Demanda cuantitativa de los pasajeros sanitarios

(861) Las autoridades francesas estimaron la demanda cuantitativa basándose tanto en datos históricos como en datos previstos para el período 2023-2030.

(862) Para cuantificar la demanda histórica de los pasajeros sanitarios, las autoridades francesas siguieron tres pasos.

(863) En primer lugar, reconstruyeron el número total anual de pacientes residentes en Córcega que viajaron al continente para recibir un tratamiento no disponible en la isla entre 2016 y 2019. A falta de datos directos sobre estos flujos, el informe de Gecodia llevó a cabo una reconstrucción aproximada a partir de los datos públicos facilitados por los servicios sanitarios públicos (considerando 154). A este respecto, la Comisión observa que esta reconstrucción se basó en datos concretos y que las autoridades francesas formularon hipótesis prudentes y razonables.

(864) La demanda media anual también incluye a las personas que acompañan a los pasajeros sanitarios. La Comisión señala que esta estimación es coherente con los datos recogidos por las autoridades francesas de los organismos de seguridad social (considerando 155). Por consiguiente, Corsica Ferries no puede sostener que la estimación del número de acompañantes realizada por las autoridades francesas no se basa en datos objetivos (considerando 429). Además, la hipótesis de Francia de que las personas menores de 19 años y mayores de 75 están sistemáticamente acompañadas no es manifiestamente incompatible con el régimen legal de cobertura de los gastos de transporte de los acompañantes, contrariamente a lo que afirma Corsica Ferries (considerando 430) ([262]).

([262]) Como se indica en el artículo R.322-10-7 del CSS citado por Corsica Ferries, los gastos de transporte público soportados por una persona que acompañe a un asegurado o beneficiario están cubiertos cuando el estado de este último requiera la asistencia de un tercero o cuando sean menores de 16 años. En estas circunstancias, no es manifiestamente erróneo considerar que las personas mayores de 75 años o menores de 19 están sistemáticamente acompañadas, ya que estos dos grupos de edad son especialmente propensos a recibir asistencia de un tercero cuando viajan.

(865) En segundo lugar, las autoridades francesas intentaron calcular el número de pasajeros sanitarios que viajaron en barco al territorio continental. A tal fin, se basaron en dos enfoques. El primero consistió en establecer empíricamente el número de pasajeros sanitarios que utilizan el transporte marítimo, sobre la base de las 15 237 solicitudes de autorización de viajes por razones médicas presentadas a los organismos de seguridad social por los pasajeros sanitarios entre 2020 y 2021. De estas 15 237 solicitudes, el 4 % se referían al transporte marítimo (considerando 157). El segundo enfoque consistió en restar del número total estimado de pasajeros sanitarios entre Córcega y la Francia continental (65 000) los que habían viajado en avión (y de los que la CPAM disponía de datos), con el fin de obtener el número de pasajeros sanitarios que viajaron en barco. Mediante este método se estimó que el 30 % de los pasajeros sanitarios habían viajado en barco (considerando 158). Por último, las autoridades francesas decidieron conciliar ambos enfoques, asumiendo que el 10 % del total estimado de pasajeros sanitarios (65 000) viajaron en barco (considerando 159).

(866) Contrariamente a lo alegado por Corsica Ferries (considerando 431), la estimación final de las autoridades francesas no adolece de un error manifiesto de apreciación. De hecho, la estimación se basa en dos enfoques, cada uno de ellos pertinente y basado en datos concretos y fiables. El hecho de que existiera una diferencia significativa en el número estimado de pasajeros sanitarios hizo que las autoridades francesas pudieran razonablemente adoptar un enfoque prudente y conservador, estableciendo la estimación final del número de pasajeros sanitarios que habían viajado en barco en el 10 % del número total de pasajeros sanitarios estimado anualmente, es decir, en un nivel muy inferior a la media de los porcentajes determinados con estos dos métodos (la media del 30 y del 4 es el 17 %). Corsica Ferries no explica en ningún momento en sus observaciones por qué el segundo enfoque de las autoridades francesas (que dio lugar a una estimación del 30 %) era incorrecto o inadecuado. Al sostener que las autoridades francesas deberían haber utilizado una estimación del 4 % en consonancia con el primer enfoque, Corsica Ferries ignora el segundo enfoque de las autoridades francesas, que es tan razonable como el primero, y hace una interpretación errónea de la metodología utilizada por las autoridades francesas.

(867) Por último, las autoridades francesas asignaron la demanda entre los distintos puertos de Córcega sobre la base de la distribución territorial de las actividades de MCO, que eran los únicos datos públicos de que disponían las autoridades francesas para estimar el punto de partida de los pasajeros sanitarios (véase el considerando 160). La Comisión observa, además, que estos datos reflejan la distribución histórica de pasajeros entre los distintos puertos de Córcega (cuadro 11). Las autoridades francesas también asignaron la demanda por puerto continental sobre la base de los datos recogidos de las CPAM, que proporcionaban datos más precisos por departamento (Bouches-du-Rhône, Var, Alpes-Maritimes) y, por tanto, por puerto continental. Estas estimaciones son razonables y no adolecen de error manifiesto de apreciación.

(868) Por lo que se refiere a la demanda futura, las autoridades francesas consideraron que la demanda se mantendría estable durante el período 2023-2030 en comparación con 2019. Esta valoración, que tiene en cuenta tanto el envejecimiento de la población de Córcega (y, por tanto, el aumento del número de viajes por motivos médicos) como la ampliación de la asistencia sanitaria disponible en Córcega (y, por tanto, una reducción del número de viajes médicos), no adolece de un error manifiesto de apreciación, en la medida en que neutraliza estas dos hipótesis contradictorias. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

(869) Sobre la base de todo lo anterior, la Comisión considera que las autoridades francesas cuantificaron la demanda de los pasajeros sanitarios sin incurrir en un error manifiesto de apreciación.

7.3.2.1.2.2. Presencia de una deficiencia del mercado

7.3.2.1.2.2.1. Determinación de la oferta del mercado en ausencia de un contrato de servicio público

(870) A este respecto, la Comisión se remite a los argumentos expuestos en los considerandos 815 a 825, que también son válidos para determinar la oferta disponible en el mercado en relación con la demanda de los pasajeros sanitarios.

7.3.2.1.2.2.2. Análisis de la deficiencia del mercado

(871) La Comisión señala, en primer lugar, que las autoridades francesas concluyeron que existía una deficiencia total del mercado entre el puerto de Propriano y el puerto de Marsella, ya que Corsica Ferries no ofrecería ningún servicio comercial entre Marsella y Propriano.

(872) La Comisión observa asimismo que las autoridades francesas consideraron esporádico el servicio propuesto por Corsica Ferries entre Marsella y los otros cuatro puertos de Córcega, ya que Corsica Ferries solo ofrecería tres viajes de ida y vuelta al mes desde/hacia L'Île-Rousse y Porto-Vecchio (frente a los tres viajes semanales de ida y vuelta necesarios) y dos viajes semanales de ida y vuelta hacia/desde Ajaccio y Bastia, mientras que serían necesarios al menos cinco viajes semanales de ida y vuelta para satisfacer la demanda de los usuarios.

(873) La Comisión observa que las autoridades francesas no cometieron ningún error manifiesto en su análisis de la deficiencia del mercado, en la medida en que se ha demostrado que la oferta del mercado era insuficiente para satisfacer la totalidad de la demanda de los pasajeros sanitarios entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega.

7.3.2.1.2.3. Conclusión sobre la existencia de una necesidad de servicio público para el transporte de pasajeros sanitarios entre Marsella y cada uno de los puertos de Córcega

(874) De todo lo anterior se desprende que Francia determinó correctamente la existencia de una necesidad de servicio público entre Marsella y cada uno de los puertos de Córcega, ya que la demanda de transporte establecida y cuantificada por Francia no podía cubrirse con la oferta de mercado identificada.

7.3.2.1.3. Necesidad de transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada

(875) En esta subsección, la Comisión examinará si la necesidad de transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega satisface i) la demanda de dichos usuarios, debidamente demostrada por Francia, ii) que no podría satisfacerse mediante la oferta privada en ausencia de un contrato de servicio público elaborado a tal efecto por Francia.

7.3.2.1.3.1. Existencia de demanda por parte de los usuarios

7.3.2.1.3.1.1. Demanda cualitativa

1) Sobre los medios adecuados utilizados para establecer la demanda cualitativa de los usuarios

(876) La Comisión observa que las autoridades francesas trataron de determinar de varias maneras la demanda de los usuarios del transporte de carga remolcada y no remolcada.

(877) En primer lugar, las autoridades francesas organizaron varias consultas públicas para recabar información sobre la demanda de estos usuarios.

(878) En la primera consulta, la consulta a los usuarios (considerando 93), se invitaba a todos los usuarios del transporte de mercancías a responder a un cuestionario sobre el uso de los servicios de transporte marítimo entre la Francia continental y Córcega. Por lo que se refiere a las características generales de esta consulta, la Comisión se remite a su análisis, expuesto en el considerando 744.

(879) El cuestionario enviado a los usuarios del transporte de mercancías incluía alrededor de veinte preguntas, destinadas a evaluar la satisfacción y las necesidades de dichos usuarios en relación con los servicios entre Córcega y el continente para cada ruta marítima entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega. El detalle de las preguntas, que se presentan en la sección 3.4.3.1.1.1.1, demuestra que permitieron a las autoridades francesas recopilar información sobre el perfil de los usuarios y sus hábitos y preferencias de viaje en lo que respecta a las horas de salida y llegada, las necesidades de viaje, las dificultades encontradas debido a la falta de espacios disponibles en los puertos o en los buques, la frecuencia de los servicios marítimos y las tarifas cobradas (considerando 185). Además, el cuestionario incluía varias preguntas relativas a la sustituibilidad de los puertos continentales (considerando 186).

(880) Por las mismas razones expuestas en el considerando 746, la Comisión considera que el cuestionario era suficientemente abierto para permitir que se expresaran diferentes puntos de vista. Las respuestas sugeridas son claras, verosímiles y variadas. Por lo tanto, las observaciones de Corsica Ferries sobre este aspecto (considerando 401) carecen de fundamento. Del mismo modo, las observaciones relativas al sesgo metodológico que afecta a la consulta a los usuarios no son convincentes, por las razones expuestas en los considerandos 747 a 749.

(881) No obstante, la Comisión observa que, a pesar de la consulta pertinente organizada por las autoridades francesas, solo cinco transportistas respondieron al cuestionario, lo que la hace inutilizable (considerando 188).

(882) Por consiguiente, las autoridades francesas consultaron directamente (por teléfono) a una muestra de unos veinte operadores, cuya cuota de mercado total del tráfico de mercancías entre Córcega y la Francia continental era en gran medida representativa (considerando 189). En el marco de esta consulta, las autoridades francesas preguntaron a los usuarios sobre el uso que hacen de los servicios de transporte marítimo en todas las rutas que parten de los puertos de Marsella, Tolón y Niza, y no solo desde Marsella, como se había previsto inicialmente en la consulta a los usuarios (considerando 189). Así pues, esta consulta directa permitió a las autoridades francesas subsanar la falta de respuestas al cuestionario presentado durante la consulta a los usuarios.

(883) Contrariamente a lo que alega Corsica Ferries (considerando 402), no hay razón alguna para reprochar la metodología seguida por las autoridades francesas debido a la falta de transparencia en relación con las preguntas formuladas y la identidad de los operadores entrevistados. En primer lugar, no se ha demostrado la supuesta falta de transparencia, ya que el cuestionario planteado durante las consultas telefónicas era idéntico al utilizado en la consulta a los usuarios, que era público y accesible para cualquier persona. Por lo tanto, Corsica Ferries podía estar al tanto del contenido de las preguntas. En segundo lugar, por lo que respecta a la identificación de los operadores entrevistados, debe señalarse que esta información no parece pertinente, ya que los operadores entrevistados representaban una parte sustancial del tráfico de mercancías entre Córcega y el continente. El hecho, no demostrado, de que algunos de los operadores pudieran haber sido accionistas de un contratista no basta, en cualquier caso, para excluir a dichos operadores de toda consulta pública, en la medida en que siguen siendo usuarios de los servicios de transporte marítimo de mercancías del mismo modo que todos los demás usuarios, y son, por tanto, libres de expresar sus necesidades y preferencias en el marco de una consulta pública.

(884) La segunda consulta, la consulta a los puertos, también invitaba a las autoridades portuarias a presentar sus observaciones sobre las comunicaciones marítimas, con el fin de informar a las autoridades francesas, en particular, del nivel de competencia entre los servicios de transporte marítimo en el marco de las comunicaciones marítimas y de la capacidad de dichos puertos, con preguntas relacionadas con el transporte de carga remolcada y no remolcada (considerandos 192 a 195). Por lo que se refiere a las características de esta consulta, la Comisión se remite a su examen, expuesto en el considerando 752.

(885) De ello se deduce que las autoridades francesas llevaron a cabo consultas públicas que permitieron tener en cuenta los intereses de los usuarios, de conformidad con el punto 14 del Marco SIEG.

(886) Las autoridades francesas también encargaron a una consultora económica independiente, Gecodia, que llevara a cabo un estudio complementario de la demanda de los usuarios, paralelamente a las consultas públicas, con el fin de completarlas (considerando 90). La Comisión considera que dicho estudio es un instrumento adecuado para determinar la demanda de los usuarios, por las razones expuestas en el considerando 754.

(887) Estos elementos demuestran que Francia recurrió a varios instrumentos, que la Comisión considera adecuados en el sentido del punto 14 del Marco SIEG, para tener en cuenta los intereses de los usuarios de los servicios en cuestión.

2) Conclusiones de Francia sobre la demanda cualitativa de los usuarios

(888) La Comisión examinará las conclusiones de Francia sobre i) la distinción entre la carga remolcada y la no remolcada, ii) la sustituibilidad geográfica del puerto de Marsella por los puertos de Tolón y Niza para los usuarios del transporte de carga no remolcada y iii) para los usuarios del transporte de carga remolcada, y iv) la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega para los usuarios del transporte de carga remolcada y no remolcada.

a) Sobre la distinción entre la carga remolcada y la no remolcada

(889) La Comisión señala que las autoridades francesas distinguen entre la carga remolcada y la no remolcada principalmente debido a las limitaciones logísticas y de manipulación del transporte de carga no remolcada, que requiere equipos portuarios específicos y una cadena logística específica, a diferencia de la carga remolcada (considerandos 205 a 207). Estas consideraciones son razonables y, por tanto, no manifiestamente erróneas. También demuestran que la demanda de transporte de carga remolcada va de la mano de la demanda de transporte de los conductores que acompañan a su camión como pasajeros a bordo del buque.

(890) La Comisión también señala que todas las autoridades portuarias coinciden en hacer esta distinción (considerando 197).

(891) Sin embargo, la Comisión señala que Corsica Ferries cuestionó esta distinción en su respuesta a la consulta a los operadores por considerarla artificial (considerando 236). Corsica Ferries consideraba, concretamente, que la distinción no dependía de la oferta desplegada por las empresas, sino del tamaño, la organización y las elecciones propias de cada transportista. No obstante, es preciso señalar que las autoridades francesas establecieron la existencia de tal distinción basándose precisamente en la información facilitada por Corsica Ferries (considerando 889).

(892) Por lo tanto, las autoridades francesas podían realizar tal distinción sin incurrir en un error manifiesto de apreciación.

(893) En sus observaciones (considerandos 393 y 447 a 450), Corsica Ferries afirma que procede hacer otra distinción entre la carga remolcada acompañada y la no acompañada. La ausencia de tal distinción vicia irremediablemente la estimación del número de conductores que viajan en los servicios marítimos de Córcega. En apoyo de sus alegaciones, Corsica Ferries se remite al estudio 1 de BRG.

(894) La Comisión observa, no obstante, que el estudio 1 de BRG no aporta datos concretos sobre la existencia de tal distinción. En particular, no indica en ningún momento la metodología que deberían seguir las autoridades francesas para distinguir entre la carga remolcada acompañada y la no acompañada. El estudio 1 de BRG tampoco proporciona cifras sobre los respectivos volúmenes estimados de carga remolcada acompañada y no acompañada. Por último, el estudio 1 de BRG no menciona ningún otro estudio o investigación que haya determinado la existencia de tal distinción. Por ejemplo, del dictamen de la autoridad de competencia se desprende que solo se hace una distinción entre la carga remolcada y la no remolcada ([263]).

(895) Así pues, a falta de pruebas concretas, las conclusiones del estudio 1 de BRG no permiten tildar de error manifiesto de apreciación la actuación de las autoridades francesas. La Comisión considera, además, que Corsica Ferries tuvo la oportunidad de aportar pruebas concretas tanto durante la consulta a los usuarios (a través de una contribución en forma de texto libre) como durante la consulta a los operadores, con el fin de aclarar a las autoridades francesas esta posible distinción entre la carga remolcada acompañada y la no acompañada, algo que, sin embargo, no hizo (considerando 236).

b) Sobre la sustituibilidad geográfica de los puertos continentales en relación con el transporte marítimo de carga no remolcada

(896) Por lo que se refiere al transporte de carga no remolcada, las autoridades francesas establecieron que existía una demanda exclusiva en favor del puerto de Marsella.

(897) La Comisión observa que esta conclusión se basa, en particular, en cuatro elementos: i) solo el puerto de Marsella cuenta con instalaciones y zonas de manipulación suficientes para acoger carga no remolcada, dado que la única alternativa, Tolón-Brégaillon, dispone de una infraestructura demasiado limitada para acoger la totalidad o incluso una parte no desdeñable de dicho tráfico; ii) la consulta a los usuarios pone claramente de manifiesto la ausencia de sustituibilidad entre el puerto de Marsella y los demás puertos continentales; iii) las autoridades portuarias del continente consideran que el puerto de Marsella es el único puerto capaz de atender este tráfico a gran escala; y iv) la transferencia del tráfico de carga no remolcada desde el puerto de Marsella a los demás puertos continentales generaría importantes costes adicionales y limitaciones logísticas que afectarían al flujo de carga no remolcada (considerandos 210 a 214).

(898) A juicio de la Comisión, todas estas consideraciones demuestran la falta de sustituibilidad geográfica entre el puerto de Marsella y los puertos de Tolón y Niza por el transporte marítimo de carga no remolcada.

([263]) Dictamen de la autoridad de competencia mencionado en el considerando 20, apartado 295.

(899) De la información facilitada por las autoridades portuarias se desprende que el puerto de Marsella dispone de grandes capacidades que permiten asegurar el transporte hacia cada uno de los puertos de Córcega (considerando 199). Por el contrario, si bien la terminal de Tolón-Brégaillon también puede acoger dicho tráfico, es preciso señalar que su capacidad es más limitada, ya que solo tiene un atraque. La Comisión también toma nota de la afirmación de la autoridad portuaria de Tolón de que la zona de influencia de dicho puerto solo se extendía hasta la zona interior más próxima (considerando 198). La consulta a los usuarios también pone de manifiesto una ausencia total de sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Tolón (considerando 190). Por último, la Comisión señala la especial organización de la cadena logística del transporte de carga no remolcada, que implica que los transportistas efectúen viajes regulares de ida y vuelta entre el puerto y sus bases logísticas, la mayoría de las cuales se encuentran al norte y al oeste de Marsella, durante el mismo día (considerando 206). Sustituir el puerto de Marsella por el de Tolón acarrearía sin duda importantes costes adicionales para los transportistas, que probablemente repercutirían en los consumidores finales de Córcega. Tal situación agravaría las dificultades económicas a las que ya se enfrentan los operadores económicos y los consumidores de Córcega como consecuencia de la insularidad (considerandos 20 a 23).

(900) La Comisión señala que ninguna de las partes interesadas debate este aspecto.

(901) Por consiguiente, la Comisión concluye que las autoridades francesas no incurrieron en error manifiesto de apreciación al considerar que existía una demanda exclusiva de transporte marítimo de carga no remolcada entre cada uno de los puertos de Córcega y el puerto de Marsella.

c) Sobre la sustituibilidad geográfica de los puertos continentales en relación con el transporte marítimo de carga remolcada

(902) Por lo que se refiere al transporte de carga remolcada, las autoridades francesas establecieron que existe una sustituibilidad parcial entre los puertos de Tolón y Marsella. Estiman que algunos usuarios del transporte de carga remolcada no consideran que haya alternativa al puerto de Marsella. Las autoridades francesas justifican esta conclusión basándose en los siguientes elementos.

(903) *En primer lugar*, la consulta a los puertos puso de manifiesto la existencia de limitaciones de capacidad en los puertos de Tolón y Niza (considerando 217). A este respecto, la Comisión señala que, aunque los tres puertos continentales pueden acoger carga remolcada, las autoridades portuarias de Tolón y Niza expresaron reservas sobre su capacidad (considerando 199). De este modo, la CCI VaR señala que Tolón-Port de Commerce es la única terminal del puerto de Tolón capaz de acoger el transporte de carga remolcada ([264]), y que esta terminal ya presente un nivel significativo de congestión (cerca del 80 % de media) durante todo el año (vinculado a las políticas públicas locales) y, en particular, en verano (tráfico limitado a unos diez remolques diarios). Por su parte, el puerto de Niza afirma que, si bien puede acoger sin restricciones el tráfico de carga remolcada, el tráfico de pasajeros sigue siendo la máxima prioridad.

(904) De lo anterior se desprende que las observaciones de Corsica Ferries sobre la ausencia de congestión en el puerto de Tolón (considerando 437) carecen de fundamento a la luz de la información compartida por la CCI de Var con las autoridades francesas durante la consulta a los puertos. No puede reprocharse a las autoridades francesas que se basaran en esta información para analizar el grado de sustituibilidad entre los puertos de Tolón y Marsella, máxime cuando la información facilitada por la CCI de Var era clara e inequívoca.

(905) A la luz de estos elementos, el hecho de que en 2014 el puerto de Tolón pudiera acoger más del doble del tráfico actual de carga remolcada no era pertinente en el presente asunto. Del mismo modo, que Corsica Ferries confirmara esta información con la CCI de Var también es irrelevante, ya que no demuestra que las autoridades francesas interpretaran erróneamente las respuestas dadas por la CCI de Var durante la consulta a los puertos.

(906) *En segundo lugar*, las autoridades francesas se basaron en los resultados de la consulta a los usuarios para explicar la existencia de sustituibilidad parcial (considerando 218). Así pues, estos resultados muestran que los encuestados excluyen en gran medida toda comparación entre los puertos de Marsella y Tolón o Niza (considerandos 190 y 191).

([264]) Las terminales de Brégaillon no admiten pasajeros y la terminal de Seyne-sur-Mer está reservada a los cruceros.

(907) Sin embargo, Corsica Ferries niega la credibilidad de las respuestas recibidas durante la consulta telefónica a los usuarios del transporte de mercancías, en la medida en que quienes respondieron a las entrevistas eran accionistas de Corsica Linea y, por el hecho de serlo, se encontraban en una situación de conflicto de intereses en relación con la consulta a los usuarios (considerando 441). Añade también que las respuestas formuladas eran afirmaciones generales e infundadas de una muestra de encuestados de representatividad incierta (considerando 440).

(908) La Comisión señala, en primer lugar, que los usuarios entrevistados respondieron a las preguntas que se les formularon en el marco de la consulta a los usuarios. Corsica Ferries no cuestiona la pertinencia de las preguntas planteadas en el marco de la consulta a los usuarios ([265]). Por lo tanto, no puede considerarse, como alega Corsica Ferries, que los encuestados respondieran con «afirmaciones generales e infundadas». Además, la muestra de usuarios entrevistados no podía considerarse no representativa habida cuenta de los volúmenes de transporte de mercancías que representaban (considerando 189).

(909) Asimismo, según la Comisión, el hecho de que un usuario del transporte marítimo de mercancías sea accionista de Corsica Linea no puede por sí solo excluirlo de una consulta pública destinada a determinar las necesidades y preferencias de los usuarios de un determinado servicio de transporte. Todos los usuarios de un servicio determinado pueden responder como tales a dicha consulta pública. En el presente asunto, la Comisión observa que, atendiendo a la información facilitada por Francia, si bien algunos usuarios eran accionistas de Corsica Linea ([266]), otros no ([267]).

(910) Asimismo, la Comisión observa que los usuarios entrevistados, además de ser los principales transportistas en términos de volumen de mercancías, utilizaban todas las rutas entre Córcega y la Francia continental, incluidas las rutas entre Tolón/Niza y los puertos de Córcega en los que no opera Corsica Linea. Además, la consulta pública no se refería a la utilización de los servicios de transporte de mercancías prestados exclusivamente por Corsica Linea, sino a los prestados por todos los operadores marítimos que operan entre Córcega y la Francia continental. A este respecto, la Comisión señala que las necesidades de los usuarios no están necesariamente vinculadas a los intereses de los operadores marítimos: por ejemplo, la mayoría de los usuarios encuestados deseaban que se introdujera un servicio de transporte en buques de transbordo rodado que respondiera mejor a sus necesidades específicas, a pesar de que ninguno de los tres operadores activos entre Córcega y la Francia continental tenía previsto ofrecer tal servicio (considerando 191). La Comisión observa que, en cualquier caso, la consulta a los usuarios es uno de los indicadores utilizados por las autoridades francesas para justificar la sustituibilidad parcial de los puertos de Tolón y Marsella para el transporte marítimo de mercancías.

(911) *En tercer lugar*, las autoridades francesas señalan que trasladar el tráfico de carga remolcada desde el puerto de Marsella a los demás puertos continentales supondría importantes costes adicionales para los usuarios del transporte de carga remolcada, cuyas bases logísticas se encuentran principalmente al oeste de Marsella y en el corredor del Ródano (considerando 219).

(912) En este sentido, la Comisión señala que las autoridades francesas aportaron varias pruebas que demostraban que las bases logísticas se sitúan principalmente al oeste de Marsella y en el corredor del Ródano (considerando 213), zonas para las que, en principio, es más fácil acceder al puerto de Marsella que a los demás puertos continentales. Los análisis presentados por Corsica Linea (considerando 544) y La Méridionale (considerandos 593 a 595), así como la denuncia de Corsica Ferries (considerando 433), también tienden a confirmarlo. De ello se deduce que la alegación de Corsica Ferries de que las autoridades francesas nunca aportaron pruebas en apoyo de su afirmación (considerando 442) carece de fundamento.

(913) La Comisión observa asimismo que las autoridades francesas aportaron pruebas concretas de los costes adicionales estimados que supondría un desplazamiento significativo de transportistas del puerto de Marsella al puerto de Tolón. Esta cifra se determinó, en particular, a partir de los datos publicados por el Comité National Routier. Las partes interesadas también presentaron datos similares y todos ellos demostraban la existencia de tales costes adicionales, aunque la estimación varía entre el 5 % del coste total de producción según Corsica Ferries (considerando 443) y el 11 % según Corsica Linea (considerando 544). La Méridionale considera que no tendría sentido desde el punto de vista económico que la gran mayoría de los transportistas establecidos más cerca de Marsella que de Tolón pasaran a utilizar el puerto de Tolón, y confirma también los costes adicionales relacionados con el transporte por carretera que ello conllevaría (considerandos 595 y 596).

([265]) Las críticas de Corsica Ferries se refieren a la falta de cuestionarios para las rutas de Tolón y Niza.
([266]) […].
([267]) Por ejemplo […].

(914) Aunque Corsica Ferries reconoce la existencia de costes adicionales asociados al transporte por carretera, sostiene que dichos costes adicionales se ven compensados por la tarifa marítima aplicada por Corsica Ferries en el puerto de Tolón, inferior a la que cobran sus competidores en el puerto de Marsella (considerando 443).

(915) La Comisión señala que el estudio 2 de BRG utiliza la tarifa media de flete registrada en Tolón en 2023 (32,40 EUR por metro lineal), mientras que aplica la tarifa de flete de 42,50 EUR por metro lineal en Marsella, que representa la tarifa máxima que puede cobrarse con arreglo al régimen de OSP de 2019 (considerando 62). No obstante, este análisis parece erróneo por varias razones. En primer lugar, el estudio se basa en datos de 2023, que, por lo tanto, son posteriores a la concesión de los CDSP. En segundo lugar, el estudio se basa en parámetros deficientes: compara, por una parte, la tarifa de mercado efectivamente aplicada por Corsica Ferries en el puerto de Tolón y, por otra, la tarifa reglamentaria máxima aplicable en el puerto de Marsella en virtud del régimen de OSP de 2019. Sin embargo, para que la comparación sea pertinente, el análisis tendría que basarse, respecto de ambos puertos, en las tarifas marítimas máximas aplicables en virtud del régimen de OSP de 2019, dado que los operadores marítimos podrían alcanzar ese límite en el supuesto hipotético en el que no existieran los CDSP. Por último, como señalan las autoridades francesas (considerando 650), la tarifa marítima utilizada por el estudio 2 de BRG para Tolón excluye los impuestos y los gastos de manipulación, y no es la tarifa realmente pagada por los usuarios.

(916) Por consiguiente, la Comisión concluye, sobre la base de los datos facilitados por Francia y todas las partes interesadas, que trasladar al puerto de Tolón a los usuarios del transporte de carga remolcada cuyas bases logísticas están situadas principalmente cerca del puerto de Marsella o en el corredor del Ródano generaría costes adicionales asociados al transporte por carretera para dichos usuarios. No ha quedado acreditado que estos costes adicionales puedan compensarse claramente con una tarifa marítima más baja en Tolón. Por lo tanto, las autoridades francesas estaban en posición de concluir que era probable que este factor limitase el grado de sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Tolón.

(917) La Comisión señala asimismo que de las respuestas de los puertos de Tolón y de Niza se desprende que su zona de influencia se limita a su zona interior local, mientras que el puerto de Marsella cuenta con una clientela nacional, lo que se ajusta a las conclusiones de las autoridades francesas (considerandos 197, 198 y 219). La Méridionale aporta información adicional a este respecto (considerando 593) que es coherente con las conclusiones de las autoridades francesas. Por lo tanto, deben rechazarse las observaciones de Corsica Ferries en este sentido (considerando 442).

(918) Por último, la Comisión señala sobre esta cuestión que redunda en interés de los consumidores finales de Córcega (tiendas, particulares, empresas, etc.), que dependen de los servicios de transporte de mercancías (transporte de mercancías para las empresas, etc.) y se benefician de ellos, limitar los costes de la insularidad, como claramente han puesto de manifiesto los distintos estudios y estadísticas sobre el coste de la vida en Córcega (considerandos 20 a 23). También cabe señalar que Córcega importa muchas más mercancías de las que exporta, lo que demuestra su dependencia del continente (considerando 19). Como consecuencia de ello, un aumento del precio de las mercancías importadas a Córcega podría afectar aún más a la economía de la isla y a sus habitantes. Por lo tanto, la existencia de costes adicionales por el transporte por carretera podría tener un efecto aún mayor en el precio de los productos para los consumidores finales de Córcega.

(919) *Por último*, las autoridades francesas consideraron que los episodios de perturbaciones persistentes de los precios que afectaban al puerto de Marsella no habían dado lugar a una transferencia significativa del tráfico desde el puerto de Marsella a los puertos de Tolón y Niza (considerando 220). Esta circunstancia viene a confirmar la falta de sustituibilidad entre los dos puertos, y las partes interesadas no lo discuten.

(920) Así pues, de todo lo anterior se desprende que las autoridades francesas no incurrieron en un error manifiesto al considerar que los puertos de Tolón y de Marsella son parcialmente sustituibles desde el punto de vista de los usuarios y que, por lo tanto, existe una demanda específica de los usuarios del transporte de carga remolcada para el puerto de Marsella.

(921) Las observaciones de Corsica Ferries expuestas en los considerandos 433 y 434 no afectan a esta conclusión. Corsica Ferries no demuestra en ningún momento que la situación de un conductor de carga remolcada sea idéntica a la de un pasajero que viaja con su automóvil. Además, el hecho de que Corsica Ferries transporte igual número de conductores desde el puerto de Marsella que desde el puerto de Tolón no cuestiona la sustituibilidad parcial reconocida por Francia entre ambos puertos para el transporte de carga remolcada. Francia no niega que los puertos de Tolón y Marsella aporten cada uno la mitad del tráfico de carga remolcada a Córcega: únicamente sostiene que los usuarios del transporte de carga remolcada prefieren los puertos más cercanos a sus bases logísticas y que, por lo tanto, algunos de los usuarios cuyas bases logísticas están cerca del puerto de Marsella no se plantean ninguna alternativa a dicho puerto.

d) Sobre la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega en relación con el transporte marítimo de carga remolcada y no remolcada

(922) La Comisión observa que, por lo que se refiere a la elección del puerto de salida/llegada de Córcega para los usuarios del transporte de carga remolcada y no remolcada, las autoridades francesas no llevaron a cabo un análisis específico de la sustituibilidad geográfica de los puertos de Córcega desde el punto de vista de los usuarios.

(923) Sin embargo, sobre la base de la información facilitada por las autoridades francesas durante la investigación formal y que estaba a su disposición en el momento de la concesión de las medidas, la Comisión señala que, en el presente asunto, esta omisión no afectó al examen de las autoridades francesas de la existencia de una necesidad de servicio público.

(924) *En primer lugar*, la Comisión observa las distancias y los trayectos entre cada uno de los puertos de Córcega, que en principio excluyen toda sustituibilidad geográfica. A este respecto, se remite a los considerandos 36, 774, 785 y 856.

(925) *En segundo lugar*, la Comisión también observa el elevado nivel de congestión en los puertos de Córcega en su conjunto, atendiendo a la información notificada por la CCI de Córcega (considerando 201). La CCI de Córcega llama la atención, en particular, sobre la situación en los puertos de Bastia, Ajaccio y Porto-Vecchio, donde la capacidad está alcanzando un punto de saturación o existe una grave congestión. Estas desventajas aumentan la cantidad de mercancías que permanecen en el muelle, afectan a las condiciones en que circulan los vehículos pesados y provocan retrasos en las entregas que perjudican a los usuarios del servicio de transporte marítimo de mercancías (considerando 208). Por lo tanto, Francia puede sostener válidamente que estas limitaciones pueden restringir la transferencia del tráfico a uno u otro de los puertos, en particular a los puertos de Bastia, Ajaccio y Porto-Vecchio, y hacer necesario, tanto desde el punto de vista de los usuarios del servicio como de las autoridades públicas, distribuir el tráfico marítimo de mercancías entre los distintos puertos de Córcega.

(926) *En tercer lugar*, la Comisión señala que las largas distancias, las condiciones del tráfico y las características de la infraestructura viaria en Córcega (considerandos 16 a 19) también implican costes adicionales relacionados con el transporte por carretera para los usuarios del transporte marítimo de mercancías, lo que a su vez puede aumentar el coste de las importaciones que soportan los particulares y los profesionales de Córcega. La Comisión también señala que redunda en interés de los usuarios y residentes de la isla limitar la circulación de vehículos pesados en Córcega, en particular debido al elevado riesgo de accidentes y al coste de la insularidad.

(927) Por todas estas razones, la Comisión considera que no era manifiestamente erróneo considerar que los puertos de Córcega no eran sustituibles entre sí desde el punto de vista de los usuarios del transporte marítimo de mercancías. Ninguna de las partes interesadas discute este extremo.

7.3.2.1.3.1.2. Demanda cuantitativa

(928) *En primer lugar*, por lo que se refiere a la cuantificación de la sustituibilidad parcial de los puertos de Tolón y de Marsella para el transporte de carga remolcada, la Comisión señala que, en su Decisión de incoación, expresó dudas sobre las fuentes utilizadas por las autoridades francesas para apreciar que los usuarios cuyo volumen representaba el 80 % de la demanda histórica de carga remolcada entre el puerto de Marsella y los puertos de Córcega no consideraban que el puerto de Tolón pudiera sustituirse por el puerto de Marsella. Invitó a Francia y a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre esta cuestión.

(929) En sus observaciones, las autoridades francesas presentaron tres análisis destinados a confirmar su estimación inicial del nivel de sustituibilidad entre los puertos de Marsella y Tolón desde el punto de vista de la demanda (considerandos 337 a 346). Todas las partes interesadas que presentaron observaciones también respondieron a este aspecto (considerandos 444, 445, 543 y 591 a 596).

— El primer análisis de las autoridades francesas se basó en datos sobre la ubicación de la sede, los almacenes y las bases logísticas de los transportistas. Según Francia, la proximidad inmediata del puerto de Marsella justifica la preferencia de los transportistas por el puerto de Marsella. El 80 % del tráfico total de carga remolcada entre Marsella y Córcega entre 2018 y 2021 procedía de transportistas situados cerca de Marsella. En opinión de Francia, esto demuestra que la sustituibilidad entre ambos puertos es limitada, en torno al 20 %.

— El segundo análisis consistió en determinar la ubicación de las bases logísticas de un gran número de clientes de Corsica Linea y La Méridionale. De este análisis se desprende que el 83 % del volumen de carga remolcada transportada por Corsica Linea y el 88 % del volumen de carga remolcada transportada por La Méridionale pueden vincularse a una base logística cercana al puerto de Marsella. Por lo tanto, este análisis confirma los resultados del primer análisis.

— El tercer análisis presentaba datos detallados sobre un gran número de transportistas que en el pasado habían utilizado los dos puertos para el transporte marítimo de carga remolcada, indicando para cada transportista la distancia entre la base logística y los puertos de Marsella y Tolón y la cuota de carga remolcada (en metros lineales) que se transportó a través de Marsella o Tolón en 2017-2019 y 2021.

(930) La Comisión observa que los dos primeros análisis se centran únicamente en el tráfico histórico de carga remolcada entre Marsella y Córcega. Solo analizan el origen del tráfico de carga remolcada en el puerto de Marsella, pero no permiten concluir que un transportista cuya base esté más cerca del puerto de Marsella utilizaría únicamente el puerto de Marsella y no el puerto de Tolón. Parten del supuesto de que los transportistas deben utilizar el puerto de Marsella si su sede, sus almacenes o sus bases logísticas están situados cerca de Marsella, sin investigar el uso real de los puertos, mientras que esto es precisamente la hipótesis que las autoridades francesas están obligadas a probar. Por consiguiente, la Comisión considera que estos dos análisis no demuestran el supuesto grado de «no sustituibilidad» del 80 % entre Marsella y Tolón para la carga remolcada.

(931) En cambio, puede tenerse en cuenta el tercer análisis, que muestra el uso real de los dos puertos por parte de los transportistas. La Comisión también considera que los datos presentados en este análisis son suficientemente representativos, ya que cubren aproximadamente el 65 % del volumen de carga remolcada entre Córcega y los puertos de Marsella y Tolón para el período 2017-2019 y 2021 (considerando 341).

(932) Sobre la base de este análisis, la Comisión observa que, en realidad, la mayoría de los transportistas solo utilizan el puerto más cercano a su base logística, como se indica en el considerando 344. En particular, este análisis muestra que alrededor del 79 % del tráfico histórico de carga remolcada (en metros lineales) procedente de una base logística próxima a Marsella circuló exclusivamente a través del puerto de Marsella o lo habría hecho de no haber limitaciones de capacidad. Así pues, la Comisión estima que la hipótesis de las autoridades francesas para evaluar la demanda para el tráfico de carga remolcada, a saber, que el 80 % de la demanda histórica es específica de Marsella y no considera que Tolón sea sustituible, no parece manifiestamente errónea.

(933) Por lo tanto, debe rechazarse la alegación de Corsica Ferries (considerando 444) de que el índice de sustituibilidad respecto de la carga remolcada utilizado por las autoridades francesas no se basa en datos objetivos y verificables. En cualquier caso, la alegación no está respaldada por ningún análisis cuantitativo pertinente. Además, ni la Comisión ni las autoridades francesas están vinculadas por las conclusiones anteriores de la CTC sobre la sustituibilidad de dichos puertos para el tráfico de carga remolcada, como sugiere Corsica Ferries (considerando 445), si las autoridades francesas pueden demostrar, sobre la base de datos objetivos y verificables, que las hipótesis en que se basa la evaluación de los CDSP están justificadas, como sucede en el caso que nos ocupa.

(934) *En segundo lugar*, por lo que respecta a la evaluación de la demanda para la carga remolcada y no remolcada, la Comisión señala, antes de nada, que la utilización de datos históricos como base para estimar la demanda prevista de transporte marítimo de mercancías entre Marsella y Córcega es un enfoque válido (considerandos 223 y 228). Así pues, las autoridades francesas recurrieron a datos históricos que abarcaban un período de diez años (2010-2019) para estimar la evolución futura de la demanda hasta 2030.

(935) Por lo tanto, los parámetros elegidos por las autoridades francesas no adolecen de un error manifiesto de apreciación.

(936) *En tercer lugar*, por lo que se refiere a la evaluación de la demanda de conductores asociada al tráfico de carga remolcada, la Comisión observa que Francia consideró que la demanda de conductores era proporcional al volumen de carga remolcada transportada. Francia calculó la demanda futura entre 2023 y 2030 sobre la base del coeficiente de conductor/metros lineales transportados entre 2018 y 2021 (considerando 230).

(937) Contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries (considerandos 446 a 454), tal enfoque, basado en datos concretos, históricos y objetivos, no se ve afectado por un error manifiesto de apreciación.

(938) En primer lugar, las autoridades francesas no estaban obligadas a distinguir entre la carga remolcada acompañada y no acompañada por las razones expuestas en los considerandos 894 y 895.

(939) En segundo lugar, las autoridades francesas no utilizaron el coeficiente de conductor/metros lineales transportados previsto para 2030 para estimar la demanda entre 2023 y 2030, sino que se basaron en el coeficiente histórico medio de conductores/metros lineales medios calculado entre 2018 y 2021 y en la futura demanda de transporte de carga remolcada para evaluar el número de conductores cada año entre 2023 y 2030.

(940) En tercer lugar, las autoridades francesas no aplicaron un coeficiente erróneo, sino simplemente un coeficiente redondeado al segundo decimal, mientras que Corsica Ferries usó el coeficiente con tres decimales. No obstante, no puede reprocharse a Francia haber cometido un error manifiesto de apreciación por el mero hecho de haber redondeado el coeficiente en cuestión. En cualquier caso, la sobreestimación de la demanda resultante (el 11 % en la ruta Marsella-Ajaccio y el 7 % en la ruta Marsella-Bastia) no es indicativa de un error manifiesto de apreciación.

(941) Por último, procede recordar que la tasa de crecimiento del 2,3 % utilizada por las autoridades francesas para estimar la demanda de transporte de carga remolcada a partir de 2019 y para el período 2023-2030 es el resultado de la evolución media de la tasa de crecimiento del tráfico de mercancías entre 2010 y 2019 en las cinco rutas entre Marsella y los puertos de Córcega. Aunque las autoridades francesas podían calcular la tasa de crecimiento del tráfico histórico específico de cada ruta, cabe señalar que esta posibilidad era solo una metodología de varias. Corsica Ferries no explica por qué la metodología utilizada por las autoridades francesas no era manifiestamente adecuada para calcular la demanda futura en cada una de las rutas marítimas. Tampoco explica de qué manera una metodología alternativa podría haber dado lugar a un resultado diferente.

(942) Corsica Ferries tampoco puede alegar que la tasa de crecimiento del 2,3 % no se basa en datos objetivos recientes, ni defender válidamente que los datos históricos entre 2018 y 2023, por el contrario, muestran una disminución del tráfico. En primer lugar, esta tasa del 2,3 % es el resultado del crecimiento medio anual del tráfico de mercancías entre 2010 y 2019, es decir, antes de la pandemia de COVID-19 (2020-2021) y la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania (2022). Por lo tanto, los datos utilizados por las autoridades francesas se refieren al último período de funcionamiento normal del mercado del transporte marítimo entre Córcega y el continente. Además, este argumento contradice otra observación de Corsica Ferries según la cual las autoridades francesas deberían haber analizado los datos de tráfico de mercancías desde 2014, antes de la entrada de Corsica Linea en el mercado (considerando 394). También contradice sus propias respuestas presentadas durante la consulta a los operadores, que demuestran que Corsica Ferries se estaba preparando para ofrecer durante el período 2023-2030 una capacidad significativamente superior a la que tenía en el período 2016-2019, así como a la demanda total de transporte de mercancías registrada en 2019, lo que indicaba que Corsica Ferries preveía un aumento del tráfico en los próximos años ([268]).

([268]) Como se indica en el cuadro 3, el tráfico de mercancías entre Córcega y el continente ascendió a 2,2 millones de metros lineales. Como se puede comprobar en el cuadro 20, Corsica Ferries tenía la intención de introducir en el mercado una capacidad de transporte de casi 3,3 millones de metros lineales entre 2023 y 2030 (en ausencia de las medidas), confirmando así que la empresa parecía anticipar un aumento del tráfico.

7.3.2.1.3.2. Presencia de una deficiencia del mercado

7.3.2.1.3.2.1. Determinación de la oferta del mercado en ausencia de un contrato de servicio público

(943) A este respecto, la Comisión se remite a los argumentos expuestos en los considerandos 815 a 825, que también son válidos para la determinación de la oferta disponible en el mercado en relación con la demanda de los usuarios de servicios de transporte de carga remolcada y no remolcada.

7.3.2.1.3.2.2. Análisis de la deficiencia del mercado

(944) La Comisión señala, en primer lugar, que las autoridades francesas concluyeron que existía una deficiencia total del mercado entre el puerto de Propriano y el puerto de Marsella, ya que Corsica Ferries no ofrecería ningún servicio comercial en esta ruta.

(945) La Comisión observa asimismo que las autoridades francesas consideraron esporádico el servicio propuesto por Corsica Ferries entre Marsella y los otros cuatro puertos de Córcega, ya que Corsica Ferries solo ofrecería tres viajes de ida y vuelta al mes desde/hacia L'Île-Rousse y Porto-Vecchio (frente a los tres viajes semanales de ida y vuelta necesarios) y dos viajes semanales de ida y vuelta hacia/desde Ajaccio y Bastia, mientras que serían necesarios al menos cinco viajes semanales de ida y vuelta para satisfacer la demanda de los usuarios.

(946) La Comisión observa que las autoridades francesas no cometieron ningún error manifiesto en su análisis de la deficiencia del mercado, en la medida en que se ha demostrado que la oferta del mercado es insuficiente para satisfacer la totalidad de la demanda de los usuarios del transporte de carga remolcada y no remolcada entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega.

7.3.2.1.3.3. Conclusión sobre la existencia de una necesidad de servicio público para el transporte de carga remolcada y no remolcada entre Marsella y cada uno de los puertos de Córcega

(947) De todo lo anterior se desprende que Francia determinó correctamente la existencia de una necesidad de servicio público para el transporte de carga remolcada y no remolcada entre Marsella y cada uno de los puertos de Córcega, ya que la demanda de transporte establecida y cuantificada por Francia no podía cubrirse con la oferta de mercado identificada.

7.3.2.2. Proporcionalidad de la intervención estatal

(948) Dado que las autoridades francesas justificaron, sin incurrir en error manifiesto de apreciación, la necesidad de una intervención estatal basándose en la existencia de varias necesidades reales de un servicio público de transporte marítimo entre Córcega y la Francia continental, procede ahora examinar si dicha intervención es proporcionada a la luz de las libertades esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior.

7.3.2.2.1. Proporcionalidad del instrumento jurídico de intervención

(949) La Comisión observa que, según las autoridades francesas, no existía ningún instrumento jurídico aparte de un contrato de servicio público para garantizar un servicio capaz de satisfacer las necesidades de servicio público detectadas por las autoridades francesas (considerandos 249 a 253). Concretamente, las autoridades francesas alegan que la deficiencia del mercado ya se ha caracterizado en el marco del régimen de OSP de 2019 y que dicho régimen no bastaría para satisfacer las necesidades de servicio público. Asimismo, sostienen que las obligaciones de servicio público que pueden imponerse están limitadas en virtud del régimen de OSP de 2019, en particular en lo que se refiere a las horas de salida y llegada, que, no obstante, son una de las características de la demanda de los pasajeros (considerando 112) y de los usuarios del transporte de mercancías (considerandos 190 y 191).

(950) La Comisión considera que tales consideraciones no constituyen un error manifiesto de apreciación. Como señalan acertadamente las autoridades francesas, ya existe un régimen de OSP en vigor para los servicios de transporte marítimo entre Córcega y el continente: además, el objetivo de la consulta a los operadores era determinar la oferta que el mercado estaría dispuesto a desplegar en el marco del régimen de OSP de 2019. Sin embargo, esta oferta resultó insuficiente, por lo que era necesario establecer un régimen complementario para garantizar la prestación de servicios suficientes para satisfacer la necesidad de servicio público ([269]).

(951) Por lo tanto, las autoridades francesas no tuvieron otra opción que reforzar el régimen de OSP de 2019 previendo travesías marítimas diarias entre Marsella y los puertos de Ajaccio y Bastia, así como travesías semanales a los puertos de L'Île-Rousse y Porto-Vecchio, y un servicio semanal obligatorio a Propriano. No obstante, el establecimiento de condiciones más estrictas en el marco del régimen de OSP de 2019, a pesar de que las autoridades francesas ya habían detectado una deficiencia del mercado en este contexto, habría dificultado aún más el ejercicio de la libre prestación de servicios de transporte marítimo entre Córcega y el continente por parte de los operadores, ya que cualquier operador que desease prestar servicios entre Marsella y los puertos de Córcega habría tenido que cumplir los requisitos reforzados del régimen de OSP de 2019 para explotar tales servicios. La Comisión señala que, en estas circunstancias, la utilización de un contrato de servicio público adjudicado mediante un procedimiento de contratación pública es, en cambio, menos restrictiva de la libre prestación de servicios, en la medida en que puede limitar las restricciones impuestas a los operadores en el marco del régimen de OSP de 2019 y permitir la competencia en el mercado.

(952) Además, la Comisión observa que tampoco era posible prever una compensación en el régimen de OSP de 2019, ya que dicha compensación no podría haberse limitado exclusivamente a las rutas entre Marsella y Córcega, sino que habría debido ampliarse a todas las rutas entre el continente y Córcega para garantizar el carácter no discriminatorio del régimen de OSP de 2019 ([270]). Sin embargo, como señalan las autoridades francesas (considerando 252), esta opción no solo habría supuesto una carga financiera significativa para el presupuesto de las autoridades públicas —y el presupuesto de los Estados miembros no es ilimitado—, sino que tampoco habría ofrecido ninguna garantía de que se prestaran efectivamente los servicios necesarios para satisfacer las necesidades de servicio público determinadas ([271]). El régimen de OSP impone obligaciones a los operadores que deciden prestar servicios, pero no impone la prestación de los servicios en sí.

(953) Por otro lado, cabe señalar que el Reglamento sobre cabotaje no permite que un régimen de OSP establezca obligaciones en lo que respecta a las horas de salida y llegada ([272]), aun cuando tal requisito se derive de la demanda cualitativa detectada.

(954) De ello se deduce que las autoridades francesas podían, por tanto, recurrir a un contrato de servicio público para satisfacer las distintas necesidades de servicio público establecidas. Las partes interesadas no se han pronunciado sobre este aspecto.

7.3.2.2.2. Proporcionalidad de las obligaciones de servicio público establecidas para satisfacer la necesidad de servicio público

(955) Habida cuenta de que las autoridades públicas podían recurrir a los CDSP, procede ahora examinar la proporcionalidad de las obligaciones de servicio público establecidas por los CDSP para satisfacer la necesidad de servicio público determinada por Francia.

(956) *En primer lugar*, la Comisión observa que las autoridades francesas consideraron necesario celebrar un contrato de servicio público para el transporte marítimo de pasajeros sanitarios, carga remolcada y conductores acompañantes (para los usuarios que no se plantean ninguna alternativa al puerto de Marsella), así como de carga no remolcada entre el puerto de Marsella y cada uno de los puertos de Córcega. Además, por lo que respecta a la ruta Marsella-Propriano, Francia considera que el contrato de servicio público debe abarcar también el transporte marítimo de pasajeros (considerando 255).

([269]) Véase, en este sentido, la sentencia de 20 de febrero de 2001, Analir, C-205/99, ECLI:EU:C:2001:107, apartado 66.
([270]) Ibidem, párrafo 38.
([271]) Ibidem, párrafo 65.
([272]) Véase la sección 5.3.1 de la Comunicación interpretativa relativa al Reglamento sobre cabotaje.

(957) A este respecto, la Comisión señala que estas obligaciones se derivan estrictamente de la deficiencia del mercado detectada por las autoridades francesas (secciones 3.4.3.2.2 y 3.4.2.2.2). Por lo tanto, la finalidad de los CDSP se limita a la única necesidad de servicio público determinada. Las partes interesadas no se han pronunciado sobre este aspecto.

(958) *En segundo lugar*, las autoridades francesas definieron como obligaciones de servicio público las horas de llegada y salida que debían respetarse en cada ruta cubierta por los CDSP. Estas obligaciones se derivan también de la demanda identificada por las autoridades francesas tanto para el transporte de pasajeros (que prefieren las travesías nocturnas) como para el transporte de mercancías (que requiere entregas tempranas en Córcega y escalas suficientemente largas durante el día para que los tractocamiones para semirremolques puedan rotar entre el puerto y las bases logísticas o los puntos de entrega). Por lo tanto, las obligaciones relativas a las horas de salida y llegada no parecen desproporcionadas. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

(959) *En tercer lugar*, la Comisión señala que las autoridades francesas definieron una serie de obligaciones de servicio público relativas a las frecuencias que debían garantizarse en virtud de los CDSP (considerandos 257 a 261).

(960) Para empezar, la Comisión señala que las autoridades francesas impusieron frecuencias mínimas anuales que debían respetarse. Estas frecuencias tienen por objeto garantizar servicios regulares y suficientes con Córcega desde o hacia el puerto de Marsella durante todo el año. De este modo, los concesionarios están obligados a efectuar 365 viajes de ida y vuelta al año en las rutas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, y 156 viajes de ida y vuelta en las otras tres rutas.

(961) La Comisión observa que estas frecuencias responden a las necesidades de servicio público detectadas. De la consulta a los usuarios se desprende que los usuarios del transporte de pasajeros y de mercancías estaban satisfechos con las frecuencias vigentes en el marco de los CDSP 2021-2022, que eran idénticas a las fijadas por las autoridades francesas en los CDSP 2023-2030 (considerando 69). La Comisión señala asimismo, en general, que la insularidad de Córcega exige frecuencias regulares con la Francia continental, especialmente en el caso de los pasajeros sanitarios, que pueden necesitar tales servicios en cualquier momento en función de su estado de salud. Este es también el caso del tráfico de mercancías (tanto carga remolcada como no remolcada), ya que los profesionales y los particulares de Córcega necesitan recibir suministros con frecuencia debido a la limitada capacidad de almacenamiento de los almacenes de la isla (considerando 22). Los resultados de la consulta a los usuarios son, por tanto, coherentes con las características socioeconómicas de Córcega.

(962) Por último, la Comisión señala que las frecuencias son mayores en los puertos de Ajaccio y Bastia, que son los puertos más importantes de Córcega en términos de tráfico de pasajeros y mercancías (secciones 2.3.1 y 2.3.2) y también las dos ciudades con las mayores zonas urbanas de Córcega, mientras que las frecuencias son más limitadas con los otros tres puertos, que generan menos tráfico.

(963) La obligación de realizar un determinado número de viajes de ida y vuelta anuales se subdivide en dos obligaciones de servicio público: garantizar un número mínimo de viajes de ida y vuelta semanales fijos y garantizar viajes de ida y vuelta flexibles (reprogramables) además de los viajes de ida y vuelta semanales fijos, pero dentro del límite del número de viajes de ida y vuelta al año establecido. La Comisión entiende que los viajes de ida y vuelta reprogramables, decididos por la OTC, es una herramienta flexible para ajustar la oferta a la demanda. Por ejemplo, si la OTC considera que la demanda prevista de un viaje de ida y vuelta en un día determinado es muy baja, puede decidir reprogramarlo un día de mayor actividad, siempre que el operador cumpla las frecuencias semanales exigidas por los CDSP. A este respecto, la Comisión recuerda que el comité de seguimiento técnico de los CDSP (considerando 290), dirigido por la OTC, se reúne semanalmente para examinar, entre otras cuestiones, la demanda de tráfico.

(964) Así pues, las obligaciones de servicio público relativas a las frecuencias mínimas que deben cumplirse tienen el doble objetivo de garantizar la regularidad de los servicios de transporte (a través de frecuencias semanales mínimas que deben garantizarse en virtud de cada CDSP) y de optimizar las comunicaciones marítimas de Córcega (mediante viajes de ida y vuelta reprogramables).

(965) La Comisión señala que las frecuencias semanales mínimas que deben respetarse corresponden a la demanda de los usuarios (considerandos 112, 190 y 191). Francia impuso una obligación de servicio público de viajes de ida y vuelta diarios en temporada alta en las rutas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia (casi a diario en temporada baja) y tres viajes de ida y vuelta semanales en las otras tres rutas. Por lo tanto, estas frecuencias se ajustan en función de la temporada (temporada baja o alta) y de la ruta en cuestión (Ajaccio y Bastia con frecuencias elevadas, mientras que los otros tres puertos de Córcega tienen frecuencias más bajas).

(966) Así pues, de todos estos elementos se desprende que las autoridades francesas no incurrieron en un error manifiesto de apreciación al fijar las frecuencias mínimas exigidas en el marco de cada CDSP. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

(967) Por otro lado, la Comisión observa que los CDSP relativos a las rutas Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia y Marsella-L'Île-Rousse prevén viajes de ida y vuelta complementarios, además del número de viajes de ida y vuelta anuales que deben respetarse. El objetivo de estos viajes de ida y vuelta es hacer frente a los picos excepcionales de demanda durante el año y evitar que los buques permanezcan inactivos en el muelle en la medida de lo posible. La Comisión señala que estos viajes de ida y vuelta complementarios, que afectan únicamente al transporte de mercancías, satisfacen la demanda de los usuarios del transporte de mercancías, que se quejan, en particular, de la falta de espacio para cargar mercancías a bordo de los buques en el puerto de Marsella (considerandos 190 y 191), circunstancia confirmada por los datos históricos de tráfico. La Comisión también señala que la autoridad portuaria de Córcega informó del creciente problema de los remolques que se dejan en el muelle de los puertos de Córcega y pidió a las autoridades públicas que ofrecieran viajes de ida y vuelta complementarios para dispersar el tráfico (considerando 201). La Comisión observa, además, que el número de viajes de ida y vuelta complementarios al año es relativamente reducido y que estos viajes de ida y vuelta son opcionales y se activan únicamente a discreción de la OTC, a reserva del cumplimiento de una serie de condiciones predefinidas (considerando 287) y verificadas por el comité de seguimiento técnico de los CDSP (considerando 290). Estos viajes de ida y vuelta complementarios están previstos para las tres rutas mencionadas anteriormente, ya que es muy probable que experimenten estos picos de tráfico.

(968) Por lo que se refiere a estos factores, la Comisión considera que la introducción de viajes de ida y vuelta complementarios, planificados y regulados en condiciones previamente definidas por los CDSP para las rutas Marsella-Ajaccio, Marsella-Bastia y Marsella-L'Île-Rousse, satisface la demanda de los usuarios y de los proveedores de servicios de transporte marítimo. De ello se deduce que Francia no incurrió en error manifiesto de apreciación al establecer tales obligaciones de servicio público.

(969) Las observaciones de Corsica Ferries sobre esta cuestión no alteran esta conclusión. De hecho, contrariamente a lo que afirma (considerando 470), el Reglamento sobre el cabotaje no prohíbe a Francia introducir viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios en las condiciones establecidas en los CDSP. En primer lugar, los viajes de ida y vuelta reprogramables forman parte de las obligaciones anuales de frecuencia impuestas a los operadores, que son precisamente el resultado de una demanda de los usuarios no satisfecha por la oferta del mercado. Del mismo modo, los viajes de ida y vuelta complementarios satisfacen la demanda de los usuarios y los proveedores de servicios, y se incorporan para responder a picos de tráfico excepcionales debidamente registrados. Además, la introducción de los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios está sujeta a una serie de condiciones predefinidas. Estos viajes de ida y vuelta se activan, en particular, cuando existe una necesidad excepcional de servicio público (viajes de ida y vuelta complementarios) o una necesidad insuficiente de servicio público (viajes de ida y vuelta reprogramables). Por lo tanto, se consideran una herramienta para adaptarse a los cambios en las necesidades de servicio público durante los ocho años de vigencia de los CDSP. Por lo tanto, no puede decirse que dichos viajes de ida y vuelta se realicen «sin condiciones ni justificaciones». Por otra parte, el hecho de que los CDSP no fijen los días en los que deben realizarse los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios carece de pertinencia, ya que dichos viajes de ida y vuelta son, por definición, flexibles y se activan en función de las necesidades de servicio público detectadas.

(970) Asimismo, carece de pertinencia la alegación de Corsica Ferries de que estos viajes de ida y vuelta parecen superfluos, dado que las frecuencias semanales mínimas impuestas ya son suficientes para satisfacer las necesidades de servicio público (considerando 471). De hecho, tal alegación ignora específicamente la demanda de los usuarios, los datos históricos de tráfico y la finalidad de dichos viajes de ida y vuelta. Del mismo modo, no puede aceptarse el argumento de que los concesionarios ya planifican con antelación los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios. En primer lugar, los viajes de ida y vuelta reprogramables son, por definición, viajes de ida y vuelta planificados con antelación por el concesionario (que está obligado a cumplir el número de viajes de ida y vuelta anuales impuesto por los CDSP), pero que pueden ser reprogramados por la OTC en función de la necesidad de optimizar el tráfico. En segundo lugar, como se desprende de las observaciones de Francia, Corsica Linea y La Méridionale, los concesionarios planificaron a título indicativo los viajes de ida y vuelta complementarios, pero la OTC sigue siendo, en cualquier caso, la única competente para decidir si se efectúan.

(971) Por último, las observaciones de Corsica Ferries sobre el incumplimiento por parte de los concesionarios de las obligaciones de servicio público impuestas por Francia (considerando 472) no pueden poner en entredicho el carácter proporcionado de dichas obligaciones con respecto a la necesidad de servicio público detectada.

(972) De lo anterior se desprende que las autoridades francesas no cometieron un error manifiesto de apreciación al definir las obligaciones de frecuencias anuales y semanales, así como los viajes de ida y vuelta complementarios y reprogramables.

(973) *Para concluir*, la Comisión observa que las autoridades francesas consideraron necesario y proporcionado a la necesidad de servicio público definir obligaciones de capacidad mínima de transporte para los buques destinados a efectuar las operaciones en virtud de los CDSP (considerandos 262 y 263). Estas obligaciones se refieren tanto al transporte de mercancías como al de pasajeros.

(974) Por lo que se refiere al transporte de mercancías, las autoridades francesas estipularon, en cada uno de los CDSP, una capacidad mínima de transporte que calcularon sobre la base de la cantidad media de metros lineales prevista para julio de 2030. Esta cantidad corresponde al mes con el mayor volumen previsto de tráfico de mercancías durante la ejecución de los CDSP (considerando 266). A este respecto, procede recordar que, como se indica en el considerando 331, la Comisión expresó en la Decisión de incoación dudas sobre la proporcionalidad de esa capacidad mínima de transporte de mercancías en relación con las necesidades de servicio público determinadas.

(975) Corsica Ferries comparte estas dudas. Alega en sus observaciones que la capacidad mínima de transporte de mercancías debería haberse calculado sobre la base de la demanda media estimada entre 2023 y 2030 para satisfacer las necesidades de servicio público detectadas (considerando 469) y no sobre la demanda prevista para julio de 2030 ([273]). Sin embargo, Francia, al igual que Corsica Linea y La Méridionale, considera que tales dudas carecen de fundamento (secciones 5.2.1.2 y 5.3.1.1.3.1, considerandos 347 a 357, 546, 547 y 606 a 611).

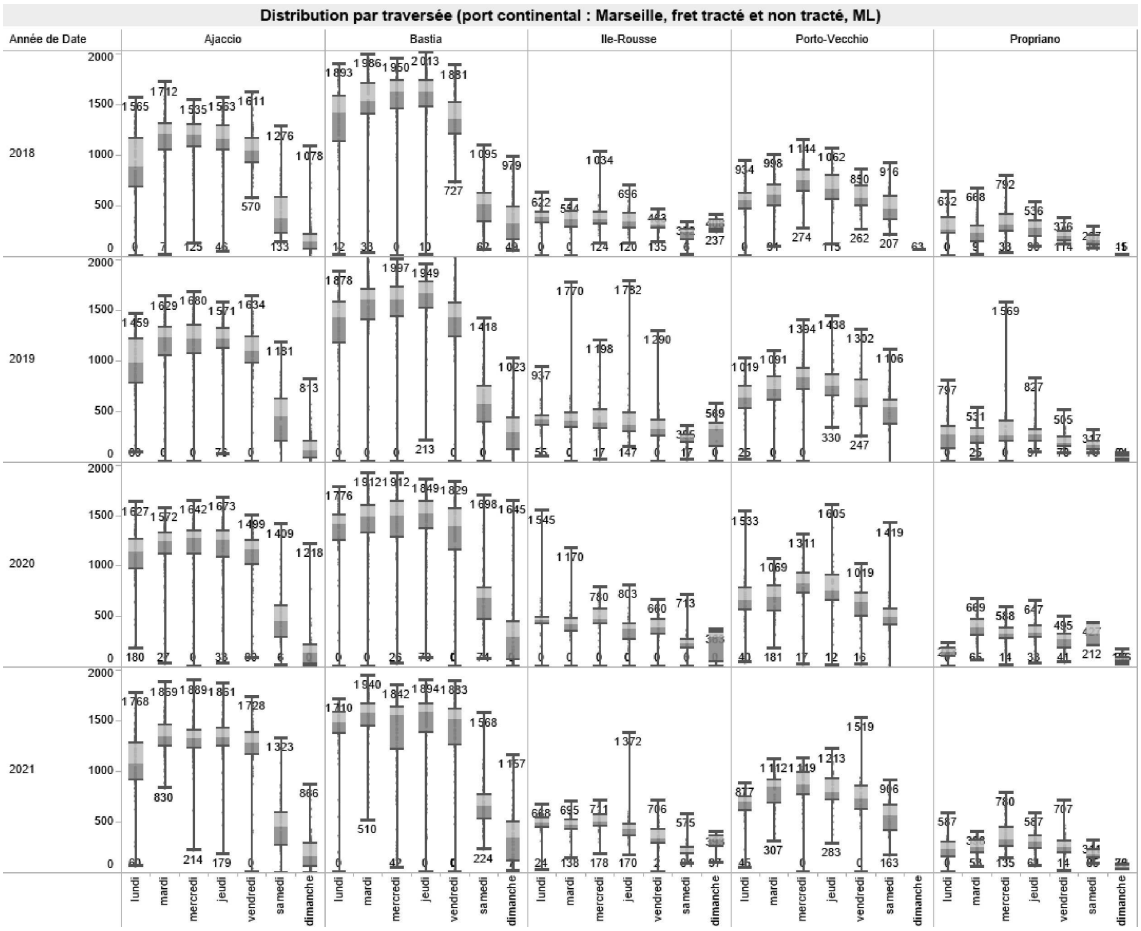
(976) La Comisión señala, en primer lugar, que de los datos facilitados por las autoridades francesas se desprende que la demanda de tráfico de mercancías por travesía varía considerablemente según el mes y el día de la semana en todas las rutas entre Marsella y Córcega (Figure 3 y Figure 4). Por ejemplo, en la ruta Marsella-Ajaccio, durante un mes determinado, la demanda de tráfico por travesía puede oscilar entre 20 y 1 680 metros lineales (cifras de marzo de 2019). Del mismo modo, durante una semana determinada, la demanda de tráfico por travesía puede oscilar entre 0 y 1 680 metros lineales (cifras correspondientes a los miércoles de 2019) ([274]).

([273]) A modo de recordatorio, la demanda media por travesía prevista para el período 2023-2030 se calcula dividiendo la necesidad anual de servicio público (cuadro 21) por los viajes de ida y vuelta anuales previstos en los CDSP (cuadro 23).

([274]) Como han explicado las autoridades francesas, esta variación de la demanda de tráfico de mercancías refleja la demanda real de los transportistas, lo que significa que el transporte marítimo suele tener lugar en la fecha solicitada por los transportistas y los operadores marítimos tienen poco margen para modificar la fecha del servicio de transporte solicitado por los usuarios. Por lo que se refiere al transporte de mercancías, gran parte del transporte destinado a Córcega tiene por objeto abastecer los supermercados de Córcega, en particular de productos frescos. Estos productos son perecederos y, por lo tanto, deben entregarse a una hora específica. Por lo tanto, las reservas de un espacio a bordo se realizan con muy poca antelación, en la mayoría de los casos el día de salida y, como muy pronto, con unos pocos días de antelación. En el caso de determinados productos (materiales no perecederos, maquinaria industrial de gran tamaño, mudanzas), la reserva puede hacerse con más de una semana de antelación, pero esta situación es mucho menos frecuente según las autoridades francesas.

Ilustración 3

Tráfico de carga no remolcada y remolcada en las rutas Córcega-Marsella. Distribución del tráfico por día de la semana (metros lineales)



Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de julio de 2023.

Leyenda:

— *Distribution par traversée (port continental : Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribución por travesía (puerto continental: Marsella, carga remolcada y no remolcada, metros lineales)

— *Année de Date* – Año de referencia

— *Lundi* – Lunes

— *Mardi* – Martes

— *Mercredi* – Miércoles

— *Jeudi* – Jueves

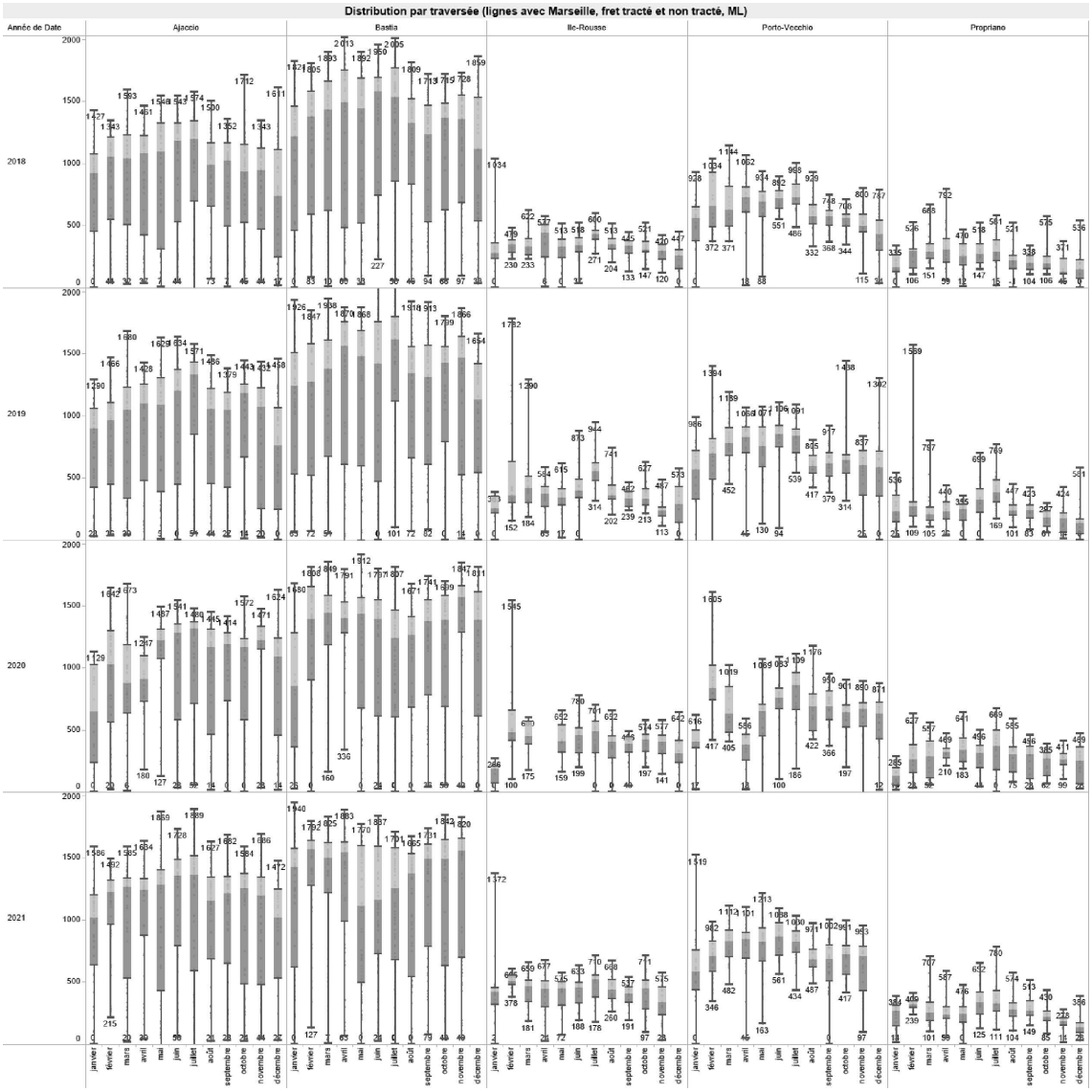
— *Vendredi* – Viernes

— *Samedi* – Sábado

— *Dimanche* – Domingo

Ilustración 4

Tráfico de carga no remolcada y remolcada (combinación de ambos segmentos, incluida la parte sustituible) en las rutas Córcega-Marsella. Distribución del tráfico por mes (metros lineales)



Fuente: Observaciones de las autoridades francesas presentadas el 27 de julio de 2023.

Leyenda:

— *Distribution par traversée (lignes avec Marseille, fret tracté et non tracté, ML)* – Distribución por travesía (rutas con Marsella, carga remolcada y no remolcada, metros lineales)

— *Année de Date* – Año de referencia

— *Janvier* – Enero

— *Février* – Febrero

— *Mars* – Marzo

— *Avril* – Abril

— *Mai* – Mayo

— *Juin* – Junio

— *Juillet* – Julio

— *Août* – Agosto

— *Septembre* – Septiembre

— *Octobre* – Octubre

— *Novembre* – Noviembre

— *Décembre* – Diciembre

(977) Habida cuenta de esta amplia distribución de la demanda de transporte de mercancías, las autoridades francesas consideran que la capacidad mínima de transporte de mercancías por travesía prevista en los CDSP no es desproporcionada. En particular, como se indica en el cuadro 31, si la capacidad mínima de transporte por travesía se hubiera calculado sobre la base de la demanda media por travesía derivada de datos históricos, como sugiere Corsica Ferries, la demanda estimada de tráfico de mercancías no se cubriría en un número significativo de travesías (incluidos los viajes de ida y vuelta reprogramables). Según los datos facilitados por las autoridades francesas, el exceso de demanda en relación con la capacidad mínima prevista afectaría a una de cada dos travesías en las rutas entre Marsella y Ajaccio, Bastia y Porto-Vecchio, donde la demanda superaría la capacidad mínima (una de cada cuatro travesías en las rutas Marsella-Propriano y Marsella-L'Île-Rousse), que es significativa.

(978) La Comisión también señala que tal metodología implicaría que no podría satisfacerse una parte significativa de la necesidad de servicio público detectada en relación con el transporte de mercancías. Atendiendo a los datos facilitados por las autoridades francesas, es probable que entre el 17 y el 25 % de la necesidad anual de transporte de mercancías no pudiese satisfacerse. Esto agravaría las limitaciones de capacidad ya observadas en las rutas entre Marsella y los puertos de Córcega, como señalan los usuarios y los proveedores de servicios (considerando 350).

(979) Además, cabe señalar que la capacidad mínima de transporte de mercancías establecida en los CDSP ni siquiera es suficiente para cubrir, en cualquier circunstancia, la demanda de transporte de mercancías prevista por las autoridades francesas. En particular, en las rutas Marsella-Ajaccio y Marsella-Bastia, las autoridades francesas consideraron que, sobre la base de los datos históricos de tráfico (2019), era probable que la demanda pudiera superar la capacidad mínima de transporte de mercancías fijada por los CDSP para varias travesías. Este riesgo es también uno de los factores que justifican la necesidad de prever viajes de ida y vuelta complementarios en los CDSP.

(980) Por último, en términos generales, la Comisión señala que es legítimo que un Estado miembro se asegure de que las obligaciones de servicio público se determinen de manera que el servicio público pueda satisfacer la demanda prevista, incluso a diario, como acertadamente señala La Méridionale (considerando 609). El artículo 14 TFUE establece que la Unión y los Estados miembros deben velar por que los SIEG actúen con arreglo a principios y condiciones que les permitan cumplir su cometido. Sin embargo, la solución propuesta por Corsica Ferries plantearía un riesgo significativo de no permitir que los SIEG impuestos en virtud de los CDSP cumplieran sus misiones en relación con las necesidades de servicio público determinadas. La Comisión se remite asimismo a la correspondiente observación de La Méridionale sobre las posibles limitaciones operativas de los operadores que los Estados miembros deben tener en cuenta a la hora de definir las obligaciones de servicio público (considerando 609).

(981) Por estas razones, la Comisión señala que las obligaciones de capacidad mínima de transporte de mercancías previstas en los CDSP no son manifiestamente desproporcionadas con respecto a las necesidades de servicio público detectadas.

(982) Contrariamente a lo alegado por Corsica Ferries (considerando 475), no procedía incluir los viajes de ida y vuelta complementarios al calcular la capacidad mínima de transporte de mercancías por travesía. De hecho, el objetivo de las obligaciones de servicio público relativas a la capacidad mínima de transporte de mercancías es prestar un servicio de transporte suficiente en términos de capacidad dentro de las frecuencias anuales exigidas por los CDSP (es decir, el tráfico básico) y en el contexto de la demanda prevista, excluidos los picos excepcionales de demanda. El único fin de los viajes de ida y vuelta complementarios, que son opcionales y, por lo tanto, es posible que nunca lleguen a efectuarse, es hacer frente a picos excepcionales de demanda. Por consiguiente, estos viajes de ida y vuelta complementarios solo se activan en circunstancias excepcionales y en el contexto de un proceso bien definido que exige establecer con antelación las necesidades adicionales. En consecuencia, las autoridades francesas tenían derecho a fijar la capacidad mínima de transporte de mercancías, con el fin de garantizar que el operador pudiera satisfacer las necesidades básicas de tráfico sin perjuicio del instrumento flexible de los viajes de ida y vuelta complementarios, que le permitía responder de manera excepcional a picos imprevistos.

(983) Por lo que se refiere al transporte de pasajeros, las autoridades francesas fijaron una capacidad mínima de transporte en los CDSP para cada una de las categorías de pasajeros que se consideró que necesitan un servicio público de transporte marítimo (residentes y no residentes en la ruta Marsella-Propriano, pasajeros sanitarios y conductores de carga remolcada en todas las rutas).

(984) En primer lugar, en cuanto a la capacidad mínima de transporte de pasajeros residentes y no residentes por travesía incluida en el CDSP para la ruta Marsella-Propriano, la Comisión observa que estas capacidades se calcularon sobre la base de la demanda total de pasajeros prevista en 2030 (la demanda más elevada durante la ejecución del CDSP), que es ligeramente superior a la de 2019 (+ 1 %). Esta constatación no se ve afectada por un error manifiesto de apreciación.

(985) Además, por lo que se refiere a la capacidad mínima de transporte de pasajeros sanitarios por travesía, las autoridades francesas consideraron que la demanda de pasajeros sanitarios se mantendría constante entre 2023 y 2030 sobre la base del nivel estimado de tráfico en 2019 (considerando 161). Esta constatación tampoco adolece de un error manifiesto de apreciación en la medida en que las obligaciones sobre la capacidad de transporte se fijan sobre una base constante que corresponde a una estimación prudente de la evolución del tráfico.

(986) Por último, en relación con la capacidad mínima de transporte de conductores por travesía, cabe recordar que las autoridades francesas consideraron que, para cada ruta marítima, el coeficiente de conductores por metro lineal de carga remolcada correspondía al valor medio observado durante el período 2018-2021 (considerando 230). Así pues, la demanda prevista de los conductores en 2030 está directamente relacionada con el volumen estimado de carga remolcada en 2030.

(987) La Comisión considera que el coeficiente histórico de conductores por metro lineal de carga remolcada es un enfoque válido para estimar el número de conductores vinculados al servicio público de transporte de mercancías. Dado que la Comisión considera que la capacidad mínima de transporte de mercancías prevista en los CDSP no es desproporcionada en relación con la necesidad de servicio público determinada (considerando 981), debe aplicarse el mismo argumento a la capacidad relativa al número de conductores.

(988) Deben rechazarse las observaciones de Corsica Ferries relativas a la obligación desproporcionada de que los concesionarios puedan acoger sistemáticamente más de doce pasajeros por travesía, excluido el uso de buques de transbordo rodado (considerandos 476 a 479). Como se indica en los considerandos 829, 874 y 947, la Comisión estima que las autoridades francesas no cometieron un error manifiesto al caracterizar la existencia de necesidades de servicio público en relación con el transporte de pasajeros. Además, como se expone en los considerandos 984 a 986, la Comisión considera que las obligaciones de servicio público relativas a la capacidad mínima de transporte de pasajeros son proporcionales a la necesidad de servicio público que debe satisfacerse. Por lo tanto, la capacidad mínima de transporte no se fijó en función del tipo de buque que debía utilizarse, sino únicamente atendiendo a la necesidad de servicio público que debía cubrirse. Por otro lado, los CDSP no contienen ningún requisito en cuanto al tipo de buques que debe utilizarse. Cabe señalar, por ejemplo, que los CDSP de las rutas L'Île-Rousse y Porto-Vecchio ni siquiera exigen una capacidad mínima de transporte de pasajeros superior a doce pasajeros. En estas circunstancias, no puede afirmarse, por tanto, que los CDSP impongan un uso desproporcionado de los buques de pasaje de transbordo rodado en lugar de los buques de transbordo rodado.

7.3.2.2.3. Conclusión sobre la proporcionalidad de la intervención estatal y las obligaciones de servicio público establecidas en los CDSP

(989) De todo lo anterior se desprende que la utilización de los CDSP, así como las obligaciones de servicio público que contienen, no es manifiestamente desproporcionada en relación con la necesidad de servicio público y, por tanto, constituyó el enfoque menos restrictivo de las libertades esenciales para el buen funcionamiento del mercado interior.

7.3.3. *Existencia de un acto de atribución que concrete las obligaciones de servicio público y los métodos de cálculo de la compensación*

(990) De conformidad con los puntos 15 y 16 del Marco SIEG, la responsabilidad del funcionamiento del SIEG debe encomendarse a la empresa en cuestión por medio de uno o varios actos cuya forma podrá ser determinada por cada Estado miembro. Este acto o actos deben indicar concretamente:

— el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público;

— la empresa y, en su caso, el territorio de que se trate;

— la naturaleza de cualesquiera derechos exclusivos o especiales atribuidos a las empresas por la autoridad otorgante;

— la descripción del mecanismo de compensación y los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación; y

— las modalidades para evitar y recuperar las posibles compensaciones excesivas.

(991) En el presente asunto, la Comisión señala lo siguiente:

— el contenido de las obligaciones de servicio público se estipula en las cláusulas 17, 18 y 23 y en el anexo 1 de los CDSP. Su duración de ocho años se especifica en la cláusula 3 de los CDSP;

— la empresa designada como concesionario se menciona en la página 2 de los CDSP, donde figura como parte contratante. El ámbito geográfico de los CDSP se especifica en la cláusula 1;

— los CDSP no prevén ningún derecho especial o exclusivo;

— la descripción del mecanismo de compensación y los parámetros aplicados al cálculo, control y revisión de la compensación se establecen en las cláusulas 30 a 39 y en el anexo 9 de los CDSP;

— los procedimientos para recuperar las posibles compensaciones excesivas y los medios para evitarlas se recogen en la cláusula 40 de los CDSP.

(992) Por lo tanto, la Comisión considera que los CDSP cumplen lo dispuesto en los puntos 15 y 16 del Marco SIEG. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

7.3.4. *Duración de la atribución*

(993) De acuerdo con lo dispuesto en el punto 17 del Marco SIEG, la duración de la atribución debe justificarse por referencia a criterios objetivos, tales como la necesidad de amortizar activos fijos no transferibles. En principio, la duración de la atribución de un SIEG no debe exceder el período requerido para la amortización de los activos más importantes necesarios para gestionar el SIEG.

(994) La Comisión señala, en primer lugar, que, según la Comunicación interpretativa relativa al Reglamento sobre cabotaje, el Reglamento no fija una duración máxima de los contratos de servicio público. La Comunicación establece que los contratos de servicio público de una duración superior a cinco años (en los casos en que el contrato sea una concesión en el sentido de la Directiva sobre concesiones) o seis años pueden respetar el requisito de proporcionalidad, a condición de que i) estén justificados por criterios objetivos, como la necesidad de recuperar las inversiones realizadas en la explotación del servicio de cabotaje marítimo en condiciones normales de servicio (es decir, las inversiones en los buques o en la infraestructura), y ii) no den lugar a la compartimentación del mercado ([275]).

([275]) La Comisión señala que, como se indica en la Comunicación relativa a las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo, en el ámbito del cabotaje marítimo, la duración de los contratos de servicio público debe limitarse a un plazo razonable y no demasiado largo, generalmente del orden de seis años [Comunicación de la Comisión C(2004) 43 — Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo (DO C 13 de 17.1.2004, p. 3), punto 9]. No obstante, la Comunicación interpretativa, que versa sobre la aplicación del principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos, recoge que: «la Comisión ha podido constatar desde 2003 que en algunos casos el límite de los seis años constituye un elemento disuasorio para los licitadores, que consideran que esta duración es demasiado corta para recuperar las inversiones realizadas en la explotación del servicio. Del mismo modo, las autoridades públicas también alegan que los contratos de corta duración podrían disuadir a los armadores de realizar inversiones más importantes, lo que obstaculizaría la innovación y las posibles mejoras en la calidad del servicio. [...] Por esta razón, la Comisión opina que los contratos de servicio público que duren más de cinco (si el contrato es una concesión, en la acepción de la Directiva sobre concesiones) o seis años pueden respetar el requisito de proporcionalidad, a condición de que 1) estén justificados por criterios objetivos, como la necesidad de recuperar las inversiones realizadas en la explotación del servicio de cabotaje marítimo en condiciones normales de servicio (es decir, las inversiones en los buques o en la infraestructura), y 2) no den lugar a la compartimentación del mercado. Sin perjuicio de que se realice un estudio de cada caso por separado, de acuerdo con la experiencia de la Comisión y vista la información facilitada por los poderes públicos, los contratos de doce años de duración máxima podrían estar justificados con el fin de permitir la depreciación de una parte significativa de los costes de un transbordador nuevo medio, al tiempo que permitirían el buen funcionamiento del mercado».

(995) Además, el artículo 18, apartado 2, de la Directiva sobre concesiones dispone que «[l]as inversiones que se tengan en cuenta a efectos del cálculo [de la duración de la concesión] incluirán tanto las inversiones iniciales como las realizadas durante la vida de la concesión».

(996) Las autoridades francesas justifican la duración de siete años (y un año opcional) esgrimiendo el objetivo de permitir al concesionario recuperar los costes de compra o arrendamiento financiero de los buques y el coste de su adaptación a la normativa aplicable, en particular en materia de seguridad y transición ecológica. Este período es necesario para estimular las inversiones de los concesionarios durante el período de vigencia de la concesión.

(997) Si bien la Comisión señala que los CDSP no exigen directamente ninguna inversión, señala, no obstante, que los concesionarios deben poder movilizar buques (comprados o fletados), lo que representa una importante carga de capital. La Comisión también señala las inversiones significativas en cumplimiento de las normas medioambientales más recientes implantadas por la Directiva (UE) 2023/959 ([276]) y el Reglamento (UE) 2023/1805 ([277]). Como se indica en el considerando 571, Corsica Linea estima que el coste de adaptar sus buques a las normas medioambientales asciende a 12 millones EUR.

(998) Por lo que se refiere a la ausencia de compartimentación del mercado, la Comisión observa que la CTC decidió utilizar un procedimiento de adjudicación abierto y contratos de servicio público «ruta por ruta». En lugar de adjudicar un único contrato por siete años (y un año opcional), la CTC decidió adjudicar cinco contratos diferentes de la misma duración para la prestación de servicios similares, lo que favorece la diversidad de operadores que pueden ofrecer servicios de transporte marítimo entre la Francia continental y Córcega. Además, la finalidad de esta duración era hacer que la licitación fuera más atractiva para los candidatos potenciales y, de este modo, estimular la competencia. La Comisión considera que, sin esta duración, habría sido difícil para los candidatos potenciales llevar a cabo una actividad económica que les hubiera permitido recuperar las inversiones necesarias. La Comisión también observa que el denunciante sigue prestando servicios de transporte marítimo a Córcega desde Niza y Tolón. Por último, la Comisión observa que existen duraciones superiores a seis años en el marco de otros contratos de servicio público marítimo en Europa (por ejemplo, seis más cuatro años en Croacia ([278]) y doce años en Italia ([279])). Sobre la base de esta información, la Comisión estima que, en el presente asunto, no es probable que la duración de los contratos provoque la compartimentación del mercado.

(999) En vista de lo anterior, la Comisión considera que el período de vigencia de siete años de los CDSP, renovable por un año, cumple los requisitos de proporcionalidad, en particular teniendo en cuenta las inversiones requeridas en virtud de los CDSP y considerando que no era probable que dicha duración provocara la compartimentación del mercado.

7.3.5. *Cumplimiento de la Directiva 2006/111/CE*

(1000) Según el punto 18 del Marco SIEG, una ayuda puede considerarse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE solo cuando la empresa respete, cuando sea aplicable, la Directiva 2006/111/CE de la Comisión (en lo sucesivo, «**la Directiva sobre transparencia**») ([280]). Una ayuda que no respete dicha Directiva se considerará que afecta al desarrollo de los intercambios en forma tal que es contraria al interés de la Unión a tenor del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(1001) De conformidad con el artículo 2, letra d), de la Directiva sobre transparencia, por «empresa obligada a llevar cuentas separadas» se entiende, entre otras cosas, cualquier empresa a la que se haya confiado la gestión de un SIEG con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE, que reciba cualquier tipo de compensación por servicio público en relación con tal servicio y que realice otras actividades.

([276]) Directiva (UE) 2023/959, *ibidem*.
([277]) Reglamento (UE) 2023/1805, *ibidem*.
([278]) Decisión de la Comisión, de 12 de julio de 2018, relativa a los asuntos SA.48119 (2017/N) y SA.49523 (2017/N) – Croacia – SIEG – Servicios regulares de transporte público marítimo costero en las rutas de transbordadores n.os 431, 432, 632 y 635, C(2018) 4375 final (DO C 339 de 21.9.2018, p. 1).
([279]) Decisión (UE) 2022/448.
([280]) Directiva 2006/111/CE de la Comisión, de 16 de noviembre de 2006, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia financiera de determinadas empresas (DO L 318 de 17.11.2006, p. 17, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2006/111/oj).

(1002) La Comisión observa en el presente asunto que Corsica Linea y La Méridionale deben considerarse empresas obligadas a llevar cuentas separadas en el sentido de la Directiva sobre transparencia.

(1003) Las disposiciones de la Directiva sobre transparencia aplicables a las empresas obligadas a llevar cuentas separadas son las siguientes.

(1004) De acuerdo con el artículo 1, apartado 2, de la Directiva sobre transparencia, los Estados miembros deben garantizar que la estructura financiera y organizativa de cualquier empresa que esté obligada a llevar cuentas separadas se refleje correctamente en dichas cuentas, de manera que aparezcan claramente indicados:

— los costes e ingresos derivados de las diferentes actividades;

— información detallada sobre los métodos de asignación o distribución de los costes e ingresos entre las diferentes actividades.

(1005) Asimismo, de conformidad con el artículo 4, apartado 1, de la Directiva sobre transparencia, «[...] los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que en todas las empresas obligadas a llevar cuentas separadas:

— se lleven por separado las cuentas internas correspondientes a las diferentes actividades;

— se asignen o distribuyan correctamente todos los costes e ingresos sobre la base de principios de contabilidad de costes aplicados de forma coherente y objetivamente justificables;

— se establezcan claramente los principios de contabilidad de costes con arreglo a los que deban llevarse las cuentas separadas.».

(1006) En el presente asunto, la Comisión señala que de la cláusula 30 de los CDSP se desprende que las cuentas internas de los contratistas relativas a las actividades SIEG y no SIEG se llevan por separado y que dichas cuentas muestran los ingresos y costes asociados a esas actividades diferentes (considerando 293).

(1007) Además, como se describirá en la sección 7.3.8, la Comisión observa en esta fase que las autoridades francesas asignaron y distribuyeron correctamente los costes e ingresos relacionados con la prestación del SIEG y las actividades comerciales sobre la base de principios de contabilidad de costes claramente definidos, aplicados de manera coherente y objetivamente justificables. Los CDSP también detallan los métodos de asignación o distribución de los costes e ingresos entre las diferentes actividades.

(1008) Por lo tanto, los CDSP cumplen la Directiva sobre transparencia. Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

7.3.6. *Cumplimiento de la normativa de la UE sobre contratación pública*

(1009) Según lo previsto en el punto 19 del Marco SIEG, una ayuda puede considerarse compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 106, apartado 2, del TFUE solo cuando la autoridad responsable, al encomendar la prestación del servicio a la empresa en cuestión, haya respetado o se comprometa a respetar las normas aplicables de la Unión en el ámbito de la contratación pública. Esto incluye cualquier requisito de transparencia, igualdad de trato y no discriminación que emane directamente del Tratado y, cuando sea aplicable, del Derecho derivado de la Unión. Una ayuda que no respete dichas normas y requisitos se considerará que afecta al desarrollo de los intercambios comerciales en forma tal que es contraria a los intereses de la Unión a tenor del artículo 106, apartado 2, del TFUE.

(1010) Este requisito se reitera en la Comunicación interpretativa relativa al Reglamento sobre cabotaje ([281]). Además, la Comunicación también impone condiciones en cuanto a la elección del procedimiento de adjudicación de los contratos ([282]). Establece que, en principio, la mejor forma de garantizar la no discriminación es lanzar una licitación pública. Un procedimiento de adjudicación que implique la negociación con los licitadores potenciales puede conformarse al principio de no discriminación a condición de que las negociaciones entre el poder adjudicador y las empresas que hayan presentado ofertas en la licitación sean imparciales, justas y transparentes. Como se indica en la Comunicación interpretativa relativa al Reglamento sobre cabotaje, la Comisión opina que la adjudicación directa de un contrato no respeta los principios de no discriminación y transparencia consagrados en el artículo 4 del Reglamento sobre cabotaje. Del mismo modo, cualquier procedimiento de licitación que se haya concebido de forma que restrinja indebidamente el número de licitadores potenciales no se ajusta a los principios de no discriminación y transparencia.

(1011) La Comunicación interpretativa relativa al Reglamento sobre cabotaje también recoge que, con el fin de garantizar el cumplimiento de estos principios, el período transcurrido entre el lanzamiento del procedimiento de licitación y la fecha a partir de la cual ha de comenzar la explotación de los servicios de transporte debe ser adecuado y razonablemente largo. Unos plazos excesivamente cortos que no reflejen suficientemente las necesidades del servicio de cabotaje que se va a licitar (es decir, en relación con el tamaño del mercado, las exigencias de calidad o frecuencia, etc.) podrían favorecer al armador anteriormente titular de la concesión, infringiendo el principio de igualdad de trato.

(1012) Así pues, la Comisión examinó si la autoridad competente, al confiar la prestación del servicio a las empresas afectadas, cumplió las normas de la Unión en materia de contratación pública, en este caso la Directiva sobre concesiones.

(1013) En su denuncia, Corsica Ferries alega que se cometieron dos infracciones de la Directiva sobre concesiones. Por lo que se refiere a la primera infracción, Corsica Ferries sostiene que se enfrentó a obstáculos que impidieron que presentara una oferta, en particular la gran brevedad de los plazos del procedimiento (considerando 522) ([283]). Además, defiende que las autoridades francesas modificaron indebidamente las características mínimas del procedimiento de licitación para seleccionar ofertas que no cumplían los requisitos técnicos del anexo 1 de los CDSP, en particular en lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios.

(1014) En relación con la segunda infracción (considerando 523), Corsica Ferries alega que la duración de los CDSP no estaba justificada ya que no se exigía a los concesionarios que realizaran inversiones. A este respecto, la Comisión se remite a la sección 7.3.4 de la Decisión.

7.3.6.1. Duración del procedimiento de licitación

(1015) En esta sección, la Comisión examinará si la duración del procedimiento de licitación se ajusta a la Directiva sobre concesiones desde dos puntos de vista: i) el período comprendido entre el inicio del procedimiento (6 de mayo de 2022) y el inicio efectivo de la del CDSP (1 de enero de 2023), y ii) el período comprendido entre la adjudicación de los CDSP (21 de diciembre de 2022) y su entrada en vigor (1 de enero de 2023).

(1016) La Directiva sobre concesiones establece ([284]) un plazo mínimo de treinta días para la presentación de las solicitudes de participación y las ofertas a partir de la fecha de publicación del anuncio de concesión. Este plazo mínimo se cumplió en el presente asunto (la fecha límite para la presentación de las solicitudes de participación era el 25 de julio de 2022).

([281]) Sección 5.4.1.
([282]) Sección 5.4.2.
([283]) Corsica Ferries alega también que la obligación de movilizar buques de pasaje de transbordo rodado constituía una barrera a la entrada (considerando 517). No obstante, la Comisión observa que las empresas que prestaban servicios a Córcega entre 2015 y 2022, incluida Corsica Ferries, disponen de buques de dimensiones compatibles con las disposiciones establecidas en los CDSP vigentes. Asimismo, la Comisión considera que las condiciones de capacidad exigidas en los CDSP están justificadas por una necesidad de servicio público, como se menciona en las secciones 7.3.2.1.1.3, 7.3.2.1.2.3 y 7.3.2.1.3.3. Por lo tanto, estas condiciones no pueden haber constituido una barrera a la entrada.
([284]) Directiva sobre concesiones, artículo 39.

(1017) Sin embargo, la Directiva sobre concesiones no establece ningún período mínimo o máximo entre la adjudicación de una concesión y la entrada en vigor de la misma. Por lo tanto, es necesario evaluar si los plazos del procedimiento en cuestión pudieron vulnerar los principios de transparencia, igualdad de trato y no discriminación.

(1018) La Comisión examinará a continuación las alegaciones de Corsica Ferries de que los plazos impuestos por el procedimiento constituyeron un obstáculo para los nuevos operadores, a la luz de la jurisprudencia ([285]) y de las prácticas existentes en el sector marítimo.

(1019) La Comisión observa que los CDSP de 2021-2022 expiraron el 31 de diciembre de 2022. La entrada en vigor de los nuevos CDSP el 1 de enero de 2023 se anunció en enero de 2022 en el contexto de la consulta a los operadores llevada a cabo por la CTC, en la que participó Corsica Ferries. El anuncio de licitación fue publicado por la OTC el 6 de mayo de 2022, es decir, ocho meses antes del inicio de los CDSP 2023-2030.

(1020) La Comisión observa asimismo que, tras la publicación del anuncio de licitación el 6 de mayo de 2022, ninguno de los candidatos potenciales solicitó una modificación del calendario, a pesar de que se conocía desde el inicio del procedimiento (véase el considerando 374).

(1021) Corsica Ferries considera que este calendario era un obstáculo que le impidió presentar una oferta. Concretamente, señala que, en el sector del transporte marítimo, las reservas se abren al menos con seis meses de antelación, lo que hace imposible que nuevos prestadores de servicios movilicen buques con una capacidad mínima en términos de transporte de pasajeros y camarotes dentro de los plazos de la licitación. Por lo tanto, para poder redistribuir su flota asignada a las rutas Tolón-Córcega, Niza-Córcega e Italia-Córcega a las rutas Marsella-Córcega, habría tenido que cerrar las reservas en dichas rutas con al menos seis meses de antelación.

(1022) La Comisión toma nota de las observaciones de La Méridionale y Corsica, que indican que para abrir reservas basta con un plazo muy inferior al mencionado por Corsica Ferries. Los beneficiarios de los CDSP explican que, en el caso del transporte de mercancías, que es la principal finalidad de los CDSP, la inmensa mayoría de las reservas se realizan con unos pocos días de antelación o el mismo día si se trata de clientes habituales. En el caso del transporte de pasajeros, los CDSP comenzaron en temporada baja, con menos tráfico. La Méridionale afirma, por ejemplo, que el 21 de diciembre de 2022 abrió las reservas para los lotes 1 y 3 (Ajaccio y Porto-Vecchio) sin que ello le impidiera iniciar sus operaciones normales.

(1023) La Comisión observa que la OTC anunció el calendario provisional del procedimiento en la Resolución 22/050 de la Asamblea de Córcega, de 28 de abril de 2022. De acuerdo con dicho calendario, la fecha de recepción de las solicitudes de participación era el 25 de julio de 2022, estaba previsto que las negociaciones se iniciaran en agosto de 2022, y la adjudicación de los CDSP, así como la selección y notificación del adjudicatario o adjudicatarios, estaban programadas para octubre de 2022.

(1024) Atendiendo a este calendario, el tiempo estimado entre la adjudicación de los CDSP y su entrada en vigor (1 de enero de 2023) superaba por poco los dos meses, es decir, un período más del doble de largo que el de la jurisprudencia SNCM II (véase el considerando 372).

(1025) La Comisión observa asimismo que, el 25 de julio de 2022, fecha de recepción de las solicitudes de participación, la OTC y la CTC constataron que solo Corsica Linea y La Méridionale, ya sea a título individual o como consorcio, habían presentado su candidatura, observando que ningún operador nuevo lo había hecho. En consecuencia, a partir del 25 de julio de 2022, la OTC y la CTC pudieron considerar que retrasar el calendario inicial y acortar el período entre la adjudicación de los CDSP y su entrada en vigor no tenía ningún efecto de compartimentación con respecto a nuevos operadores potenciales.

(1026) Teniendo en cuenta lo anterior, en particular el calendario del procedimiento de adjudicación, el hecho de que no se recibiese ninguna solicitud de modificación del calendario y la práctica en materia de reservas en el sector del transporte marítimo, la Comisión considera que cualquier candidato disponía de un plazo razonable para i) preparar su solicitud de participación y la oferta y ii) desplegar su flota en las rutas para las que presentaba una oferta.

([285]) Sentencia de 1 de marzo de 2017, SNCM II, *ibidem*.

7.3.6.2. Sobre los requisitos mínimos y los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios

(1027) En la presente sección, la Comisión examinará la conformidad del procedimiento de adjudicación con la Directiva sobre concesiones en lo que se refiere i) al alcance de los requisitos mínimos, ii) al cumplimiento de los requisitos mínimos por parte de los CDSP, y iii) al respeto de los principios de igualdad de trato y no discriminación en lo que respecta a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios.

7.3.6.2.1. Alcance de los requisitos mínimos

(1028) Por lo que se refiere a los requisitos mínimos, el artículo 37 de la Directiva sobre concesiones establece que la oferta seleccionada debe cumplir los requisitos mínimos establecidos por la entidad adjudicadora y que dichos requisitos no deben modificarse durante las negociaciones. El artículo 2.4 de las normas de licitación (considerando 270) establece las siguientes características mínimas:

— Las tarifas máximas aplicables a los residentes de Córcega y al transporte de mercancías.

— La capacidad de transporte de los buques.

— Los horarios y frecuencias de los servicios.

— La duración del contrato.

— El importe máximo de la compensación financiera abonada por la OTC.

(1029) El anexo 1 (anexo técnico sobre los servicios, considerando 285) de las normas de licitación indica que las características de los servicios marítimos constituyen capacidades mínimas.

(1030) En sus observaciones sobre la Decisión de incoación, Francia aclaró que los requisitos mínimos se establecían en el artículo 2.4 de las normas de licitación (considerando 379) y que el anexo 1 se limitaba a describir los requisitos mínimos relativos a i) la capacidad de transporte de los buques y ii) los horarios y las frecuencias de los servicios (considerando 380).

(1031) La Comisión observa que el artículo 2.4 de las normas de licitación constituye una lista en la que las características mínimas solo se enumeran, sin más detalles sobre sus respectivas definiciones o valores mínimos. Para comprender el alcance exacto de las características mínimas, es necesario consultar otros documentos incluidos en el expediente de licitación (véase el considerando 379).

(1032) Las características mínimas relativas a i) la capacidad de transporte de los buques y ii) los horarios y las frecuencias del servicio se detallan en el anexo 1 («anexo técnico sobre los servicios»), que establece i) la capacidad mínima en términos de pasajeros y mercancías y ii) las frecuencias mínimas y las franjas horarias. Según Corsica Ferries, todos los elementos mencionados en el anexo 1 constituyen características mínimas, habida cuenta, en particular, de la sentencia del Consejo de Estado, de 24 de junio de 2019 ([286]). A este respecto, aunque corresponde al Tribunal de Justicia de la Unión Europea interpretar el Derecho de la Unión, procede señalar que dicha sentencia confirmó el auto del Tribunal Administrativo de Bastia de 19 de marzo de 2019 ([287]), que parece haber concluido, en el contexto del procedimiento de adjudicación del CDSP para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre Córcega y el continente para el período 2019-2020, que únicamente los requisitos técnicos establecidos en un anexo vinculados a una característica mínima del contrato enumerada en el artículo pertinente de las normas de licitación debían considerarse también características mínimas.

(1033) Según Corsica Ferries, las ofertas no cumplían los requisitos mínimos, en el sentido de la Directiva sobre concesiones, para los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios establecidos en el anexo 1.

([286]) Consejo de Estado, 24 de junio de 2019, La Méridionale, n.º 429407, apartado 3.
([287]) Tribunal Administrativo de Bastia, 19 de marzo de 2019, La Méridionale, n.º 1900289, apartado 12.

(1034) Sin embargo, los viajes de ida y vuelta reprogramables no se mencionan en el artículo 2.4 de las normas de licitación ni en el anexo 1. Por consiguiente, no puede considerarse que formen parte de los requisitos mínimos en el sentido de la Directiva sobre concesiones. Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta complementarios, el anexo 1 se refiere únicamente al número máximo que la entidad adjudicadora puede poner en marcha habida cuenta de las necesidades de prestar el servicio público en determinadas rutas. No obstante, el anexo 1 no aborda otras características de los viajes de ida y vuelta complementarios, como la fijación de sus fechas. ([288])

(1035) En vista de lo anterior, la Comisión considera que los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios no formaban parte de los requisitos mínimos en el sentido de la Directiva sobre concesiones.

7.3.6.2.2. Conformidad de los CDSP con los requisitos mínimos

(1036) Corsica Ferries alega asimismo que las autoridades francesas modificaron las características mínimas.

(1037) Por lo que se refiere a la supuesta modificación de las características mínimas durante las negociaciones, las autoridades francesas afirman que no hicieron tal cosa. Tras comprobar los CDSP firmados, la Comisión constata que las características mínimas son idénticas a las establecidas en el artículo 2.4 de las normas de licitación y en el expediente de licitación.

(1038) Por lo que se refiere a la conformidad de las ofertas seleccionadas con los requisitos mínimos, la Comisión, previa verificación ([289]), concluye que cumplen las características establecidas en el artículo 2.4 de las normas de licitación y en el expediente de licitación.

(1039) Además, todas las ofertas seleccionadas cumplían los requisitos técnicos del anexo 1. Solo un buque de Corsica Linea, el *Paglia Orba*, tenía un único camarote para personas con movilidad reducida en lugar de dos, tal como se establece en el anexo 1. No obstante, aun suponiendo que el requisito técnico relativo al número de camarotes para personas con movilidad reducida fuera un requisito mínimo en virtud de la Directiva sobre concesiones, el buque era un buque secundario destinado a ser utilizado para sustituir un buque principal (considerando 384). Además, el candidato se comprometió a sustituir este buque por uno de los siete buques potencialmente asignados al servicio en caso de necesitar dos camarotes para personas con movilidad reducida. Cabe recordar que la cláusula 20 de los CDSP permite la sustitución de buques durante el contrato. Al mismo tiempo, Corsica Linea se comprometió a realizar las obras que permitieran instalar un segundo camarote para personas con movilidad reducida. Estas obras han finalizado y el *Paglia Orba* cuenta ya con dos camarotes para personas con movilidad reducida.

7.3.6.2.3. Observancia de los principios de igualdad de trato y no discriminación en lo que respecta a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios

(1040) Corsica Ferries alega que el cumplimiento de los requisitos establecidos en el anexo 1 para los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios era problemático desde el punto de vista económico. Según la empresa, habría exigido la movilización de un buque dedicado exclusivamente a esos viajes de ida y vuelta, ya que los viajes deben realizarse en cualquier momento, con un preaviso mínimo de una semana.

(1041) La Comisión observa que los CDSP y su anexo 1 prevén tres categorías de viajes de ida y vuelta: viajes de ida y vuelta «básicos», «reprogramables» y «complementarios».

(1042) Los viajes de ida y vuelta reprogramables se rigen por la cláusula 17 de los CDSP, que dispone que, con el fin de optimizar la organización del tráfico, la Colectividad se reserva el derecho de reprogramar viajes de ida y vuelta, de conformidad con el número total de viajes de ida y vuelta anuales que figura en el anexo 1, y que esta reprogramación se llevará a cabo en el marco del comité técnico a que se refiere la cláusula 10.2 de los CDSP.

(1043) La Comisión observa que los viajes de ida y vuelta reprogramables no son viajes de ida y vuelta complementarios que se suman al número total de viajes de ida y vuelta anuales, sino que forman parte de ese número total.

([288]) Como se menciona en el considerando 1055, el hecho de que los concesionarios propongan fechas para estos viajes de ida y vuelta no influye en que, en última instancia, sea la entidad adjudicadora quien elija las fechas efectivas.

([289]) En la versión formalizada del anexo 1 para el lote 4 que las autoridades francesas enviaron a la Comisión faltaban dos páginas. Sin embargo, la Comisión pudo recuperar y confirmar la información que faltaba en otros documentos de licitación (anexos 2 y 3).

(1044) Los viajes de ida y vuelta complementarios se definen en la cláusula 18 de los CDSP, que dispone que, habida cuenta de la necesidad de prestar el servicio público, la entidad adjudicadora podrá verse obligada a pedir al contratista que realice viajes de ida y vuelta complementarios sobre una base *ad hoc*, dentro del límite del número establecido en el anexo 1 (viajes de ida y vuelta complementarios).

(1045) La Comisión observa que solo estaban previstos viajes de ida y vuelta complementarios para tres lotes (diez viajes de ida y vuelta para el lote 1, treinta para el lote 2 y diez para el lote 5).

(1046) Las autoridades francesas señalan que ni el expediente de licitación ni las respuestas dadas por la entidad adjudicadora a las preguntas formuladas por los candidatos durante el procedimiento de adjudicación reflejan que los candidatos estuvieran obligados a movilizar buques adicionales para los viajes de ida y vuelta complementarios. Además, las autoridades francesas afirman que, de conformidad con las cláusulas 17 y 18 de los proyectos de CDSP, la realización de viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios requiere que se reúna el comité técnico previsto en la cláusula 10.2 de los CDSP. Este comité permite al concesionario afectado por la realización de esos viajes de ida y vuelta informar sobre las dificultades que podrían derivarse de dicha ejecución.

(1047) La Comisión observa que la realización de los viajes de ida y vuelta complementarios no era nueva, ya que los CDSP anteriores (2021-2022), para los que Corsica Ferries había presentado una oferta, también preveían un número idéntico de viajes de ida y vuelta complementarios para los tres lotes. Además, los operadores económicos interesados en presentar una oferta tuvieron la oportunidad de consultar información relativa a los períodos de gran demanda que podrían requerir efectuar viajes de ida y vuelta complementarios.

(1048) La Comisión toma nota asimismo del auto de 20 de julio de 2022 del Tribunal Administrativo de Bastia (considerando 274), en el que dicho Tribunal declaró, en relación con los viajes de ida y vuelta complementarios, que en esas circunstancias, y dado que los operadores económicos conocen la información relativa a los períodos de alta demanda de transporte marítimo que pueden justificar una solicitud de viajes de ida y vuelta complementarios y que Corsica Ferries tiene libertad para consultar los datos puestos a disposición del público, en particular por el Observatorio Regional de Transportes de Córcega, como también se especifica en el apartado 4.1 de las normas de licitación, de la investigación no se desprende que la información contenida en el expediente de licitación relativa a los viajes de ida y vuelta reprogramables y adicionales sea insuficiente para permitir a los candidatos evaluar el alcance de las obligaciones de los contratistas y presentar una oferta, por lo que la supuesta infracción de las normas en materia de publicidad y licitación competitiva no puede perjudicar a la sociedad demandante, y, por ende, el motivo invocado es inoperante ([290]).

(1049) La Comisión observa que las respuestas a las preguntas de los candidatos potenciales relativas a los viajes de ida y vuelta no proporcionaban detalles adicionales sobre determinados aspectos del expediente de licitación, sino que, en general, remitían a los candidatos a los documentos de licitación, que se consideraron suficientemente claros ([291]). Sin embargo, todos los candidatos tenían acceso a la misma información a través de la sección de preguntas y respuestas, en consonancia con los principios de transparencia, no discriminación e igualdad de trato.

(1050) La Comisión considera que los documentos de licitación no indicaban en modo alguno que fuera necesario mantener una flota específica para los viajes de ida y vuelta complementarios o reprogramables. Así lo confirman los CDSP anteriores y las ofertas presentadas. Además, esto no era viable desde un punto de vista práctico y económico, ya que la compensación por servicio público no cubre los costes de la inmovilización de buques, que habrían permanecido inactivos la mayor parte del tiempo ([292]).

(1051) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que las normas de licitación eran lo suficientemente claras a este respecto como para permitir a los candidatos presentar una oferta.

(1052) La Comisión observa, además, que los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios se han concebido como instrumentos que permiten adaptar el servicio público a la demanda real o a las condiciones meteorológicas en los CDSP de larga duración, utilizando un mecanismo similar a la cláusula de opciones contemplada en el artículo 43, apartado 1, letra a), de la Directiva sobre concesiones.

([290]) Auto del Tribunal Administrativo de Bastia de 20 de julio de 2022, considerando 12.

([291]) Corsica Ferries considera que la OTC había indicado en sus respuestas que el anexo 1 era un requisito mínimo (considerando 529). No obstante, la OTC se limitó a remitir a los documentos de licitación.

([292]) Si fueran necesarias flotas específicas para los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, esta situación daría lugar a un coste adicional por dichas flotas que no sería compatible con la compensación máxima por los costes relacionados con las obligaciones de servicio público.

(1053) La Comisión señala que los documentos de la licitación no prohibían a los candidatos presentar propuestas y que las ofertas seleccionadas cumplían las disposiciones de las normas de licitación y el proyecto de contrato en relación con los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios.

(1054) El hecho de que Corsica Linea y el consorcio formado por esta y La Méridionale propusieran fechas para los viajes de ida y vuelta complementarios, sobre la base de su experiencia en materia de necesidades de transporte de mercancías y de las necesidades presentadas por la OTC en el expediente de licitación, no significa que los viajes de ida y vuelta fueran a realizarse necesariamente en esas mismas fechas, impidiendo con ello que la OTC pudiese solicitar viajes de ida y vuelta en otras fechas. Las fechas de estos viajes de ida y vuelta complementarios siguen siendo decididas por el comité técnico, conforme a lo dispuesto en la cláusula 10.2 del contrato, y comunicadas al concesionario con una semana de antelación.

(1055) Por lo tanto, el programa propuesto por el concesionario no vincula en modo alguno a la entidad adjudicadora, que decide la fecha de un viaje de ida y vuelta en función de las necesidades. Esta constatación quedó demostrada con el ejemplo de los viajes de ida y vuelta complementarios efectivamente realizados en 2023 para el lote 1, el único lote para el que se realizaron viajes de ida y vuelta complementarios (considerando 389). De los treinta viajes de ida y vuelta complementarios propuestos, se realizaron veintiocho. De ellos, tres viajes de ida y vuelta complementarios se realizaron en fechas no previstas en el programa provisional. Además, la OTC no activó viajes de ida y vuelta complementarios en cinco de las fechas «provisionales». Además, la Comisión observa que, en 2023, la OTC no activó ningún viaje de ida y vuelta reprogramable.

(1056) Por todo lo anterior, la Comisión concluye que las ofertas seleccionadas cumplen las disposiciones de las normas de licitación y del proyecto de CDSP en lo que respecta a los viajes de ida y vuelta reprogramables y complementarios, y que no hubo un trato de favor con respecto al calendario de viajes de ida y vuelta propuesto por Corsica Linea y el consorcio formado por esta y La Méridionale.

7.3.6.3. Conclusión

(1057) Sobre la base de esta información, la Comisión no puede concluir que Corsica Ferries se haya visto afectada por barreras a la entrada que le impidieran presentar una oferta y que la hicieran sufrir un trato discriminatorio.

7.3.7. *Inexistencia de discriminación en cuanto al método de cálculo de la compensación*

(1058) Según el punto 20 del Marco SIEG, cuando una autoridad asigne la prestación del mismo SIEG a varias empresas, la compensación deberá calcularse en función del mismo método con respecto a cada empresa.

(1059) Dado que la prestación del servicio público en cada una de las rutas se asigna a una única empresa o agrupación de empresas (es decir, Corsica Linea, La Méridionale o el consorcio formado entre ambas empresas, véase el cuadro 13), la Comisión considera que en este caso no puede haber discriminación en el sentido del punto 20 del Marco SIEG. En cualquier caso, la Comisión observa que la compensación se calculó con arreglo a los mismos principios para cada CDSP (sección 3.7.2).

(1060) Además, la Comunicación interpretativa relativa al Reglamento sobre cabotaje también contiene disposiciones específicas sobre la aplicación del principio de no discriminación en el cabotaje marítimo. Establece que los Estados miembros no pueden imponer obligaciones ajustadas a una naviera determinada o que impidan el acceso al mercado de otros armadores de la Unión, u obligaciones que produzcan el mismo efecto ([293]). La Comunicación llama la atención, en particular, sobre dos tipos de cláusulas contractuales relativas a las condiciones para hacerse cargo de los buques de operadores de servicio público anteriores ([294]) y a las condiciones relativas a la tripulación ([295]).

(1061) En el presente asunto, los CDSP no imponen ninguna obligación destinada específicamente a una empresa naviera determinada, en particular, no imponen obligaciones respecto a hacerse cargo de los buques del operador saliente o de la tripulación.

([293]) Sección 5.3.2.
([294]) Sección 5.3.2.1.
([295]) Sección 5.3.2.2.

(1062) Las partes interesadas no formularon observaciones a este respecto.

(1063) Por lo tanto, los CDSP cumplen lo dispuesto en el punto 20 del Marco SIEG y en el artículo 4, apartado 1, del Reglamento sobre cabotaje.

7.3.8. *Importe de la compensación*

(1064) Según lo previsto en el punto 21 del Marco SIEG, el importe de la compensación no debe superar lo necesario para cubrir el coste neto de la ejecución de las obligaciones de servicio público, incluido un beneficio razonable.

(1065) El punto 22 prevé que el importe de la compensación puede determinarse basándose en los costes e ingresos previstos o en los costes e ingresos realmente incurridos, o en una combinación de ambos, dependiendo de los incentivos de eficiencia que el Estado miembro desee aportar desde un principio, de conformidad con los puntos 40 y 41.

(1066) El punto 23 precisa que cuando la compensación se base, total o parcialmente, en los costes e ingresos previstos, estos deben especificarse en el acto de atribución. Deben basarse en parámetros plausibles y observables relativos al entorno económico en el que se presta el SIEG. Deben apoyarse, cuando proceda, en los conocimientos de los reguladores del sector o de otras entidades independientes de la empresa. Los Estados miembros deben indicar las fuentes en las que se basan estas previsiones. La estimación de costes tendrá que reflejar las expectativas de incremento de la eficiencia logrado por el proveedor del SIEG durante la vigencia de la atribución.

(1067) Como se indica en la cláusula 30 de los CDSP (considerando 293), la compensación financiera máxima abonada por la OTC al concesionario por sus obligaciones de servicio público no debe superar el nivel necesario para cubrir el coste neto de la prestación del SIEG, teniendo en cuenta un beneficio razonable.

(1068) En el asunto que nos ocupa, el importe de la compensación por los SIEG se calcula previamente utilizando el método de asignación de costes que se indica en la cuenta de explotación provisional de los concesionarios para cada lote (anexo 9), que forma parte integrante de los CDSP. El importe de la compensación establecido en el anexo 9 no puede incrementarse *a posteriori*, aunque está sujeto a incentivos de eficiencia (considerandos 301 y 302) y a un control *ex post* (considerando 319), que prevé un mecanismo de recuperación en caso de compensación excesiva.

(1069) En el contexto de la adjudicación de los CDSP, las autoridades francesas verificaron que las ofertas financieras presentadas por Corsica Linea y La Méridionale se basaban en hipótesis objetivas y plausibles y cumplían las obligaciones de servicio público, incluida la capacidad mínima en términos de transporte de mercancías y pasajeros, y las obligaciones relativas a las tarifas de transporte de mercancías y pasajeros.

(1070) Por lo tanto, la Comisión considera que se han cumplido los puntos 21 a 23 del Marco SIEG.

7.3.8.1. Coste neto necesario para ejecutar las obligaciones de servicio público

(1071) Según lo previsto en el punto 24 del Marco SIEG, el coste neto necesario, o que se prevé será necesario, para ejecutar las obligaciones de servicio público deberá calcularse utilizando el método del coste evitado neto, cuando lo exija la legislación nacional o de la Unión y en otros casos en los que sea posible.

(1072) Aunque la Comisión considera que el método del coste evitado neto es el más exacto para determinar el coste de una obligación de servicio público, de conformidad con el punto 27 del Marco SIEG, puede haber casos en los que su utilización no sea factible o adecuada. En tales casos, cuando esté debidamente justificado, la Comisión puede aceptar métodos alternativos para calcular el coste neto necesario para ejecutar las obligaciones de servicio público, tales como el método basado en la asignación de costes.

(1073) En el presente asunto, las autoridades francesas utilizaron el método de asignación de costes (véanse los considerandos 307 a 309), que, según Corsica Ferries, no está justificado (considerandos 493 a 498).

(1074) *En primer lugar*, cabe recordar que, de conformidad con el Marco SIEG, ambos métodos (es decir, el método del coste evitado neto y el método de asignación de costes), si se aplican correctamente, son métodos válidos para calcular el importe adecuado de la compensación. Ambos métodos se basan en supuestos de ingresos y costes adicionales o directos asociados a la prestación del SIEG y, por tanto, están sujetos a restricciones metodológicas comparables, contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries.

(1075) *En segundo lugar*, el método del coste evitado neto implica determinar los costes e ingresos de la empresa en un escenario hipotético sin un SIEG. Sin embargo, las actividades de Corsica Linea y La Méridionale en las rutas entre Córcega y el continente dependen de la existencia del SIEG. En el marco de la consulta a los operadores, afirmaron que, de no haber un contrato de servicio público, no ofrecerían ningún servicio comercial entre Córcega y la Francia continental (considerando 234). Contrariamente a lo que afirma Corsica Ferries, la Comisión considera, sobre la base de la información expuesta en los considerandos 817 a 825 y 870, que las autoridades francesas no incurrieron en un error manifiesto al tener en cuenta los comentarios de Córcega Linea y La Méridionale durante la consulta a los operadores. Por lo tanto, no podía aplicarse ningún escenario hipotético pertinente en el que los operadores prestaran servicios en las rutas entre Córcega y el continente sobre una base comercial sin el SIEG, lo que significa que no podía utilizarse el método del coste evitado neto.

(1076) Por consiguiente, deben desestimarse las alegaciones formuladas por Corsica Ferries (considerandos 493 a 498).

(1077) Por lo que se refiere al método de asignación de costes, de conformidad con los puntos 28 y 29 del Marco SIEG, este método implica calcular el coste neto necesario para cumplir las obligaciones de servicio público como la diferencia entre los costes y los ingresos para un proveedor designado para ejecutar las obligaciones de servicio público, tal como se precisan y estiman en el acto de atribución. Los costes que deben tenerse en cuenta abarcan todos los costes necesarios para gestionar el SIEG.

(1078) El punto 31 del Marco SIEG dispone que cuando la empresa a la que se haya encomendado un SIEG realice también actividades ajenas a este, los costes a tener en cuenta pueden cubrir todos los costes directos necesarios para la ejecución de la SIEG y una contribución adecuada a los costes indirectos que sean comunes al SIEG y a otras actividades. Los costes asignados a posibles actividades ajenas al SIEG deben incluir todos los costes directos y una contribución adecuada a los costes comunes. Para determinar la contribución adecuada a los costes comunes, pueden tomarse como punto de comparación los precios de mercado por el uso de recursos, si se dispone de ellos. A falta de esos precios de mercado, la contribución adecuada a los costes comunes puede determinarse o por referencia al nivel de beneficio razonable ([296]) que se espera que obtenga la empresa de las actividades ajenas al SIEG o por otros métodos, cuando sea más adecuado.

(1079) En el presente asunto, los operadores del servicio público también ejercen actividades comerciales. Por consiguiente, de conformidad con el punto 31 del Marco SIEG, al calcular el importe de la compensación es necesario verificar que se tengan en cuenta todos los costes directos vinculados al SIEG, así como una contribución adecuada a los costes comunes indirectos.

(1080) Además, procede recordar que, en la sentencia BUPA, el Tribunal de Justicia declaró, refiriéndose a la necesidad y el carácter proporcionado de la compensación, que «a la vista de la potestad discrecional de que disponen los Estados miembros con respecto a la definición de una misión SIEG y a las condiciones de su realización, incluyendo la apreciación de los costes adicionales ocasionados por su ejecución que depende de hechos económicos complejos, el alcance del control que la Comisión está facultada a ejercer a este respecto se limita a aquel del error manifiesto» y que el «control del carácter proporcionado de la compensación por la ejecución de una misión SIEG [...] se limita a comprobar si la compensación prevista es necesaria para que la misión SIEG de que se trate pueda llevarse a cabo en condiciones económicamente aceptables [...] o, a la inversa, si la medida en cuestión es manifiestamente inapropiada en relación con el objetivo perseguido». ([297])

([296]) El beneficio razonable se evaluará desde una perspectiva *ex ante* (basada en los beneficios esperados y no en los beneficios obtenidos) para no eliminar los incentivos para la empresa de conseguir un incremento de la eficiencia en las actividades ajenas al SIEG.

([297]) Sentencia de 12 de febrero de 2008, BUPA, T-289/03, ECLI:EU:T:2008:29, apartados 220 y 222.

(1081) Como se indica en el considerando 308, los costes directos de las actividades de transporte de pasajeros y mercancías se asignan al SIEG sobre la base del número de pasajeros o del volumen de mercancías (en metros lineales) que los concesionarios están obligados a garantizar en virtud de las obligaciones de capacidad previstas por los CDSP, mientras que los costes comunes, que representan la mayoría de los costes de explotación de los concesionarios, se asignan al SIEG en proporción a la capacidad (expresada en m^3 de volumen) reservada en el buque para las actividades del SIEG. Aplicando este enfoque, aproximadamente el [60-75] % de los costes totales se asigna al SIEG en todas las rutas (véase el cuadro 30), a excepción del servicio público entre Marsella y Propriano, en el que el 100 % de los costes totales se asigna al SIEG.

(1082) Por lo que se refiere a la asignación de costes en la ruta entre Marsella y Propriano, está justificado asignar íntegramente los costes al SIEG, ya que la totalidad del servicio prestado por Corsica Linea se considera un SIEG. Esto se debe a que se detectó una deficiencia total del mercado en esta ruta (considerandos 170 y 239).

(1083) En el caso de las demás rutas, por lo que respecta a los costes directamente relacionados con los servicios de transporte de pasajeros y mercancías, que solo afectan a unas pocas partidas de costes (que cubren alrededor del [10-25] % de los costes totales por ruta), los operadores del servicio público imputaron al SIEG alrededor del [0-20] % de los costes directos relacionados con el transporte de pasajeros y del [80-100] % de los costes directos del transporte de mercancías. La Comisión verificó que estas claves de reparto específicas estaban justificadas a la luz de las obligaciones del SIEG calculando el coeficiente entre, por una parte, el número de pasajeros y el volumen de mercancías (en metros lineales) vinculados al SIEG según lo establecido en los CDSP y, por otra parte, el número total de pasajeros y el volumen de mercancías (en metros lineales) que figuran en la cuenta de explotación provisional de los concesionarios Corsica Linea y La Méridionale para cada lote (anexo 9). La Comisión observa que este coeficiente corresponde a las claves de reparto específicas aplicadas a los costes directos y, por lo tanto, concluye que dichas claves están justificadas.

(1084) Por lo que se refiere a los costes comunes, que constituyen la mayor parte de los costes (alrededor del [70-90] % de los costes totales por ruta), los operadores del servicio público asignaron alrededor del [60-75] % de estos costes al SIEG. Para verificar si esta clave de reparto está justificada, la Comisión tuvo en cuenta los siguientes elementos.

(1085) *En primer lugar*, la Comisión observa que las obligaciones de los CDSP afectan principalmente al transporte de mercancías. Sobre la base de la información facilitada por las autoridades francesas durante el procedimiento de investigación formal, que muestra las capacidades de los buques utilizados (en m^3) en las rutas cubiertas por los CDSP, desglosadas por capacidad de transporte de mercancías y de pasajeros, la Comisión observa que la capacidad de carga de los buques utilizados por Corsica Linea y La Méridionale en porcentaje de la capacidad total de los buques (en m^3) es del 73 %.

(1086) Dado que el tráfico de mercancías no sigue un patrón regular, como se describe en el considerando 976, la Comisión considera razonable asignar los costes comunes de un buque en función de la capacidad de carga del buque reservada por el operador para el servicio público, a fin de poder cubrir la demanda en todo momento, incluso durante los períodos de máxima demanda, cuando la capacidad de carga de los buques se utiliza casi en su totalidad. ([298]) Por estas razones, está justificado aplicar una clave de reparto de costes comunes de alrededor del [60-75] % en todas las rutas (teniendo en cuenta que la puesta a disposición de unas pocas plazas para pasajeros sanitarios, que constituyen la minoría de pasajeros del transporte marítimo, es insignificante y, en cualquier caso, aumentaría la parte de los costes comunes que podría asignarse al SIEG).

(1087) Además, la Comisión señala que las claves de reparto estarán sujetas a controles *a posteriori* que tendrán en cuenta el uso efectivo de los buques para las actividades del SIEG y de los servicios comerciales (considerando 314). Esto implica que, si el número de pasajeros comerciales o el volumen de carga comercial transportados es superior a los volúmenes previstos indicados en las cuentas provisionales de explotación (anexo 9), se ajustarán las claves de reparto y, por tanto, el importe de la ayuda [mientras que el importe de la ayuda no puede incrementarse *a posteriori* (considerando 314)].

([298]) La Comisión señala que, en caso de demanda elevada, los buques utilizados por Corsica Linea y La Méridionale en las rutas entre Marsella y Ajaccio, Bastia, L'Île-Rousse y Porto-Vecchio deberían utilizarse casi en su totalidad (alrededor del 90 % de la capacidad de carga del buque se utilizaría en horas punta).

(1088) *En segundo lugar*, la Comisión verificó si la asignación de los costes comunes también podía considerarse apropiada en relación con el nivel de beneficio razonable que la empresa tendría que lograr en las actividades ajenas al SIEG, es decir, las actividades comerciales. Sobre la base de las cuentas de explotación provisionales de cada lote (anexo 9), la Comisión considera que el beneficio esperado de los servicios comerciales no supera un beneficio razonable. En particular, el nivel de beneficio esperado de los servicios comerciales (medido como margen de explotación) es relativamente limitado (una media del [...] %) y no supera el valor de referencia del mercado del 7,8 %, establecido por las autoridades francesas a partir de un estudio independiente que analiza la rentabilidad de una muestra de empresas navieras comparables (considerando 311).

(1089) En vista de lo anterior, la Comisión considera que los principios establecidos por las autoridades francesas para aplicar el método de asignación de costes son válidos y se ajustan a lo dispuesto en los puntos 28 a 31 del Marco SIEG. Estos principios permiten imputar al SIEG todos los costes directos necesarios para la ejecución de las obligaciones de servicio público, así como una contribución adecuada a los costes comunes indirectos. Además, la Comisión estima que las autoridades francesas aportaron pruebas suficientes para demostrar que las claves de reparto específicas no son manifiestamente incorrectas, dado que su aplicación da lugar a un porcentaje de costes asignados al SIEG que está justificado y refleja una contribución adecuada de los costes indirectos comunes al SIEG.

(1090) En conclusión, la Comisión considera que las autoridades francesas aplicaron correctamente el método de asignación de costes y que deben rechazarse las alegaciones de Corsica Ferries (considerandos 484 a 491), que sostiene que las claves de reparto de costes no son objetivas y asignan una parte desproporcionada de los costes a las actividades del SIEG.

7.3.8.2. Ingresos

(1091) De conformidad con el punto 32 del Marco SIEG, los ingresos que se tomarán en cuenta deben incluir al menos todos los ingresos procedentes del SIEG, precisados en el acto de atribución, y los beneficios excesivos generados por derechos especiales o exclusivos, aunque estén vinculados a otras actividades según se prevé en el punto 45 del Marco.

(1092) Con arreglo al punto 32 del Marco SIEG, los CDSP exigen que los ingresos directamente vinculados a la prestación del SIEG se tengan en cuenta al calcular el importe de la compensación (considerando 293). Estos ingresos figuran en el anexo 9 de los CDSP (que contiene las cuentas de explotación provisionales del concesionario) y se calculan sobre la base de las obligaciones relativas al transporte de mercancías y pasajeros contenidas en los CDSP, las tarifas aplicables y el número de viajes de ida y vuelta exigidos en los CDSP.

(1093) Contrariamente a lo que alega Corsica Ferries (considerandos 499 a 502), el servicio público no confiere derechos exclusivos a los concesionarios y, por consiguiente, los beneficios vinculados a los servicios comerciales no deben tenerse en cuenta en el cálculo de la compensación, tal como se establece en el punto 45 del Marco SIEG. Como se indica en los considerandos 728 a 988, la Comisión considera que existe un verdadero SIEG para el transporte marítimo de pasajeros y mercancías entre Marsella y Francia, según lo establecido por las autoridades francesas. Además, los CDSP no prohíben a otros operadores ofrecer servicios comerciales entre Marsella y Córcega en el marco del régimen unilateral de OSP. Por consiguiente, los CDSP no confieren ninguna exclusividad ni derechos especiales a los concesionarios.

(1094) Por último, Corsica Ferries parece malinterpretar la posición de la Comisión sobre si los contratos de servicio público conceden exclusividad a los operadores de un servicio público (considerando 501). El hecho de que el Consejo de la Competencia francés y la Autoridad de Competencia hayan podido reconocer en el pasado que los contratistas gozaban de hecho de exclusividad comercial en virtud de contratos de servicio público anteriores no demuestra en modo alguno que los CDSP otorguen derechos especiales o exclusivos a los contratistas de los CDSP. De hecho, en su Decisión relativa a la ayuda estatal concedida en virtud de los CDSP 2007-2013, la Comisión no consideró que los CDSP hubieran concedido derechos especiales o exclusivos a sus contratistas ([299]), contrariamente a lo que parece dar a entender Corsica Ferries.

([299]) Decisión 2013/435/UE.

(1095) En cualquier caso, el punto 45 del Marco SIEG se limita a establecer que, cuando se confieran derechos exclusivos al operador del servicio público, deben tenerse en cuenta los beneficios excesivos generados por los derechos especiales o exclusivos, incluso los vinculados a otras actividades. No obstante, como se menciona en el considerando 1088, los beneficios previstos de los servicios comerciales no superan un beneficio razonable.

(1096) Por último, como se indica en la cláusula 32 de los CDSP (considerando 296), los operadores del servicio público no pueden disponer libremente de los beneficios generados por sus actividades ajenas al SIEG. Están obligados a reinvertir los beneficios generados por dichas actividades con el fin de alcanzar objetivos de mejora de la calidad medioambiental del SIEG. Los excedentes no utilizados han de reembolsarse íntegramente a la entidad adjudicadora al término del contrato. Por lo tanto, aun suponiendo que los CDSP otorgaran un derecho exclusivo a los concesionarios (cosa que no hacen) e incluso si ese derecho exclusivo diese lugar a un beneficio excesivo (cosa que no hace), el enfoque de las autoridades francesas se ajusta al punto 46 del Marco SIEG, que exige que los beneficios comerciales se asignen total o parcialmente a la financiación del SIEG. Esto está garantizado por las obligaciones establecidas en la cláusula 32 de los CDSP.

7.3.8.3. Beneficio razonable

(1097) Las disposiciones sobre el beneficio razonable se establecen en los puntos 33 a 38 del Marco SIEG.

(1098) El punto 33 define el «beneficio razonable» como el coeficiente de rendimiento del capital que requeriría una empresa media que estuviera considerando si prestar o no el servicio de interés económico general durante toda la duración de la atribución, teniendo en cuenta el nivel de riesgo. El nivel de riesgo depende del sector de que se trate, del tipo de servicio y de las características del mecanismo de compensación. Sin embargo, el punto 34 prevé que, cuando esté debidamente justificado, pueden utilizarse indicadores de beneficios que no sean el coeficiente de rendimiento del capital para determinar cuál debería ser el beneficio razonable, tales como la rentabilidad media de los fondos propios durante el periodo de atribución, la rentabilidad de los fondos invertidos, la rentabilidad sobre activos o el rendimiento por ventas.

(1099) El punto 35 del Marco prevé que, independientemente del indicador utilizado, el Estado miembro debe facilitar a la Comisión, previa solicitud, prueba de que el beneficio no excede de lo que requeriría una empresa media que estuviera considerando si prestar el servicio, por ejemplo, facilitando referencias a los rendimientos logrados en contratos de tipo similar adjudicados en condiciones abiertas a la competencia.

(1100) Como se menciona en el considerando 310, la cláusula 39 de los CDSP estipula que el beneficio razonable corresponde a la ratio entre los beneficios corrientes antes de impuestos y los intereses y el volumen de negocios de las actividades del SIEG, incluida la compensación, tal como se presenta en el anexo 9 (el margen de explotación). Respecto de cada ruta, el beneficio razonable no debe superar el 2,13 % durante todo el período de vigencia del contrato.

(1101) Este beneficio máximo procede de las ofertas financieras propuestas por los contratistas de los CDSP (anexo 9) y fue comparado por las autoridades francesas con el margen de explotación medio de otras empresas navieras en Europa (considerando 311). Las disposiciones contractuales relativas al beneficio razonable también estipulan que el índice máximo de beneficio no debe revisarse al alza en ninguna circunstancia, salvo en caso de perturbación del mercado y a reserva de un estudio independiente adicional que justifique la revisión de dicho índice.

(1102) La Comisión señala, en primer lugar, que el indicador del margen de explotación, en lugar del coeficiente de rendimiento del capital, es un indicador razonable y debidamente justificado para estimar el nivel de beneficio en el presente asunto.

(1103) Las autoridades francesas explicaron que, en este caso, no es posible calcular el coeficiente de rendimiento del capital, que se define en el Marco SIEG como la tasa interna de rentabilidad que la empresa logra sobre su capital en toda la duración del proyecto, para las empresas navieras que alquilan o fletan buques, ya que no existe una inversión inicial para los servicios específicos en el marco de los CDSP. La Comisión observa, además, que los datos contables (por ejemplo, el margen de explotación) también se han utilizado en decisiones anteriores sobre SIEG para estimar el nivel de beneficio razonable ([300]).

(1104) Corsica Ferries cuestiona el cálculo del beneficio razonable sobre la base de los ingresos corrientes antes de impuestos (o margen de explotación) porque, en su opinión, los datos relativos a los costes del SIEG no son fácilmente observables en la cuenta de pérdidas y ganancias de los beneficiarios, sino que requieren una asignación cuestionable de las distintas partidas de costes entre las actividades del SIEG y las ajenas a este (considerando 504). Sin embargo, la Comisión señala que los operadores de SIEG están obligados a facilitar un desglose detallado de sus costes estimados y reales en el anexo 9. Además, la Comisión considera que los principios de asignación de costes y las claves específicas de reparto de costes del anexo 9 para obtener los costes estimados relacionados con el SIEG están justificados y son razonables, como se explica en los considerandos 1079 a 1089.

(1105) Por otro lado, como se indica en la Decisión de incoación, la utilización de un estudio comparativo para estimar el nivel de beneficio razonable es un método adecuado ([301]). La Comisión señala asimismo que Corsica Ferries no cuestionó la pertinencia de los resultados de dicho estudio de mercado en sus observaciones.

(1106) Dado que los CDSP prevén un beneficio máximo del 2,13 %, es decir, un nivel considerablemente inferior al estimado por el estudio comparativo encargado por las autoridades francesas, y que, en principio, este importe de beneficio no puede incrementarse *a posteriori*, la Comisión considera que el beneficio establecido en los CDSP no supera un nivel razonable y que, por lo tanto, los CDSP se ajustan a lo dispuesto en los puntos 33 a 38 del Marco SIEG.

7.3.8.4. Incentivos para la eficiencia

(1107) De conformidad con el punto 39 del Marco SIEG, al diseñar el método de compensación, los Estados miembros deben introducir incentivos para la prestación eficiente del SIEG de un alto estándar, salvo que puedan justificar debidamente que no sea factible u oportuno hacerlo.

(1108) Los puntos 40 y 41 dejan cierto margen de apreciación a los Estados miembros en cuanto a la forma que deben adoptar dichos incentivos. No obstante, los puntos 42 y 43 establecen que cualquier mecanismo para incentivar la eficiencia debe estar basado en criterios objetivos y mensurables expuestos en el acto de atribución y sujetos a una evaluación *ex post* transparente realizada por una entidad independiente del proveedor del SIEG. Asimismo, el incremento de la eficiencia deberá lograrse sin perjuicio de la calidad del servicio prestado y deberá cumplir las normas establecidas en el Derecho de la Unión.

(1109) Como se indica en el considerando 302, el mecanismo de eficiencia aplicado a la compensación por los costes de explotación se establece en la cláusula 35.3 de los CDSP. En la práctica, el mecanismo de eficiencia se incluye en la indexación de la compensación por los costes de explotación, en la medida en que el importe de la compensación aumenta menos que la inflación real. Además, la cláusula 35.4 de los CDSP exige que el importe real de la compensación se abone sobre la base del informe anual presentado por los proveedores del servicio público a la OTC. De conformidad con la cláusula 46 de los CDSP, el informe anual debe incluir la cuenta de explotación

([300]) Véanse, por ejemplo, la Decisión 2012/321/UE de la Comisión, de 25 de enero de 2012, relativa a la medida SA.14588 (C 20/09) ejecutada por Bélgica en favor de De Post — La Poste (actualmente «bpost») (DO L 170 de 29.6.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2012/321/oj), la Decisión, de 1 de agosto de 2014, en el asunto SA.35608 – Hellenic Post — Compensación para la financiación del servicio postal universal (DO C 348 de 3.10.2014, p. 48), y la Decisión, de 29 de enero de 2016, en el asunto SA.41702 — Irlanda — Sistema de igualación de riesgos (DO C 104 de 18.3.2016, p. 2).

([301]) Esta metodología se aplicó en la Decisión (UE) 2022/348 de la Comisión, de 17 de junio de 2021, relativa a las medidas SA.32014, SA.32015, SA.32016 (2011/C) (ex 2011/NN) que Italia y la Región de Toscana han aplicado en favor de Toremar y su comprador Moby (DO L 64 de 2.3.2022, p. 6, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2022/348/oj).

actualizada en el mismo formato que la cuenta de explotación provisional (anexo 9), teniendo en cuenta la indexación de los costes, acompañada de una nota en la que se comparen y expliquen las diferencias entre los ingresos y costes reales y previstos. Según las autoridades francesas, la auditoría la lleva a cabo un auditor externo, seleccionado por la OTC tras un procedimiento de licitación. Por lo tanto, el importe efectivo de la compensación se basa en una evaluación *ex post* transparente realizada por una entidad independiente del proveedor del SIEG.

(1110) Además, la Comisión observa que el mecanismo de control *a posteriori* del importe de la compensación, tal como se establece en la cláusula 35.1 de los CDSP, también prevé determinados incentivos de eficiencia. La cláusula 35.1 de los CDSP estipula que, en caso de compensación excesiva (en particular, si la capacidad de los buques reservada para el SIEG se utiliza para servicios comerciales), los concesionarios podrán conservar la mitad de la compensación excesiva abonada, hasta un máximo del 5 % de la compensación. El hecho de que se permita a los operadores del SIEG conservar parte de la compensación excesiva, cuando proceda, los anima a utilizar la capacidad del buque de la manera más eficiente posible. En particular, ofrece un incentivo para utilizar la capacidad que, en principio, está reservada al SIEG para servicios comerciales, si de otro modo esta capacidad quedaría sin utilizar, reduciendo así los costes del SIEG.

(1111) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que se cumple lo dispuesto en los puntos 40 a 43 del Marco SIEG.

(1112) Corsica Ferries alega que el mecanismo de eficiencia establecido en la cláusula 35.3 de los CDSP no cumple su objetivo, ya que la fórmula de compensación definida en la misma cláusula de los CDSP es manifiestamente incorrecta (considerandos 512 y 513). Concretamente, Corsica Ferries sostiene que la aplicación de la fórmula de indexación dará lugar a la concesión de una compensación pública a las empresas adjudicatarias a un nivel indexado superior a la inflación. Sin embargo, la Comisión considera que esta alegación carece de fundamento.

(1113) Como han explicado las autoridades francesas, las cifras consignadas en la cuenta de explotación provisional de los concesionarios (anexo 9) para cada lote se basan en los valores nominales de 2023. Cada año, el importe nominal de la compensación por los costes de explotación se actualiza para reflejar los valores reales (es decir, ajustados a la inflación), sobre la base de la fórmula establecida en la cláusula 35.3 de los CDSP. La fórmula recogida en la cláusula 35.3 de los CDSP garantiza que la compensación efectivamente pagada en un año aumente menos que la inflación.

(1114) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que se cumplen los requisitos relativos al mecanismo de eficiencia a que se refieren los puntos 39 a 43 del Marco SIEG y que la alegación de Corsica Ferries carece de fundamento.

7.3.8.5. Disposiciones aplicables a empresas que realizan también actividades ajenas al SIEG o que prestan diversos SIEG

(1115) Conforme al punto 44 del Marco SIEG, cuando una empresa realice actividades que se hallen tanto dentro como fuera del SIEG, la contabilidad interna deberá reflejar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los de los otros servicios de acuerdo con los principios expuestos en el punto 31. Cuando se encomiende a una empresa la gestión de varios SIEG porque la autoridad otorgante o la naturaleza de los SIEG son distintas, la contabilidad interna de la empresa debe permitir verificar si ha habido compensación excesiva en cada uno de los SIEG.

(1116) Como se menciona en el considerando 293, la cláusula 30 de los CDSP estipula que las cuentas internas del contratista deben indicar por separado los costes e ingresos asociados al SIEG y los relacionados con otros servicios, teniendo en cuenta las claves para asignar todos los costes directos necesarios para la ejecución del SIEG y una contribución adecuada a los costes indirectos comunes tanto al SIEG como a las actividades comerciales. La Comisión observa que los CDSP contienen, en el anexo 9, las claves de reparto para cada una de las partidas de costes de los contratistas. Asimismo, la cláusula 46 de los CDSP establece que todos los años los contratistas deben presentar un informe anual de actividad (incluido un anexo 9 actualizado) que recoja por separado los ingresos y costes reales relacionados con el SIEG y los relacionados con las actividades comerciales, que serán examinados por la OTC.

(1117) Por lo tanto, la Comisión considera que se cumple el punto 44 del Marco SIEG.

7.3.8.6. Compensación excesiva

(1118) De conformidad con el punto 49 del Marco SIEG, los Estados miembros deben garantizar que las empresas no reciban una compensación que supere el importe determinado de conformidad con los requisitos establecidos en el Marco. Los Estados miembros deben aportar pruebas cuando lo solicite la Comisión. Deben proceder, o velar por que se proceda, a un control periódico, al término del periodo de atribución y, en todo caso, a intervalos de no más de tres años.

(1119) Como se describe en los considerandos 312 a 317, las autoridades francesas llevarán a cabo un control anual *a posteriori* del importe de la compensación abonada a los contratistas para garantizar que no exista una compensación excesiva que pueda derivarse de la utilización efectiva de los buques.

(1120) En primer lugar, cabe señalar que el importe de la compensación para cada lote calculada previamente en la cuenta de explotación provisional (anexo 9) se basa en el número mínimo de viajes de ida y vuelta anuales, o tráfico básico, requerido en virtud del SIEG (es decir, incluidos los viajes de ida y vuelta reprogramables, pero excluidos los viajes de ida y vuelta complementarios).

(1121) Por lo que se refiere al tráfico básico, la compensación se calcula sobre la base de las claves de reparto, que se fijarán para toda la duración del contrato (considerando 307), excepto cuando, tras el control *a posteriori*, exista una discrepancia entre la clave de reparto establecida en el anexo 9 y la clave de reparto resultante de la explotación real del SIEG. Así pues, este mecanismo permite reducir *a posteriori*, en su caso, el importe de la compensación por los costes de explotación, inversión y combustible en función de la utilización efectiva de los buques. Esto significa que, en caso de que la capacidad del buque reservada para las actividades del SIEG se utilice efectivamente para el servicio comercial, se ajustarán las claves de reparto del anexo 9 y, por ende, la compensación.

(1122) Además, no se recibirá compensación por las travesías no efectuadas (considerando 315).

(1123) La OTC realiza un control *a posteriori* del cálculo de la compensación sobre la base del informe anual de los concesionarios, que incluye la cuenta de explotación actualizada en el mismo formato que la cuenta de explotación provisional (anexo 9), acompañada de una nota en la que se comparan y explican las diferencias entre los ingresos y costes reales y los previstos. El contratista reembolsará a la CTC cualquier diferencia entre el importe de la compensación resultante de la cuenta de explotación provisional y el importe resultante de la cuenta de explotación actualizada.

(1124) Por lo que se refiere a los viajes de ida y vuelta complementarios, todo el servicio se considera un SIEG. Como se indica en el considerando 306, la cláusula 38.1 de los CDSP estipula que la compensación por un viaje de ida y vuelta complementario, si llega a efectuarse, es la menor de las siguientes: i) el importe previsto de la compensación por viaje de ida y vuelta indicado en el anexo 9 (cuenta de explotación provisional), y ii) el importe resultante de la cuenta de explotación actualizada, que incluye los costes netos reales en que se haya incurrido para efectuar un viaje de ida y vuelta complementario y forma parte del informe anual. A juicio de la Comisión, este enfoque es razonable para evitar una compensación excesiva.

(1125) Por todo lo anterior, la Comisión considera que el enfoque adoptado por las autoridades francesas es adecuado para excluir el riesgo de compensación excesiva.

(1126) Por lo que se refiere al reembolso de cualquier exceso de compensación, de conformidad con la cláusula 35.1 de los CDSP, los concesionarios pueden conservar la mitad del exceso de compensación hasta un máximo del 5 % de la compensación. Corsica Ferries alega que esto daría lugar a una compensación excesiva (considerando 505).

(1127) La Comisión considera que esta alegación debe rechazarse. Como se indica en el considerando 1110, el hecho de que se permita a los operadores del SIEG conservar parte de la compensación excesiva, cuando proceda, anima a los operadores del servicio público a utilizar la capacidad del buque de la manera más eficiente posible. Por lo que se refiere a las travesías no efectuadas, procede señalar que la OTC solo puede cancelar un viaje de ida y vuelta en caso de fuerza mayor o circunstancias imprevistas, de acuerdo con los concesionarios (considerando 291). En consecuencia, el hecho de que los beneficiarios de las medidas no sean compensados al menos por los costes fijos asociados a un viaje de ida y vuelta cancelado puede considerarse bastante prudente. En cualquier caso, el importe que los operadores de servicio público pueden mantener en caso de compensación excesiva se limita al 5 % de la compensación.

(1128) Como se expone en los considerandos 503 a 511, Corsica Ferries presenta argumentos adicionales para demostrar que las condiciones de los CDSP son insuficientes para excluir cualquier riesgo de compensación excesiva. No obstante, procede rechazar tales argumentos.

(1129) *En primer lugar*, Corsica Ferries señala que el Marco SIEG exige que los beneficios vinculados a actividades comerciales solo se tengan en cuenta a efectos del cálculo del importe de la compensación si el SIEG confiere derechos especiales o exclusivos a los operadores y si dichos beneficios superan un beneficio razonable. Sin embargo, como se expone en los considerandos 1016 a 1096, no se ha acreditado en el presente asunto que se den estas dos circunstancias.

(1130) *En segundo lugar*, como ya se ha explicado en los considerandos 1079 a 1089, las claves de reparto de costes aplicadas son objetivas y están suficientemente justificadas para minimizar el riesgo de compensar excesivamente la prestación de SIEG.

(1131) *En tercer lugar*, la expresión «clave resultante de las operaciones» es explícita y debe entenderse a la luz de los principios generales de imputación de costes definidos por las autoridades francesas y presentados a los licitadores en el procedimiento de licitación de los CDSP (considerando 308). En cualquier caso, la expresión se define con más detalle en las cláusulas 35.1 y 37.1 de los CDSP como una clave de reparto que resultaría de las operaciones reales (costes e ingresos reales, explotación efectiva de los buques, etc.).

(1132) *En cuarto lugar*, contrariamente a lo que sostiene Corsica Ferries, los beneficios comerciales generados por los beneficiarios de las medidas, que, según la cláusula 32 de los CDSP (considerando 296), deben reinvertirse para alcanzar los objetivos de mejora de la calidad medioambiental del SIEG, no constituyen ayudas a la inversión ilegales. Para empezar, los beneficios comerciales no constituyen fondos estatales. En segundo lugar, como se ha mencionado anteriormente, las claves de reparto de costes están bien definidas, de modo que puede descartarse cualquier subvención cruzada de las inversiones financiadas a través de los beneficios comerciales.

(1133) Por último, procede rechazar también la alegación de Corsica Ferries de que los contratistas se benefician de una plusvalía latente de los buques al final de los CDSP resultante del hecho de que los pagos de amortización y arrendamiento, compensados bajo el CFI, superan la depreciación económica de los buques durante el mismo período. Si bien la Comisión reconoce que puede existir una diferencia entre la vida económica de un activo en un caso concreto y el período durante el cual un activo es amortizado por una empresa, no es manifiestamente erróneo utilizar para el cálculo del importe de la compensación, como en el asunto que nos ocupa, la depreciación resultante de la aplicación de los mismos principios de amortización que los que la empresa utiliza a efectos contables y que son coherentes con las prácticas del sector marítimo.

(1134) En particular, durante el procedimiento de investigación formal, las autoridades francesas confirmaron que, en la versión definitiva del anexo 9, el método aplicado para calcular la depreciación de los buques es la amortización lineal y que el período de amortización fue fijado por los candidatos en función de la vida útil de un buque en el sector del transporte marítimo de mercancías y pasajeros, que es de treinta años de media.

7.3.8.7. Conclusión sobre el importe de la compensación

(1135) Sobre la base de las consideraciones expuestas en los considerandos 1071 a 1133, la Comisión estima que las autoridades francesas cumplieron las condiciones establecidas en la sección 2.8 del Marco SIEG en relación con el importe de la compensación, en particular por lo que respecta al coste neto, el método de asignación de costes, el beneficio razonable, los incentivos de eficiencia y la compensación excesiva.

7.3.9. *Requisitos adicionales que pueden ser necesarios para garantizar que el desarrollo de los intercambios no quede afectado de forma contraria al interés de la Unión*

(1136) De conformidad con en el punto 51 del Marco SIEG, los requisitos expuestos en las secciones 2.1 a 2.8 del Marco suelen bastar para garantizar que la ayuda no falsea la competencia de forma contraria al interés de la Unión.

(1137) Según el punto 52 del Marco SIEG, no obstante, podría ocurrir que, en algunas circunstancias excepcionales, queden sin resolver falseamientos graves de la competencia en el mercado interior y la ayuda afecte a los intercambios en forma tal que sea contraria al interés de la Unión. En tales casos, atendiendo a lo dispuesto en el punto 53 del Marco SIEG, la Comisión examinará si dichos falseamientos pueden paliarse exigiendo condiciones o compromisos del Estado miembro.

(1138) El punto 54 del Marco SIEG establece que solo en circunstancias excepcionales se espera que se produzcan falseamientos de la competencia tan graves que sean contrarios a los intereses de la Unión. La Comisión deberá concentrar su atención en aquellos falseamientos en los que la ayuda tenga efectos adversos significativos en otros Estados miembros y para el funcionamiento del mercado interior, por ejemplo, porque nieguen a empresas en sectores importantes de la economía la posibilidad de alcanzar la escala de operaciones necesaria para funcionar de manera eficiente.

(1139) Los puntos 55 a 59 del Marco SIEG presentan cinco situaciones en las que la Comisión debe llevar a cabo un análisis en profundidad de los falseamientos de la competencia, tal como se establece en el punto 52 del Marco SIEG.

(1140) Según el punto 55 del SIEG, dichos falseamientos pueden surgir, por ejemplo, cuando la atribución tenga una duración que no se justifique por criterios objetivos (como la necesidad de amortizar activos fijos no transferibles) o reúna una serie de misiones (habitualmente sujetas a atribuciones separadas sin pérdida de beneficios sociales ni costes adicionales en términos de eficiencia y efectividad en la prestación del servicio). En tal caso, la Comisión examinará si el mismo servicio público podría prestarse igual de bien con menos falseamiento, por ejemplo mediante una atribución más restrictiva en cuanto a su duración o alcance o mediante atribuciones separadas.

(1141) En el asunto que nos ocupa, la Comisión considera que la duración de la atribución está justificada sobre la base de criterios objetivos (sección 7.3.4). Además, los CDSP responden a una necesidad de servicio público claramente determinada y prevén obligaciones de servicio público de carácter proporcionado para satisfacer dicha necesidad. Así pues, el ámbito de aplicación de los CDSP no podía ser más limitado. Por último, las autoridades francesas previeron un contrato de servicio público para cada ruta marítima afectada por las necesidades de servicio público para el transporte de mercancías y pasajeros, de modo que previeron atribuciones separadas. Por lo tanto, en el presente asunto no es necesario llevar a cabo un análisis en profundidad de los falseamientos de la competencia sobre la base del punto 55 del Marco SIEG.

(1142) Según el punto 56 del SIEG, otra situación en la que puede resultar necesaria una evaluación más detallada es cuando el Estado miembro encomiende a un proveedor de servicio público, sin un procedimiento de selección competitivo, la tarea de prestar un SIEG en un mercado no reservado en el que ya se presten, o pueda esperarse que se presten, servicios muy similares en un futuro próximo sin el SIEG. Estos efectos adversos para el desarrollo de los intercambios comerciales pueden ser más pronunciados cuando el SIEG se vaya a ofrecer a una tarifa por debajo de los costes de cualquier proveedor real o potencial, de manera que cause el cierre del mercado. La Comisión, aunque respeta plenamente el amplio margen de apreciación del Estado miembro en cuanto a la definición del SIEG, puede, sin embargo, requerir cambios, por ejemplo en la asignación de la ayuda, cuando razonablemente pueda demostrar que sería posible prestar el mismo SIEG en condiciones equivalentes para los usuarios, con menos falseamiento y a menor coste para el Estado.

(1143) En el presente asunto, la Comisión observa que las autoridades francesas no adjudicaron los CDSP sin un procedimiento de contratación pública. Por lo tanto, el punto 56 del Marco SIEG no es aplicable en este caso. En cualquier caso, la Comisión considera que las autoridades francesas determinaron claramente varias necesidades de servicio público en las rutas entre Córcega y el puerto de Marsella que no podía satisfacer ningún otro servicio comercial similar con origen o destino en los puertos de Tolón/Niza. También constataron que no existía un enfoque alternativo menos restrictivo de la competencia a un coste menor para el Estado. Por lo tanto, en el presente asunto no es necesario llevar a cabo un análisis en profundidad de los falseamientos de la competencia sobre la base del punto 55 del Marco SIEG.

(1144) La Comisión señala asimismo que los CDSP se refieren principalmente a los servicios de transporte marítimo de carga no remolcada, respecto de los cuales no se discute que existe una deficiencia total del mercado entre Córcega y la Francia continental, y para los que solo el puerto de Marsella tiene suficiente capacidad ocuparse de ellos.

(1145) La Comisión observa asimismo que el transporte de carga remolcada, para el que Francia ha determinado la existencia de sustituibilidad parcial entre los puertos de Tolón y Marsella, solo afecta al 20 % de la demanda total de transporte de carga remolcada y al 4 % de la demanda total de transporte de mercancías ([302]). Dado que este volumen es limitado, la distorsión del mercado es mínima y no tiene ningún efecto real sobre la competencia.

(1146) Además, el CDSP para la ruta Marsella-Propriano, que también incluye el transporte de pasajeros, aborda asimismo una deficiencia total del mercado de servicios a Propriano. Por consiguiente, este CDSP no puede dar lugar a una compartimentación o restricción del mercado, ni a una medida discriminatoria, en el sentido del Marco SIEG y del Reglamento sobre cabotaje.

(1147) Asimismo, debe señalarse que el puerto de Marsella dispone de una amplia capacidad para permitir que un operador, como Corsica Ferries, ofrezca servicios desde dicho puerto. Ninguna de las pruebas presentadas a la Comisión durante el procedimiento de investigación formal sugiere lo contrario.

(1148) Atendiendo al punto 57, un examen más a fondo también está justificado cuando la atribución de la obligación del servicio conlleve derechos exclusivos o especiales que restrinjan seriamente la competencia en el mercado interior en una medida contraria al interés de la Unión.

(1149) En el presente asunto, la Comisión considera que los CDSP no conceden derechos especiales o exclusivos. Por lo tanto, el punto 57 no es aplicable en este caso.

(1150) El punto 58 establece que la Comisión también prestará atención a aquellas situaciones en las que la ayuda permita a la empresa financiar la creación o el uso de infraestructuras que no se puedan reproducir y le permitan cerrar el mercado en el que se presta el SIEG o mercados de referencia conexos.

(1151) En el asunto que nos ocupa, la Comisión considera que los CDSP en cuestión no implican una infraestructura que no se pueda reproducir, ni su financiación permite a los concesionarios financiar la creación o el uso de dicha infraestructura. Por lo tanto, el punto 58 no es aplicable en este caso.

(1152) Finalmente, conforme al punto 59, si los falseamientos de la competencia son consecuencia de que la atribución obstaculiza la implementación o la aplicación efectiva de la legislación de la Unión destinada a salvaguardar el correcto funcionamiento del mercado interior, la Comisión examinará si el mismo servicio público podría prestarse igual de bien con menos falseamiento, por ejemplo aplicando plenamente la legislación sectorial de la Unión.

(1153) En el presente asunto, la Comisión observa que los CDSP no obstaculizan la implementación o la aplicación efectivas de la legislación vigente, ya que las autoridades francesas respetaron estrictamente los principios establecidos en la legislación sectorial en vigor, a saber, el Reglamento sobre cabotaje.

(1154) Por lo tanto, en el presente asunto no es necesario llevar a cabo un análisis en profundidad de los falseamientos de la competencia sobre la base del punto 55 del Marco SIEG.

([302]) La estimación de la demanda de transporte de mercancías se basa en datos históricos (considerando 224), que muestran que el transporte de carga remolcada solo representaba alrededor del 20 % del total de mercancías transportadas entre Marsella y Córcega entre 2016 y 2020 (considerando 54). Dado que el 20 % de la demanda de transporte de carga remolcada se considera sustituible entre Marsella y Tolón, en términos globales solo el 4 % de la demanda total de transporte de mercancías se considera sustituible entre Marsella y Tolón.

7.3.10. *Requisitos para la publicación de determinada información relativa al SIEG*

(1155) Según el punto 60 del Marco SIEG: «para cada compensación por SIEG incluido en el ámbito de la presente Comunicación, el Estado miembro afectado debe publicar la siguiente información en Internet o mediante otro medio adecuado:

— los resultados de la consulta pública o de otros instrumentos adecuados contemplados en el punto 14;

— el contenido y la duración de las obligaciones de servicio público;

— la empresa y, en su caso, el territorio de que se trate;

— los importes de la ayuda concedida a la empresa anualmente».

(1156) En el asunto que nos ocupa, la Comisión observa que las autoridades francesas publicaron la información requerida en virtud del punto 60 del Marco SIEG ([303]), con excepción de los importes anuales de las ayudas concedidas a los beneficiarios, que se publicarán después de que dicha información haya sido auditada.

(1157) Por lo tanto, la Comisión considera que se han cumplido las condiciones del punto 60 del Marco SIEG.

7.3.11. *Conclusión sobre la compatibilidad de las medidas*

(1158) Sobre la base de lo anterior, la Comisión concluye que las medidas cumplen el Marco SIEG y el Reglamento sobre cabotaje. Por lo tanto, los CDSP son compatibles con el mercado interior.

8. **CONCLUSIONES**

(1159) La Comisión considera que, infringiendo el artículo 108, apartado 3, del TFUE, Francia ejecutó ilegalmente los CDSP, que constituyen ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE. Sin embargo, los CDSP son compatibles con el mercado interior.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La compensación financiera concedida por Francia a Corsica Linea y La Méridionale (por separado o conjuntamente) en virtud de los cinco contratos de servicio público relativos a las comunicaciones marítimas de Córcega con origen o destino en el puerto de Marsella para el período 2023-2030, por un total de 853,6 millones EUR, constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

2. La ayuda estatal a que se refiere el apartado 1, ejecutada ilegalmente por Francia con arreglo al artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, es compatible con el mercado interior en el sentido del artículo 106, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

([303]) Para consultar los resultados de las consultas públicas, véase el siguiente enlace: https://www.isula.corsica/Synthese-des-resultats-des-consultations-publiques-sur-le-transport-maritime-entre-la-Corse-et-le-continent-francais_a4936.html?preview=1 (consultado el 18 de octubre de 2024), y para el resto de elementos, el siguiente enlace: https://www.isula.corsica/assemblea/docs/rapports/2022E6370-.pdf (consultado el 18 de octubre de 2024).

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 26 de noviembre de 2024.

Por la Comisión
Margrethe VESTAGER
Vicepresidenta Ejecutiva