C/2026/3952

24.7.2026

# DECISIÓN DE LA COMISIÓN

## de 23 de diciembre de 2025

## relativa a la ayuda estatal SA.109662 (2024/C) (ex 2020/N) que Francia prevé otorgar en favor de Corsair

*[notificada con el número C(2025)9292]*

**(El texto en lengua francesa es el único auténtico)**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(C/2026/3952)

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) El 11 de diciembre de 2020, la Comisión decidió no formular objeciones a la ayuda de reestructuración prevista para Corsair SAS («Corsair») por un importe de 106 700 000 EUR («ayuda de reestructuración de 2020»), consistente en i) aplazamientos del pago de impuestos (21 900 000 EUR), ii) un crédito fiscal (4 800 000 EUR), iii) un préstamo de interés bajo (18 000 000 EUR) y iv) un préstamo participativo (62 000 000 EUR), de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea («TFUE»), tal como se interpreta en las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas no financieras en crisis («las Directrices de salvamento y de reestructuración») ([2]) («la Decisión de 2020» ([3])) ([4]).

(2) El 27 de septiembre de 2023, sobre la base de la sección 7.2.2 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, Francia presentó a la Comisión una solicitud de modificación del plan de reestructuración aprobado por la Decisión de 2020. En virtud de la Decisión de 2020, dicho plan de reestructuración debería haberse aplicado durante un período que finalizaba en [...] («el plan de reestructuración de 2020»). Las autoridades francesas facilitaron información adicional sobre la modificación del plan de reestructuración de 2020 de Corsair el 29 de noviembre y el 15 de diciembre de 2023. La solicitud de modificación del plan de reestructuración iba acompañada de un plan de reestructuración actualizado, que posteriormente se actualizó varias veces («el plan revisado de reestructuración», véanse los considerandos 30 y 31).

([1]) DO C, C/2024/2822, 24.4.2024 y DO C, C/2025/2490, 2.5.2025.
([2]) DO C 249 de 31.7.2014, p. 1.
([3]) Decisión de la Comisión, de 11 de diciembre de 2020, en el asunto SA.58463 (2020/N) – Francia – Ayuda de reestructuración para Corsair SA (DO C 41 de 5.2.2021, p. 8).
([4]) Ese mismo día, la Comisión aprobó, de conformidad con el artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE, una ayuda de 30 200 000 EUR a Corsair en forma de crédito fiscal extranjero (crédito fiscal para empresas establecidas en los departamentos, regiones y colectividades franceses de ultramar). Esta ayuda compensó a Corsair por los daños sufridos entre el 17 de marzo y el 30 de junio de 2020 como consecuencia de las medidas de contención y las restricciones de viaje adoptadas por Francia y otros países de destino para limitar la propagación del virus COVID-19. Véase la Decisión de la Comisión, de 11 de diciembre de 2020, en el asunto SA.58125 (2020/N) – Francia – Corsair – Compensación por los daños causados a Corsair por la pandemia de COVID-19 (DO C 242 de 24.6.2022, p. 1).

(3) El 5 de febrero de 2024, la Comisión decidió incoar un procedimiento de investigación formal en relación con la modificación de la ayuda y del plan de reestructuración de Corsair ([5]) («la Decisión de incoación»). Corsair y otras tres partes interesadas, a saber, dos competidores de Corsair — Air Austral y Groupe Dubreuil Aéro (GDA)— y Diamondale Limited, antiguo accionista de Corsair, presentaron a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de incoación el 24 de mayo de 2024.

(4) El 19 de junio de 2024, la Comisión transmitió dichas observaciones a las autoridades francesas, que respondieron con observaciones el 26 de julio de 2024. Posteriormente, el 22 de noviembre de 2024, GDA presentó observaciones adicionales, que se transmitieron a las autoridades francesas el 17 de diciembre de 2024. Las autoridades francesas presentaron sus observaciones el 19 de enero de 2025, cuyo contenido se aclaró en dos reuniones con la Comisión celebradas los días 20 y 23 de enero de 2025. Las autoridades francesas presentaron observaciones adicionales y respuestas a las preguntas de la Comisión el 23 de enero, el 10 de febrero y el 3 de marzo de 2025, respectivamente.

(5) El 19 de junio de 2024, la Comisión formuló preguntas a las autoridades francesas sobre la ayuda adicional concedida a Corsair durante el período de reestructuración. Las autoridades francesas respondieron mediante escritos de 26 de julio y 16 de diciembre de 2024.

(6) La Comisión también celebró varias reuniones con las autoridades francesas, en particular los días 7 de noviembre y 6 y 17 de diciembre de 2024, así como los días 10 y 29 de enero, 14 de febrero y 3 y 19 de marzo de 2025.

(7) El 11 de abril de 2025, la Comisión decidió ([6]) ampliar el procedimiento de investigación formal relativo a la modificación de la ayuda y del plan de reestructuración, habida cuenta de que las autoridades francesas y las partes interesadas habían presentado nuevos hechos que no se habían tenido en cuenta en la decisión de abrir la investigación y que justificaban la ampliación del procedimiento de investigación formal («la Decisión de ampliación»).

(8) El 20 de mayo de 2025, las autoridades francesas enviaron a la Comisión las cuentas auditadas de Corsair correspondientes al ejercicio que finalizó el 30 de septiembre de 2024.

(9) El 23 de mayo de 2025, Corsair y GDA presentaron observaciones sobre la Decisión de ampliación de 11 de abril de 2025. Otra empresa, que deseaba permanecer en el anonimato, presentó sus observaciones el 2 de junio de 2025. El 6 de junio de 2025, la Comisión transmitió dichas observaciones a las autoridades francesas, que respondieron el 17 de junio de 2025.

(10) El 30 de mayo de 2025, las autoridades francesas enviaron a la Comisión una versión actualizada del plan revisado de reestructuración de la empresa y de sus anexos.

(11) El 27 de junio de 2025, la Comisión remitió a las autoridades francesas nuevas preguntas sobre la ayuda adicional concedida a Corsair durante el período de reestructuración, así como sobre el tamaño de su flota y su evolución durante los años 2023 y 2024. Las autoridades francesas respondieron mediante escrito de 11 de julio de 2025.

(12) El 4 de noviembre de 2025, la Comisión envió a las autoridades francesas una solicitud de presentación de documentos y preguntas adicionales sobre la financiación del plan de reestructuración. Las autoridades francesas respondieron mediante escritos de 10, 17 y 20 de noviembre de 2025. El 10 de diciembre de 2025, la Comisión envió a las autoridades francesas una nueva solicitud relacionada con el plan revisado de reestructuración. Las autoridades francesas respondieron con una actualización del plan el 15 de diciembre de 2025.

(13) La Comisión también celebró varias reuniones con las autoridades francesas sobre estos diversos temas, en particular los días 28 de abril, 15 de mayo, 17 de junio, 27 de junio y 17 de septiembre, así como los días 10 y 12 de diciembre de 2025.

([5]) Decisión C(2024) 8537 final de la Comisión, de 5 de febrero de 2024, en el asunto SA.109662 — Francia — Modificación de la ayuda y del plan de reestructuración de Corsair (DO C, C/2024/2822, 24.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2822/oj).

([6]) DO C, C/2025/2490, 2.5.2025.

## 2. BENEFICIARIO

### 2.1. Actividades de Corsair

(14) Corsair es una sociedad por acciones simplificada (*société par actions simplifiée*, SAS) con un capital social de 5 000 000,00 EUR y con domicilio social en Aeropuerto Pôle Caraïbes, Zone de Fret, 97139 Les Abymes, Guadalupe, Francia. Está inscrita en el Registro Mercantil de Pointe-à-Pitre con el número 328 621 586.

(15) Los valores de Corsair son propiedad al 100 % desde finales de 2020 de la sociedad de cartera Outre-Mer R-plane (OMRP) ([7]).

(16) A finales de septiembre de 2023, Corsair tenía una flota de nueve aviones que prestaban servicio principalmente en las regiones ultraperiféricas francesas del Caribe (Martinica y Guadalupe) y del océano Índico (Reunión y Mayotte), así como, entre otros destinos, en Canadá. Otras compañías aéreas que operan en las mismas rutas son Air France, Air Austral y Groupe Dubreuil Aéro, que incluye a las compañías aéreas Air Caraïbes y French Bee.

(17) En virtud de la Decisión de 2020, Corsair debía aplicar el plan de reestructuración de 2020 durante un período hasta [...] con el fin de restablecer su viabilidad a largo plazo.

### 2.2. Dificultades a las que se enfrenta Corsair

(18) En su solicitud de modificación del plan de reestructuración de 2020, las autoridades francesas explicaron que el plan de negocio en el que se basaba el plan de reestructuración de 2020 partía de supuestos que no se habían confirmado y en acontecimientos cuya magnitud no podía preverse, que habían tenido un impacto especialmente negativo en Corsair.

(19) En primer lugar, las autoridades francesas explicaron que, entre las dificultades a las que se enfrentó Corsair desde la aprobación del plan de reestructuración de 2020, las restricciones en materia de salud pública mantenidas hasta el inicio del ejercicio 2022/2023 habían tenido un impacto muy grave en los resultados comerciales y financieros de Corsair.

(20) La restricción, e incluso la prohibición temporal, de los vuelos entre la Francia metropolitana y determinados departamentos y territorios de ultramar (como las Antillas y Reunión), mantenida hasta marzo de 2022 como consecuencia del nuevo aumento de los casos de COVID-19 y de las dificultades para distribuir la vacuna en dichos territorios debido a la escasa aceptación por parte de la población local, había dificultado especialmente, o incluso imposibilitado, el ejercicio de la actividad empresarial de Corsair durante los siguientes períodos:

a) después de noviembre de 2020, cuando la Francia metropolitana, y las Antillas y Reunión en particular, sufrieron repetidos confinamientos durante los períodos noviembre–diciembre de 2020 y abril–mayo de 2021, y de nuevo en julio–agosto de 2021 en el caso de las Antillas y Reunión;

b) febrero–mayo de 2021, cuando se limitaron los viajes por la Francia metropolitana, las Antillas y Reunión a viajes por razones imperiosas; este requisito se mantuvo en vigor para las personas no vacunadas hasta mayo de 2022;

c) a finales de 2021, cuando la ola ómicron aumentó aún más las restricciones para estos destinos, y Mauricio también fue clasificado como «rojo escarlata» durante unos días, lo que provocó que las cancelaciones se dispararan y las reservas se desplomaran; y

d) los vuelos a Canadá no pudieron reanudarse hasta junio de 2022, ya que las estrictas restricciones de viaje se mantuvieron hasta la primavera de 2022.

([7]) OMRP es una sociedad de cartera creada el 24 de agosto de 2020 como parte de la recuperación y reestructuración de Corsair en el contexto de la crisis de la COVID-19. El único objeto de OMRP es poseer y gestionar la participación en Corsair, reuniendo a los accionistas implicados en el rescate de la empresa, incluidos los inversores privados y los agentes públicos. OMRP no realiza operaciones propias y es el instrumento de capital a través del cual los accionistas ejercen sus derechos y asumen el riesgo económico asociado a la reestructuración de Corsair. Algunos de los accionistas privados de OMRP que deseaban reinvertir en Corsair se agruparon en la sociedad de cartera Blue Sky, que adquirió capital en Corsair en el marco de la modificación de su plan de reestructuración (véase el documento «Oferta en firme», anexo 2, enviado a la Comisión el 15 de diciembre de 2023).

(21) Las autoridades francesas añadieron, además, que la actividad de Corsair también se había visto afectada por los movimientos de protesta en las Antillas entre noviembre de 2021 y enero de 2022 a raíz de la introducción de la vacunación obligatoria para el personal sanitario y la imposición del «pase sanitario» en diversos lugares públicos.

(22) En consecuencia, según las autoridades francesas, Corsair, que esperaba volver a las condiciones normales de mercado a finales de 2021, había visto cómo sus resultados se alejaban de los previstos en el plan de negocios inicial.

(23) A continuación, según las autoridades francesas, la crisis vinculada a la agresión militar de Rusia contra Ucrania y el contexto inflacionista mundial resultante habían dado lugar a un aumento muy acusado de los costes una vez que la empresa reanudó su actividad normal, con i) el fuerte aumento del precio del queroseno, que había superado los 1 200 USD/tonelada en su punto álgido en comparación con los [500–900] USD/tonelada indicados inicialmente en el plan de negocio, y ii) el debilitamiento del euro frente al dólar estadounidense, ya que el plan de negocio inicial se elaboró sobre la base de un tipo de cambio EUR/USD de [0,9–1,3] en comparación con el de 0,97 alcanzado en su punto más bajo en octubre de 2022.

(24) A este respecto, las autoridades francesas indicaron que, en el plan revisado de reestructuración presentado inicialmente en diciembre de 2023, el coste del queroseno había representado unos costes de [100 000 000–180 000 000] EUR de [...], y que el aumento del precio del queroseno y la debilidad del euro frente al dólar estadounidense habían dado lugar a un coste adicional de aproximadamente [80 000 000–120 000 000] EUR anuales solo en esta línea durante ese período.

(25) Por último, las autoridades francesas alegaron que, si bien la compañía había podido, en parte, subir sus precios para repercutir esta situación (junto con el efecto inflacionista general sobre todos los costes soportados por la compañía), la compensación había sido, en primer lugar, solo parcial y, en segundo lugar, no podía aplicarse a la mayoría de los billetes porque se habían vendido varios meses antes de los vuelos. Por lo tanto, un aumento agresivo de los costes como el sufrido como consecuencia de la crisis vinculada a la agresión militar de Rusia contra Ucrania no pudo repercutirse inmediatamente en el precio de los billetes y fue necesario un cierto margen de tiempo.

(26) En este contexto y sobre la base de lo anterior, las autoridades francesas explicaron en septiembre y diciembre de 2023 que Corsair había experimentado graves dificultades de tesorería y una disminución neta de su margen de explotación de [170 000 000–220 000 000] EUR durante el período 2020–2023 en comparación con el plan de reestructuración de 2020, a pesar de los esfuerzos de la compañía por reducir sus costes fijos en [10 000 000–25 000 000] EUR durante el período y de las medidas adicionales de apoyo adoptadas por el Estado francés en beneficio del sector en su conjunto, que tuvieron un impacto positivo en Corsair de [20 000 000–40 000 000] EUR durante el período.

(27) Las autoridades francesas también explicaron que, sobre la base del deterioro del rendimiento financiero provocado por las nuevas dificultades a las que Corsair se enfrentó después de la decisión de diciembre de 2020 relativa a la ayuda a la reestructuración, tal y como se establece en los considerandos 18 a 25, el resultado de explotación de la compañía [...] al final del ejercicio [...] (que concluyó en septiembre de [...]) [...] el patrimonio neto que, en esa fecha, ascendía a [...], y que, sobre la base del plan de negocios actualizado elaborado por la compañía, Corsair ya no se encontraba en condiciones de cumplir con el plan de reestructuración de 2020.

(28) Por último, las autoridades francesas indicaron que el precio del combustible y el tipo de cambio euro/dólar habían seguido siendo muy volátiles durante el período 2022–2023. También señalaron el aumento de todos los costes denominados causado por la inflación, en particular el mantenimiento de los aviones y sus motores ([...]) y la restauración ([...]) durante el período 2022–2023.

(29) El 15 de diciembre de 2023, el Estado francés enmendó en consecuencia su solicitud de modificación del plan de reestructuración de 2020 sobre la base de la sección 7.2.2 de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

## 3. PLAN REVISADO DE REESTRUCTURACIÓN

### 3.1. Supuestos del plan revisado de reestructuración

(30) Desde el 15 de diciembre de 2023, las autoridades francesas han actualizado el plan revisado de reestructuración en varias ocasiones, teniendo en cuenta la evolución de las actividades de Corsair y la evolución geopolítica y macroeconómica de los dos últimos años.

(31) La última versión del plan revisado de reestructuración se adoptó el 23 de mayo de 2025. Esta versión del plan se adjunta al protocolo de conciliación titulado «Term sheet relatif à l'aménagement du Plan de restructuration de Corsair», firmado el 7 de noviembre de 2025 por Corsair, las autoridades francesas, los nuevos inversores y los inversores salientes bajo la égida de administradores *ad hoc* nombrados mediante resolución judicial en el marco de un procedimiento de prevención de la insolvencia ante el Tribunal Mixte de Commerce de Pointe-à-Pitre y el Comité Interministériel de Restructuration Industrielle (CIRI) («la Hoja de condiciones»). El plan se basa en los siguientes supuestos principales, actualizadas por última vez por las autoridades francesas el 15 de diciembre de 2025:

a) el fin de todas las restricciones relacionadas con la crisis sanitaria de la COVID-19 y un mercado por encima de los niveles de 2019 a partir de 2025;

b) los resultados reales de Corsair (presentados sin auditar por las autoridades francesas) correspondientes al ejercicio 2024/2025 finalizado el 30 de septiembre de 2025, que muestran que vuelve a ser rentable con un resultado neto de [...] EUR;

c) unos costes de combustible actualizados a [600–900] USD/tonelada a partir de abril de 2025, frente a una media de aproximadamente [500–800] USD/tonelada desde septiembre de 2024;

d) un tipo de cambio USD/EUR de [0,9–1,3], es decir, ligeramente superior al observado desde abril de 2025;

e) la finalización de la renovación completa de la flota de Corsair en enero de 2025, con sus [...] Airbus A330-NEO, con el resultado de que todos los destinos de Corsair serán atendidos ahora por Airbus A330-NEO con cabinas divididas en tres clases y una capacidad de 343 plazas (20 en Business, 21 en Premium y 302 en Economy);

f) la venta de los aviones [...] el [...] a [...] por un importe estimado de [25 000 000–45 000 000] EUR y el compromiso de contribución de los accionistas de [25 000 000–45 000 000] EUR, de conformidad con la sección B de la Hoja de condiciones, según la cual: i) Blue Sky Holding ([8]), Groupe Advens-Geocoton ([9]) y SEMPAT ([10]) habrán aportado un total de [10 000 000–40 000 000] EUR ([5 000 000–30 000 000] EUR, [0–5 000 000] EUR y 3 000 000 EUR, respectivamente) en forma de capital o, en caso necesario, antes de que la Comisión adopte la Decisión, lo habrán puesto a disposición como financiación provisional para cubrir las necesidades de liquidez de Corsair hasta que finalice la reestructuración (posteriormente se capitalizará), y ii) Groupe Advens-Geocoton también se ha comprometido a proporcionar un segundo lote de financiación provisional de [5 000 000–30 000 000] EUR a Corsair a más tardar en los cinco días hábiles siguientes a la fecha de la Decisión de la Comisión Europea. Esta financiación provisional, por un total de [20 000 000–60 000 000] EUR ([11]), se incorporará al capital de Corsair como parte de las ampliaciones de capital que deben realizarse tras la decisión de aprobación de la Comisión Europea (incluso si dicha decisión es condicional);

([8]) Blue Sky Holding, SAS, con domicilio social en Aéroport Guadeloupe Pôle Caraïbes, es un consorcio privado que incluye a algunos de los antiguos accionistas de Corsair.

([9]) Groupe Advens-Geocoton es un grupo privado industrial y de servicios de origen francés que opera, en particular, en los sectores textil, agroindustrial, logístico y de servicios digitales, con una presencia histórica en África y en los territorios de ultramar. Se creó a partir de la fusión de Advens y Geocoton y cuenta con una experiencia reconocida en la gestión de actividades en entornos complejos e intensivos en capital.

([10]) SEMPAT (Société d'Économie Mixte Patrimoniale région Guadalupe) es una empresa de economía mixta cuya misión es invertir en proyectos económicos de interés estratégico para los territorios de Guadalupe y apoyarlos, https://www.sempatrimoniale.com/a-propos. En el contexto de la reestructuración de Corsair, SEMPAT actúa como un inversor público minoritario, proporcionando financiación concedida por la Región de Guadalupe.

([11]) Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton y SEMPAT también se comprometieron a invertir, en capital, el importe adicional de [5 000 000–20 000 000] EUR si el flujo de caja de Corsair al final del mes se sitúa por debajo del umbral de [20 000 000–60 000 000] EUR. Este compromiso sirve para proporcionar seguridad adicional en caso de deterioro de los parámetros del plan revisado de reestructuración de Corsair y para aumentar la contribución propia de los inversores privados.

g) la limitación de la flota a nueve aviones a lo largo de toda la duración del plan revisado de reestructuración (el décimo avión solo se incluirá a partir del [...]);

h) la reducción de los vuelos menos rentables (reducción del [...]% del número de horas de vuelo en comparación con el ejercicio [...]) para permitir un mejor factor de carga y un aumento de la tarifa media;

i) un aumento en 2025 de los servicios con origen o destino en Mauricio, [...] a raíz de la decisión de centrarse en África (teniendo en cuenta que la explotación de esta ruta únicamente con carácter estacional no es viable a largo plazo);

j) medidas adicionales para mejorar el «IAKO» ([12]), lo que da lugar a un aumento del [...]% del IAKO a lo largo del tiempo;

k) la mejora de los ingresos complementarios sobre la base de una comparación con el resto del sector;

l) la mejora de la gestión del rendimiento mediante la introducción de medidas adicionales como, en particular, la apertura y el cierre de las clases de tarifas gracias a la normalización de la flota;

m) mejores previsiones que incorporan, en la hipótesis de base, un impacto positivo del [...]% en el volumen de negocios de los pasajeros en [...] y del [...]% en [...]. Este aumento de los precios de venta se debe al efecto combinado de aumentar la proporción de asientos en la parte delantera de la cabina y rediseñar el programa de vuelos para reducir los vuelos menos rentables (véase más arriba);

n) medidas adicionales de ahorro de costes, como la renegociación de los contratos estructurales (arrendamiento, mantenimiento y conservación, etc.), la reducción de los costes de comercialización, el subarrendamiento de motores y la venta de servicios de gestión técnica; y

o) la racionalización de los costes de personal, principalmente mediante cambios en la composición de las tripulaciones.

(32) Las autoridades francesas añaden, además de estos supuestos, que es probable que los ingresos de Corsair sigan viéndose afectados por su imagen de bajo coste, que se caracteriza por una elevada proporción de billetes subvencionados, una reputación como compañía aérea chárter, equipos de a bordo obsoletos (por ejemplo, pantallas) y una flota de aviones no estandarizada. Como tal, es probable que una flota más moderna, como la que Corsair tiene actualmente, venda billetes a precios más elevados y aumente los factores de carga a medida que mejore la percepción de los clientes. Además, las autoridades francesas indican que este abandono de la imagen de «chárter» ya se refleja en las reacciones positivas de los clientes sobre los vuelos operados con aviones nuevos y en la concesión a Corsair del título de «Mejor compañía aérea de ocio» de Francia en 2024 en los World Airline Awards. Francia afirma que, aunque no se incluya en el plan revisado de reestructuración presentado a la Comisión, se espera que el impacto de su estrategia de venta mediante tarifas más altas y en los factores de carga se materialice gradualmente, a medida que los pasajeros sean conscientes de la mejora del servicio y sus preferencias cambien.

### 3.2. **Financiación del plan revisado de reestructuración**

(33) En sus observaciones de 27 de septiembre de 2023, las autoridades francesas propusieron que el plan revisado de reestructuración cubriera el período comprendido entre el [...] y el [...]. Por otra parte, la documentación facilitada por las autoridades francesas el 15 de diciembre de 2023 indica que la duración máxima adicional prevista para el plan revisado de reestructuración sería de [...] (en lugar de [...]), es decir, hasta [...] a más tardar.

(34) Posteriormente, a medida que se elaboraban las diferentes versiones del plan revisado de reestructuración, las autoridades francesas informaron a la Comisión de que la fecha de 30 de septiembre de 2026 era, en última instancia, la fecha efectiva del final del período de reestructuración.

(35) Sobre esta base, el plan revisado de reestructuración de 23 de mayo de 2025, actualizado el 15 de diciembre de 2025 y presentado por las autoridades francesas a la Comisión como versión final que debe tenerse en cuenta en su evaluación, se basa esencialmente en los siguientes supuestos financieros:

([12]) El «IAKO» representa todos los ingresos generados por una compañía aérea en relación con el número total de asientos kilómetros ofrecido (AKO) durante un período determinado.

a) en primer lugar, una mejora sostenida del rendimiento financiero (que debería permitir alcanzar un resultado de explotación de [...] EUR a [...]) y de los flujos financieros generados a lo largo de la duración del plan revisado de reestructuración gracias a i) la oferta comercial optimizada tras el aumento del número de rotaciones utilizando una flota que ya ha sido completamente renovada y normalizada, ii) las medidas de reestructuración y las medidas de reducción de costes, y iii) el impacto de medidas adicionales para mejorar la rentabilidad;

b) una flota de nueve aviones totalmente mejorados, cerrando rutas deficitarias y sustituyéndolas por nuevas rutas a África;

c) a continuación, contribuciones financieras externas en forma, por una parte, de aportación de nuevos fondos por inversores externos por un importe de 145 400 000 EUR ([13]) y, por otra parte, de apoyo financiero del Estado francés por un importe total de 87 800 000 EUR.

3.2.1. *Descripción de la financiación*

(36) Como se detalla en el cuadro 1, las autoridades francesas explican que la financiación privada procederá principalmente de: i) una aportación de capital de [...] EUR de Blue Sky Holding, ii) una aportación de capital de un nuevo inversor externo (la sociedad francesa Advens-Geocoton) como nuevo accionista, por un importe de [...] EUR, iii) una aportación de capital adicional de [...] EUR compartida entre Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton y SEMPAT, que se proporcionará a Corsair si su flujo de caja se sitúa por debajo del umbral de [...] EUR, iv) una moratoria sobre las cotizaciones a las pensiones, concedida por el régimen de jubilación del personal de vuelo (*Caisse de Retraite du Personnel Navigant*, CRPN) por un importe de [...] EUR, v) la venta de un avión Airbus A330 (F-HSKY) por Corsair por un importe estimado de [...] EUR, y vi) la financiación por Corsair (mediante contratos de arrendamiento financiero) en julio de 2022 de cuatro nuevos aviones A330-NEO por un importe de [...] EUR ([14]).

(37) Sobre esta base, las autoridades francesas afirman que el importe de la contribución propia que debe aplicarse a la solicitud de modificación del plan de reestructuración de 2020 asciende, por tanto, a 145 400 000 EUR. Las autoridades francesas precisan también que, en el marco de la Decisión de 2020 basada en el plan de reestructuración de 2020, las aportaciones de capital privado a Corsair ascendieron a [130 000 000–180 000 000] EUR.

(38) Por consiguiente, las autoridades francesas concluyen que, en el contexto de la modificación del plan de reestructuración de Corsair de 2020, la contribución propia total ascendería a 319 100 000 EUR (es decir, teniendo en cuenta la contribución propia inicial).

(39) Por lo que se refiere al apoyo financiero del Estado francés, las autoridades francesas explican que la gran mayoría de la ayuda solicitada en la modificación del plan de reestructuración consiste en la renuncia a la ayuda concedida en 2020 en forma de préstamos y no de nuevas aportaciones, por lo que el apoyo financiero del Estado se proporcionará principalmente a través de:

i) una nueva contribución de 3 000 000 EUR del *Conseil Départemental de la Guadeloupe* (Consejo Regional de Guadalupe);

ii) un crédito fiscal extranjero de 38 100 000 EUR en el marco del programa de inversión de Corsair para la compra de un avión ([15]);

iii) una reprogramación de 19 000 000 EUR correspondientes a la deuda pública no condonable a lo largo de un período de seis años ([...]) ([16]);

([13]) Tras haber expulsado por completo al accionista histórico OMRP mediante la cancelación de todas sus acciones.

([14]) Correspondiente al importe del arrendamiento mensual del avión hasta el 30 de septiembre de 2025, es decir, durante el período de vigencia del plan revisado de reestructuración.

([15]) El crédito fiscal extranjero, regulado en el artículo 244 *quater* W del Código General Tributario francés, es una desgravación fiscal para las inversiones en los departamentos de ultramar. Normalmente, las empresas en crisis no pueden acogerse a esta medida. No obstante, el Estado francés se compromete a hacer todo lo posible para concederla a Corsair, con carácter excepcional, a pesar de su condición de empresa en crisis.

([16]) Las autoridades francesas señalan que el saldo de la deuda pública no condonable, es decir, 5 500 000 EUR, se reembolsará al mismo tiempo que se paga el crédito fiscal de 2026 [correspondiente al crédito fiscal extranjero que el Estado francés debe pagar a Corsair en virtud del artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE].

iv) la condonación de 23 000 000 EUR correspondientes a la deuda pública remisible ([17]); y

v) la condonación de 80 000 000 EUR de deudas públicas correspondientes a los préstamos estatales concedidos en el marco del plan de reestructuración de 2020 [préstamos del *Fonds de Développement Économique et Social et Prêt participatif* («préstamo del FDES y préstamo participativo»), véase el considerando 1, incisos i) y iv)], así como 4 700 000 EUR de intereses sobre dichos préstamos.

(40) Por lo que se refiere a la condonación del préstamo del FDES y el préstamo participativo [considerando 39, inciso v)], las autoridades francesas sostienen que, dado que este importe ya se tuvo en cuenta en su totalidad en la Decisión de 2020, no debe incluirse de nuevo en el cálculo de la ayuda destinada a financiar los costes de reestructuración a efectos de determinar la relación entre la ayuda y la contribución propia, ya que ello daría lugar a que la misma ayuda se contabilizara dos veces. Por otra parte, es necesario tener en cuenta el importe de los intereses devengados y capitalizados (sobre el préstamo participativo) que, a lo largo de la duración total del préstamo participativo, ascenderá a 4 700 000 EUR. Además, a cambio de dicha condonación, Corsair concede al Estado francés y a los acreedores públicos afectados una cláusula prioritaria de prosperidad, según la cual, si se cumplen las condiciones establecidas, Corsair reembolsará anualmente un importe correspondiente al [...]% de la diferencia positiva entre su resultado de explotación, incluidas las provisiones de mantenimiento, y la amortización de la deuda reprogramada ([18]), hasta un límite máximo de [...] EUR. La activación efectiva de esta cláusula está supeditada al cumplimiento acumulativo de condiciones financieras estrictas, a saber, la existencia de un patrimonio neto positivo y el mantenimiento de una situación de tesorería suficiente, garantizando que los pagos efectuados en virtud de la cláusula de mejora de la fortuna no comprometan la solvencia o la liquidez de la empresa.

(41) A este respecto, procede recordar que, en el marco de la Decisión de 2020 basada en el plan de reestructuración de 2020, la ayuda estatal abonada a Corsair adoptó la forma de una ayuda de reestructuración de 106 700 000 EUR que comprendía: i) una moratoria de las deudas públicas contraídas por Corsair a finales de enero de 2021, estimadas en 21 900 000 EUR; ii) 4 800 000 EUR en forma de crédito fiscal extranjero para la adquisición de uno o varios aviones en 2021; iii) un préstamo de interés bajo directo del Estado de 18 000 000 EUR («el préstamo del FDES»), y iv) un préstamo participativo de 62 000 000 EUR («el préstamo participativo») ([19]).

(42) Las autoridades francesas recuerdan que en 2020, en el marco de la inversión de OMRP, las entidades locales de los departamentos de ultramar abonaron 6 000 000 EUR, que no se tuvieron en cuenta en la Decisión de 2020. Por lo tanto, este importe debe añadirse al importe de la ayuda estatal abonada en 2020, lo que da lugar a un importe total de ayuda estatal de 112 700 000 EUR.

(43) Además, en respuesta a la observación de la Comisión que figura en el considerando 95 de la Decisión de incoación, que cuestiona la admisibilidad como contribución propia de la moratoria de [10 000 000–40 000 000] EUR obtenida mediante el pago escalonado de las cotizaciones al régimen de pensiones, concedida a Corsair en septiembre de 2023 por la CRPN, las autoridades francesas sostienen, en esencia, que la CRPN es un organismo que gestiona de manera independiente recursos de origen privado. Dado que los recursos de la CRPN no son fondos estatales y que la decisión de escalonar el pago de las contribuciones —que, en el contexto del presente asunto, puede compararse con un comportamiento razonable de un acreedor privado— no puede imputarse al Estado, dicha medida no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(44) El cuadro 1 muestra el desglose de las contribuciones propias y las ayudas estatales en la financiación del plan de reestructuración de 2020. A continuación, muestra este desglose en la financiación aportada al plan de reestructuración modificado. Por último, muestra la relación entre todas las contribuciones públicas y privadas en la financiación del plan revisado de reestructuración revisado.

([17]) La financiación enumerada en el considerando 39, incisos iii) y iv), se proporciona a través de la *Commission des chefs des services financiers* (CCSF), que forma parte de la Dirección General de Finanzas Públicas del Ministerio de Economía, https://www.economie.gouv.fr/dgfip/une-mission-de-soutien-aux-entreprises.

([18]) Véase el anexo 5 de la Hoja de condiciones firmada el 7 de noviembre de 2025.

([19]) A este respecto, las autoridades francesas señalan que, en el contexto de la Decisión de 2020, se contabilizó como ayuda estatal el importe total de los préstamos concedidos por el Estado (80 000 000 EUR), no solo la ventaja económica conferida a Corsair por los préstamos concedidos por el Estado en comparación con préstamos similares concedidos por un agente privado.

*Cuadro 1*

**Ayudas y contribuciones propias**

| Contribuciones propias | | Ayuda | |
|---|---|---|---|
| Tipo | Cantidad En millones EUR | Tipo | Cantidad En millones EUR |
| Concesiones de TUI (accionista saliente) | [80-120] | Moratoria de deudas públicas | 21,9 |
| Contribución de OMRP | [10-50] | Crédito fiscal extranjero | 4,8 |
| Contribución de las autoridades locales de ultramar (a través de OMRP) | (6) | Préstamo estatal del FDES y préstamo participativo | 80 |
| Venta de tres Boeing 747 el 2 de julio de 2020 | [10-25] | Contribución de las autoridades locales de ultramar (a través de OMRP) | 6 |
| Negociación del arrendamiento de dos aviones | [3-10] | | |
| Plan de protección del empleo y acuerdo de resolución colectiva mutua | [7-20] | | |
| **Contribuciones propias totales para el plan de reestructuración de 2020** | **60,86 % 173,7** | **Ayuda total para el plan de reestructuración de 2020** | **112,7 39,14 %** |
| Aportación de capital de Blue Sky Holding (antiguos accionistas de OMRP y reinversores) | [5-30] | Aportación de capital del *Conseil Départemental de la Guadeloupe* (Consejo Regional de Guadalupe) (a través de SEMPAT) | 3 |
| Aportación de capital de Advens-Geocoton | [5-30] | Condonación del préstamo estatal del FDES y del préstamo participativo | Intereses capitalizados y devengados a finales de julio de 2 025 sobre el préstamo participativo (PP): 4,7 Intereses pagados por el préstamo del FDES |
| Nuevo compromiso de aportación de capital adicional por parte de los accionistas (Blue Sky Holding, Groupe Advens-Geocoton y SEMPAT) | [5-30] | | |
| Moratoria de las cotizaciones concedida por la *Caisse de Retraite du Personnel Navigant* (CRPN) | [10-40] | Reprogramación de la deuda pública no condonable | 19 |
| Venta del avión con matrícula F-HSKY | [25-40] | Condonación de la deuda pública condonable | 23 |
| Financiación de cuatro nuevos Airbus A330-NEO mediante arrendamiento financiero (gastos de arrendamiento) | [20-80] | Crédito fiscal extranjero | 38,1 |
| **Contribuciones propias totales para el plan revisado de reestructuración** | **145,4 62,3 %** | **Ayuda total para el plan revisado de reestructuración** | **87,8 37,7 %** |
| **Total de las contribuciones propias globales (para ambos planes)** | **319,1 61,4 %** | **Total de ayuda global (para ambos planes)** | **200,5 38,6 %** |

3.2.2. *Proporcionalidad entre la ayuda, las contribuciones propias y el reparto de la carga*

(45) Sobre esta base, las autoridades francesas indican que, en el contexto de la modificación del plan de reestructuración de Corsair de 2020, el importe total actualizado de la ayuda estatal sería de 200 500 000 EUR (teniendo en cuenta la ayuda inicial), es decir, [80 000 000–180 000 000] EUR menos que el importe total actualizado de las contribuciones privadas.

(46) Por consiguiente, las autoridades francesas concluyen que se cumple cómodamente la condición establecida en el punto 64 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, según la cual las contribuciones propias deben ascender al menos al 50 % de los costes de reestructuración.

(47) Además, las autoridades francesas afirman que una parte de los esfuerzos públicos en el marco del plan revisado de reestructuración adoptará la forma de aportaciones de capital y que los accionistas actuales están contribuyendo de manera muy significativa al esfuerzo de reestructuración reduciendo su participación a cero en el contexto de la próxima ampliación de capital. A este respecto, las autoridades francesas explican que, de conformidad con el punto 66 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, los accionistas existentes habrán absorbido plenamente las pérdidas acumuladas de Corsair antes de la intervención estatal. A tal fin, se ha llevado a cabo una reducción de capital para compensar las pérdidas de ejercicios anteriores antes de la aportación de fondos públicos. Como resultado de esta operación, la participación de los accionistas existentes ha quedado completamente eliminada por la amortización total de las acciones en circulación. Esto es anterior a la ampliación de capital, de modo que la recapitalización no beneficia en modo alguno a los antiguos accionistas. Por lo tanto, las autoridades francesas consideran que este enfoque garantiza un reparto adecuado de la carga, ya que los accionistas actuales soportan la totalidad de las pérdidas pasadas en la medida permitida por la legislación nacional y quedan efectivamente excluidos en el marco de la reestructuración de capital.

3.2.3. *Idoneidad de la ayuda*

(48) Sobre la base de lo anterior, las autoridades francesas consideran que las dificultades actuales de Corsair se derivan tanto de problemas inmediatos de liquidez como de un debilitamiento estructural de su solvencia, como consecuencia de las pérdidas acumuladas que han erosionado su patrimonio neto año tras año. Señalan que la ayuda prevista, consistente esencialmente en una condonación de deuda y un crédito fiscal, no sirve únicamente para mejorar temporalmente el flujo de tesorería de la empresa, sino que también contribuye a reforzar su solvencia a largo plazo. Este último aspecto es proporcional a la capacidad de la empresa para cubrir todos sus pasivos con sus propios recursos. Una condonación de deuda reduce inmediata y permanentemente los pasivos circulantes, mientras que un crédito fiscal aumenta el resultado neto o los activos, mejorando la posición neta en ambos casos. Las autoridades francesas consideran que esta reducción de las deudas, combinada con el restablecimiento de los niveles de fondos propios, es el mecanismo más adecuado para remediar las dificultades detectadas. La ayuda, acompañada de una cláusula de prosperidad por un importe máximo de [...] EUR, abordaría así tanto las necesidades de liquidez a medio plazo como la insuficiente solvencia y, por lo tanto, debería permitir a Corsair volver a una estructura financiera sostenible y a una situación de tesorería positiva al tiempo que cumple sus compromisos.

3.3. **Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo**

3.3.1. *Descripción de los supuestos y proyecciones financieros*

(49) Según la hipótesis de base de la última actualización del plan revisado de reestructuración presentado por las autoridades francesas, de 23 de mayo de 2025 y actualizado por última vez el 15 de diciembre de 2025, se espera que el volumen de negocios de Corsair, y en particular el del transporte de pasajeros, crezca alrededor de un 17 % a lo largo de la duración del plan revisado de reestructuración (entre finales de septiembre de 2023 y finales de septiembre de 2026), alcanzando alrededor de [...] EUR a finales de septiembre de 2026.

(50) Las autoridades francesas consideran que se espera que los costes (variables y fijos) aumenten solo un [...]% a lo largo de la duración del plan, lo que es proporcionalmente inferior a los ingresos previstos de la empresa para finales de septiembre de 2026. Sin embargo, por lo que se refiere en particular a los costes fijos, [...], las autoridades francesas afirman que se espera que estos costes de arrendamiento aumenten un [...]% a lo largo de la reestructuración revisada como consecuencia de la incorporación de los nuevos aviones a la flota. Las autoridades francesas explican que estos nuevos aviones son más baratos en términos de costes de explotación (en particular, por lo que respecta a consumo de combustible), pero más caros de arrendar.

(51) Las autoridades francesas sostienen que, sobre la base de la situación anterior, y como muestra el siguiente cuadro, se espera que el resultado de explotación de la empresa aumente significativamente a lo largo de la duración del plan revisado de reestructuración, pasando de [...] EUR a finales de septiembre de 2023 a [...] EUR a finales de septiembre de 2026, lo que constituye una inversión total de la situación a lo largo de la duración del plan revisado de reestructuración, pasando de una pérdida de explotación significativa a un resultado de explotación abrumadoramente positivo.

*Cuadro 2*

**Principales indicadores financieros de Corsair (hipótesis de base)**

| | | Período de reestructuración | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Millones EUR | R2021 | R2022 | R2023 | R2024 | R2025 | P2026 | P2027 | P2028 |
| | | | | | | | | |
| **Volumen de negocios** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| ***de los cuales, pasajeros*** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Resultado de explotación** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Resultado neto** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Patrimonio neto (NIIF 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Deuda neta (NIIF 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Capital empleado (NIIF 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Situación de tesorería** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Rentabilidad del capital empleado (%)** (*) | […] | […] | […] | […] | […] | [10,6-13,4] % | [11,4-15,2] | […] |
| **Rentabilidad de los recursos propios (ROE) (%)** (**) | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | […] | […] |

*Fuente*: varias diapositivas del plan revisado de reestructuración a 23 de mayo de 2025, tal como se ha facilitado; el «Resumen de los documentos presentados» de 20 de junio de 2025.

(*) Calculado sobre la base del beneficio neto de explotación después de impuestos ([20]).

(**) deducidos sobre la base del resultado neto y de los fondos propios.

([20]) El resultado de explotación mide el rendimiento de explotación de la empresa antes de tener en cuenta las cargas financieras y el impuesto sobre sociedades, de conformidad con las normas contables aplicables. El beneficio neto de explotación después de impuestos es el resultado de explotación después de impuestos, calculado sobre una base normativa, como si la empresa se financiara exclusivamente con fondos propios, y se obtiene aplicando un tipo impositivo normalizado al resultado de explotación. Este enfoque permite neutralizar los efectos de la estructura de financiación y de las partidas fiscales excepcionales. Así pues, el beneficio neto de explotación después de impuestos es el agregado pertinente para calcular el rendimiento del capital empleado, que mide el rendimiento de los activos mostrando la relación entre el beneficio neto de explotación después de impuestos y el capital empleado, y permite evaluar la capacidad de creación de valor de la empresa cuando dicha rentabilidad supera el coste medio ponderado del capital (CMPC), que es también una tasa de rendimiento calculada después de impuestos. En el caso de Corsair, el beneficio neto de explotación después de impuestos se calcula como sigue: EBIT ajustado para tener en cuenta los intereses financieros del arrendamiento (cálculo aproximado, ya que la empresa no presenta estados financieros consolidados con arreglo a las NIIF) + costes de personal adicionales + impuesto sobre sociedades.

(52) Por lo que se refiere al resultado neto de Corsair en la hipótesis de base, las autoridades francesas esperan que aumente en el mismo importe, con un crecimiento significativo a lo largo de la duración del plan, pasando de una pérdida neta de [...] EUR a [...] a un beneficio previsto de [...] EUR a finales de septiembre de 2026. Cabe señalar que este beneficio neto previsto a finales de septiembre de 2026 es significativamente superior al de 2025 gracias a las contribuciones excepcionales asociadas tanto a la renuncia del Estado francés a sus créditos, combinada con un resultado excepcional de [...] EUR y los ingresos del orden de [...] EUR procedentes de la venta del avión con matrícula F-HSKY. Sin estas contribuciones excepcionales, el resultado neto previsto a finales de septiembre de 2026 sería de [...] EUR.

(53) Las autoridades francesas afirman que estos resultados positivos, que muestran una clara mejora, se han producido, en particular, por i) una dinámica comercial muy buena, ii) la renovación de la flota, que permite un mejor servicio, iii) la introducción de medidas para mejorar el IAKO (en particular, un aumento de los ingresos complementarios, una mejor gestión del rendimiento y la renegociación de los contratos con determinados prestadores de servicios), y iv) la incorporación del impacto de las medidas de mejora del rendimiento, que ya se habían identificado, pero cuyo impacto positivo no se había tenido plenamente en cuenta a la espera de su aplicación.

(54) A este respecto, las autoridades francesas especifican que las medidas de mejora se refieren tanto al ahorro de costes como al aumento de los ingresos, e incluyen los siguientes elementos principales, entre otros:

a) incorporación del impacto real de las medidas de mejora del IAKO, que resultó ser superior a los supuestos iniciales ([...]% a partir de 2026, en comparación con el [...]% anterior), en consonancia con los excelentes resultados observados en el ejercicio 2024/2025 tras la aplicación del plan de acción por parte de Corsair;

b) un mayor impacto del precio del cupón medio, dada la estabilización o incluso el ligero aumento del precio del cupón medio observado a lo largo del ejercicio 2025, aunque el precio del combustible disminuyó significativamente ([...]% en comparación con la versión anterior del plan revisado de reestructuración). Las autoridades francesas señalan que esta tendencia de mejora en el precio del cupón medio, combinada con una disminución del precio del combustible, continúa y apoya los futuros objetivos del plan revisado de reestructuración en términos de rendimiento por pasajero; se explica, en particular, por el aumento de ventas de Corsair en relación con la renovación de su flota, que ha permitido impulsar el precio del cupón medio más allá de las expectativas iniciales durante [...]; y

c) una caída de los costes de distribución en vista de los buenos resultados recientes a través de canales en línea observados durante el ejercicio 2025. La aplicación durante varios meses de una política comercial dinámica destinada a acelerar el desarrollo de las ventas directas, y en particular de las ventas en línea, ya ha dado lugar a una reducción del uso de redes de terceros, que son estructuralmente más caras.

(55) Dicho esto, estos supuestos y evoluciones no permiten [...], es decir, el siguiente al final del período de reestructuración. Las autoridades francesas esperan que, en septiembre de 2026, los fondos propios de Corsair sigan siendo de [...] por un importe de [...] EUR, con un rendimiento del capital empleado del orden del [10,6–13,4]%, lo que está en consonancia con el coste de capital de Corsair estimado por las autoridades francesas en el [8,6–10,5]%. Por último, las autoridades francesas afirman que se espera que el rendimiento del capital empleado alcance el [11,4–15,2]% a finales de septiembre de 2027 (y que supere el [18–21]% al final del ejercicio 2027/2028, que se cierra a finales de septiembre de 2028).

(56) A este respecto, las autoridades francesas afirman que, de acuerdo con las Directrices de salvamento y de reestructuración, el plan de reestructuración debe restablecer la viabilidad a largo plazo del beneficiario en un período de tiempo razonable y sobre la base de supuestos realistas en cuanto a las futuras condiciones de funcionamiento, que deben excluir cualquier otra ayuda estatal que no esté cubierta por el plan de reestructuración.

(57) Sobre esta base, las autoridades francesas consideran que el plazo razonable previsto en las Directrices de salvamento y de reestructuración no corresponde necesariamente al período de reestructuración, que, además, debe ser lo más breve posible, y que, en su opinión, esto se desprende claramente del modelo indicativo de plan de reestructuración adjunto como anexo II a las Directrices.

(58) Además, las autoridades francesas consideran que este criterio de restablecimiento de la viabilidad a largo plazo en un plazo razonable se aplica sin restricciones a la modificación del plan de reestructuración, por lo que, en su opinión, el punto de partida del plazo razonable en este caso concreto debe ser la solicitud de modificación.

(59) A este respecto, las autoridades francesas señalan que se considera que la viabilidad a largo plazo se ha conseguido cuando una empresa es capaz de obtener un rendimiento del capital adecuado y previsto tras haber cubierto todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras. En otras palabras, la empresa reestructurada se considera viable cuando es capaz de competir en el mercado por sus propios méritos.

(60) Sobre esta base, las autoridades francesas consideran, por tanto, que, en la práctica, la Comisión debe examinar el criterio del restablecimiento de la viabilidad sobre la base de un conjunto de indicios, de conformidad con su práctica decisoria. Como parte de este conjunto de pruebas, las autoridades francesas sostienen que la Comisión debe examinar los ratios de flujo de caja, pero también los ratios de rentabilidad [EBITDAR, rendimiento del capital empleado, rendimiento de los recursos propios (ROE) o coste medio ponderado del capital (CMPC)]. Añaden que la Comisión debe analizar, en particular, si el rendimiento del capital empleado es superior al CMPC en un plazo razonable con el fin de evaluar la capacidad de la compañía aérea para generar una rentabilidad suficiente para cubrir el coste de su financiación de capital.

(61) Como figura en el cuadro 3, las autoridades francesas también indican que la hipótesis pesimista del plan de reestructuración de Corsair mostraría un deterioro del resultado de explotación de la empresa a finales de septiembre de 2026 del orden de – [...] EUR y, por lo tanto, daría lugar a una pérdida de explotación al final del período de reestructuración revisado. Todos los demás indicadores reflejarían también este deterioro.

*Cuadro 3*

**Principales indicadores financieros de Corsair (escenario pesimista)**

| | | Período de reestructuración | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Millones EUR | R2021 | R2022 | R2023 | R2024 | R2025 | P2026 | P2027 | P2028 |
| | | | | | | | | |
| **Volumen de negocios** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| ***de los cuales, pasajeros*** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Resultado de explotación** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Resultado neto** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Patrimonio neto (NIIF 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Deuda neta (NIIF 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Capital empleado (NIIF 16)** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| **Situación de tesorería** | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | | | | | | | | |
| **Rentabilidad del capital empleado (%)** (*) | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |

| | | Período de reestructuración | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Millones EUR | R2021 | R2022 | R2023 | R2024 | R2025 | P2026 | P2027 | P2028 |
| **Rentabilidad de los recursos propios (ROE) (%)** (**) | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* | *[…]* |

*Fuente*: varias diapositivas del plan revisado de reestructuración a 23 de mayo de 2025, tal como se ha facilitado; el «Resumen de los documentos presentados» de 20 de junio de 2025.

(*) Calculado sobre la base del beneficio neto de explotación después de impuestos ([21]).

(**) deducidos sobre la base del resultado neto y de los fondos propios.

(62) Las autoridades francesas señalan que la hipótesis pesimista se basa en una revisión de los siguientes supuestos de la hipótesis de base:

a) por lo que se refiere a los vuelos a Guadalupe, mientras que la hipótesis de base se basa en un mercado que supera los niveles de 2019 a partir de 2025 (algo que la empresa ya ha visto), la hipótesis pesimista se basa en una recuperación más gradual del mercado de Guadalupe, con un retorno a las cifras de 2019 un año después, a partir de 2026, con la consiguiente reducción del número de pasajeros transportados por Corsair;

b) por lo que se refiere al combustible, mientras que la hipótesis de base supone un precio del combustible de [600–900] USD/t a partir de mayo de 2025, la hipótesis pesimista se basaba en la hipótesis de un aumento de precios de [...] USD/t durante todo el período de reestructuración y, por tanto, da lugar a un aumento de los costes del combustible en una cantidad correspondiente a la evolución de los precios menos la repercusión prevista en el precio de venta. A este respecto, las autoridades francesas afirman que se supone que un tercio del aumento del precio del combustible se repercute en los precios de venta;

c) por lo que se refiere a los precios de venta de billetes, mientras que la hipótesis de base se basa en el supuesto de un aumento de los precios de venta como consecuencia de i) la «composición de la cabina», con un aumento de la proporción de asientos en la «parte delantera de la cabina», y ii) la revisión del plan de vuelo, que permite reducir los vuelos menos rentables, el escenario pesimista se basaba en una limitación del aumento de precios durante el período de reestructuración, lo que daba lugar a una reducción del volumen de negocios en comparación con la hipótesis de base;

d) por lo que se refiere al desarrollo de las operaciones de Corsair en África, si bien la hipótesis de base tiene en cuenta el desarrollo de la ruta París-Abiyán a pesar del impacto negativo de la entrada de Air Côte d'Ivoire en el mercado, la hipótesis pesimista se basa en un aumento más lento de lo previsto inicialmente, con la correspondiente reducción del número de pasajeros transportados;

e) en cuanto a la ejecución de las medidas de ahorro y mejora del IAKO previstas en la hipótesis de base, la hipótesis pesimista se basa en un retraso en la ejecución de dichas medidas con impacto negativo en el ejercicio 2026.

(63) Sobre esta base, las autoridades francesas indican que el escenario pesimista actualizado muestra i) un resultado de explotación abrumadoramente positivo, que asciende a [...] EUR al final del período de reestructuración (e incluso hasta [10 000 000–30 000 000] EUR a 30 de septiembre de 2028), ii) un flujo de caja [...] durante toda la duración del plan y alrededor de [...] EUR a 30 de septiembre de 2026 (y [...] EUR a 30 de septiembre de 2028).

([21]) El resultado de explotación mide el rendimiento de explotación de la empresa antes de tener en cuenta las cargas financieras y el impuesto sobre sociedades, de conformidad con las normas contables aplicables. El beneficio neto de explotación después de impuestos es el resultado de explotación después de impuestos, calculado sobre una base normativa, como si la empresa se financiara exclusivamente con fondos propios, y se obtiene aplicando un tipo impositivo normalizado al resultado de explotación. Este enfoque permite neutralizar los efectos de la estructura de financiación y de las partidas fiscales excepcionales. Así pues, el beneficio neto de explotación después de impuestos es el agregado pertinente para calcular el rendimiento del capital empleado, que mide el rendimiento de los activos mostrando la relación entre el beneficio neto de explotación después de impuestos y el capital empleado, y permite evaluar la capacidad de creación de valor de la empresa cuando dicha rentabilidad supera el coste medio ponderado del capital (CMPC), que es también una tasa de rendimiento calculada después de impuestos. En el caso de Corsair, el beneficio neto de explotación después de impuestos se calcula como sigue: EBIT ajustado para tener en cuenta los intereses financieros del arrendamiento (cálculo aproximado, ya que la empresa no presenta estados financieros consolidados con arreglo a las NIIF) + costes de personal adicionales + impuesto sobre sociedades.

(64) Las autoridades francesas explican que estos resultados demuestran la capacidad de Corsair, incluso en la hipótesis pesimista, para cumplir todos sus compromisos financieros sin necesidad de ayudas adicionales.

(65) Sobre la base de lo anterior, las autoridades francesas explican que todos los indicadores incluidos en el plan revisado de reestructuración enviado a la Comisión confirman la trayectoria de restablecimiento de la viabilidad, incluso en la hipótesis pesimista, en la medida en que:

a) se ha logrado un resultado neto positivo en la hipótesis de base de [...] EUR para el ejercicio [...], de [...] EUR a [...] y [...] EUR a [...], y, en la hipótesis pesimista, de [...] EUR a 30 de septiembre de 2026 y otro beneficio de [...] EUR a [...], el año siguiente al final del período de reestructuración; y

b) el flujo de caja de Corsair permanecerá [...] durante todo el período de vigencia del plan revisado de reestructuración, con un cierre de tesorería al final del plan de [...] EUR en la hipótesis de base y de [...] EUR en la hipótesis pesimista.

(66) Como se ha indicado, se espera que el rendimiento del capital empleado sea del [10,6–13,4]% a 30 de septiembre de 2026 y del [11,4–15,2]% un año después del final del período de reestructuración, es decir, superior al CMPC calculado para la misma fecha al nivel del [8,6-10,5]% ([22]).

(67) Además, las autoridades francesas indican que, como se muestra en el cuadro 4, la mediana del rendimiento del capital empleado en una muestra de una docena de compañías aéreas terceras fue del 7,3 % en 2019 y del 6,9 % en 2024. El rendimiento del capital empleado de Corsair, como se muestra en el cuadro 3, estaba en equilibrio a lo largo de los años [...], alcanzando el [...]% en [...] y se espera que se observe [...] en los últimos años, en comparación con el de las demás compañías aéreas incluidas en la muestra durante el plan revisado de reestructuración.

*Cuadro 4*

**Rendimiento del capital empleado**

| | | Rendimiento del capital | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| En millones EUR | Categoría | 2019 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| Air France KLM | Tradicional | 5,3 % | (8,0) % | 5,2 % | 7,9 % | 6,7 % |
| Lufthansa | Tradicional | 5,0 % | (5,4) % | 3,5 % | 5,6 % | 3,2 % |
| IAG | Tradicional | 11,7 % | (9,8) % | 4,1 % | 11,0 % | 13,2 % |
| Aeroflot | Tradicional | 6,2 % | (0,4) % | (1,4) % | 20,1 % | 9,8 % |
| Aegean | Tradicional | 13,1 % | 1,9 % | 7,9 % | 10,7 % | 8,2 % |
| Finnair | Tradicional | 3,9 % | (9,7) % | (3,3) % | 4,5 % | 2,8 % |
| Ryanair | Bajo coste | 7,4 % | (5,5) % | (2,1) % | 8,8 % | 12,8 % |
| Easy Jet | Bajo coste | 6,4 % | (10,1) % | (0,1) % | 4,5 % | 6,2 % |
| Delta Air Lines | Estados Unidos | 12,7 % | (3,5) % | 6,3 % | 9,8 % | 9,2 % |

([22]) A efectos de evaluar el plan de reestructuración de Corsair y la rentabilidad futura de la empresa, las autoridades francesas estimaron el coste medio ponderado del capital (CMPC) de Corsair en el [8,6–10,5]% al final del plan de reestructuración, es decir, para 2026. Este CMPC se calcula sobre la base de la fórmula estándar que pondera el coste de la deuda (RD) con el coste de los fondos propios. El coste de los fondos propios (RE) se calcula en el [...]% sobre la base de la fórmula del MVAF [modelo de valoración de activos financieros (RE = RFR + βE × ERP + prima de riesgo), incluida una prima de riesgo y con un tipo sin riesgo (RF) previsto del [...]% para 2027, una prima de riesgo de los fondos propios (ERP) del [...]% para Francia y una beta de los fondos propios (βE) de 1,09]. Se añadió una prima de iliquidez del [...]% a la prima de riesgo para compensar el hecho de que Corsair no cotiza. El coste de la deuda (RD) tras la deducción fiscal, estimado en el [...]%, se basa en un tipo antes de impuestos del [...]% y un tipo impositivo efectivo del [...]%. Estos dos componentes se ponderan con un apalancamiento financiero del [...]%, estimado sobre la base de la media del sector europeo del transporte aéreo. La Comisión también observa que el coste medio del capital para el sector del transporte aéreo en Europa, estimado por el profesor Damodaran, una fuente reconocida utilizada en la evaluación financiera, fue de alrededor del 8 % en 2025 y, por lo tanto, constituye un límite inferior en relación con la evaluación francesa (véase: https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/New_Home_Page/datacurrent.html).

| Rendimiento del capital | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| En millones EUR | Categoría | 2019 | 2021 | 2022 | 2023 | 2024 |
| American Airlines | Estados Unidos | 7,2 % | (9,4) % | 2,9 % | 6,9 % | 6,1 % |
| EN United Airlines | Estados Unidos | 9,2 % | (6,3) % | 3,6 % | 7,3 % | 7,2 % |
| Southwest Airlines | Estados Unidos | 13,6 % | (3,2) % | 2,9 % | 2,8 % | 0,9 % |
| ***Mediana*** | | | | | | |
| Tradicional | | 5,7 % | (6,7) % | 3,8 % | 9,3 % | 7,4 % |
| Bajo coste | | 6,9 % | (7,8) % | (1,1) % | 6,7 % | 9,5 % |
| Estados Unidos | | 11,0 % | (4,9) % | 3,3 % | 7,1 % | 6,6 % |
| *Todas las compañías aéreas* | | 7,3 % | (5,9) % | 3,2 % | 7,6 % | 6,9 % |

*Fuente: Capital IQ (15 de diciembre de 2025)*

(68) Por lo tanto, las autoridades francesas consideran que, a la luz de todos estos elementos, la demostración de la viabilidad de Corsair, incluso en la hipótesis pesimista, se ajusta plenamente a las Directrices de salvamento y de reestructuración y a la práctica decisoria de la Comisión.

(69) Por lo tanto, las autoridades francesas consideran que todos estos factores apuntan a un restablecimiento de la viabilidad que permite a Corsair competir en el mercado por sus propios méritos a partir del final del período de reestructuración.

### 3.4. **Medidas para limitar el falseamiento de la competencia**

(70) Las autoridades francesas consideran que el análisis, realizado a la luz de los criterios establecidos por las Directrices de salvamento y de reestructuración y la jurisprudencia, confirma la adecuación de los compromisos de Corsair. Por lo que se refiere a las medidas propuestas por Francia y su correcta calibración, con el fin de cumplir los requisitos de las Directrices de salvamento y de reestructuración y abordar las dudas iniciales planteadas por la Comisión en su Decisión de incoación, las autoridades francesas explican que Corsair contrajo compromisos iniciales, seguidos de medidas adicionales para reducir su presencia en el mercado y abrir oportunidades de competencia.

#### 3.4.1. *Devolución de franjas horarias*

(71) Por lo que se refiere a las medidas para reducir la presencia en el mercado, las autoridades francesas hacen referencia al compromiso de Corsair de devolver al mercado 1 500 franjas horarias en París-Orly (700 abandonadas definitivamente y 800 prestadas), lo que representa más del [...]% de su cartera de franjas horarias. Las autoridades francesas consideran que esta medida obliga a la compañía a limitar su capacidad de manera estructural y duradera, ya que las normas de asignación de franjas horarias adoptadas por COHOR, la asociación que coordina los horarios de los aeropuertos franceses, dificultan la recuperación de un vuelo idéntico a medio plazo.

#### 3.4.2. *Oferta de acuerdos comerciales*

(72) Las autoridades francesas se comprometen a garantizar que, hasta el final del período de reestructuración ampliado, Corsair ofrezca a las compañías aéreas interesadas la posibilidad de celebrar acuerdos comerciales. Corsair está dispuesta a comprometerse, en la medida en que estos acuerdos cumplan sus objetivos comerciales y de rentabilidad, a negociar de buena fe y a celebrar acuerdos comerciales estándar para el mercado del transporte aéreo de pasajeros y carga con compañías aéreas terceras interesadas (acuerdos de bloqueo de asientos para adquirir un número determinado de asientos en determinados vuelos operados por Corsair; acuerdos de código compartido que dan acceso a una compañía aérea tercera a los vuelos operados por Corsair; acuerdo interlínea que permite a una compañía aérea tercera vender destinos de conexión en vuelos operados por Corsair).

3.4.3. *Reducción del uso y limitación de la capacidad de la flota*

(73) A continuación, las autoridades francesas explican que, a raíz de estos compromisos, la flota se limitará a nueve aviones hasta el final del plan revisado de reestructuración (es decir, hasta el 30 de septiembre de 2026) y el número de rotaciones regulares hacia los territorios de ultramar se reducirá en noventa y siete a lo largo del ejercicio [...], desglosado del siguiente modo: […]. Esto tendrá un impacto estimado de entre [...] y [...] EUR en el volumen de negocios de la empresa.

3.4.4. *Reducción del plan de rutas*

(74) Otros compromisos son el cierre de rutas ([...]) y la renuncia a nuevos destinos programados ([...]). Las autoridades francesas señalan que Corsair tiene una cuota de mercado muy pequeña en el mercado europeo del transporte aéreo y que su tamaño es limitado en el aeropuerto de Orly, y mucho más en el mercado francés. Por consiguiente, las autoridades francesas consideran que estos compromisos cumplen plenamente el objetivo de reducir la presencia de la empresa en el mercado.

(75) Las autoridades francesas consideran que las medidas para limitar los falseamientos de la competencia propuestas por Corsair son adecuadas y están correctamente calibradas. Por lo tanto, habida cuenta de los esfuerzos ya significativos que representan las medidas propuestas, cualquier medida adicional correría el riesgo de socavar la vía hacia el restablecimiento de la viabilidad y, por tanto, sería contraria al principio establecido en las Directrices de salvamento y de reestructuración.

3.5. **Papel de Corsair en la Unión Europea y escenario contrafactual de ayuda**

(76) En su evaluación del plan revisado de reestructuración de Corsair, la Comisión examina si la ayuda propuesta, a pesar de su impacto potencialmente perjudicial en la competencia, es necesaria para alcanzar el objetivo de evitar deficiencias del mercado o dificultades sociales, y se limita al mínimo estricto, en consonancia con las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(77) En este contexto, las autoridades francesas consideran que el papel de Corsair dentro de la Unión, en particular en su capacidad de operador tradicional vital que conecta la Francia metropolitana con sus regiones ultraperiféricas, es un elemento clave del tejido económico y social de estas regiones.

(78) Según las autoridades francesas, de conformidad con el punto 44 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, Corsair desempeña un papel crucial a la hora de garantizar la continuidad territorial y abordar una deficiencia del mercado demostrada en rutas vitales. Garantiza el buen funcionamiento del transporte aéreo hacia los territorios de ultramar. Las autoridades francesas consideran que este posicionamiento estratégico no debe considerarse una mera actividad comercial, sino que representa una contribución esencial al tejido económico y social de estas regiones, que justifica la intervención pública en caso de que se ponga en peligro su existencia.

(79) Además, las autoridades francesas consideran que el análisis de la compatibilidad de la ayuda, que se basa fundamentalmente en el escenario contrafactual, es decir, la evaluación de las consecuencias probables para la competencia y el mercado si no se concediera la ayuda y, por consiguiente, si se liquidara Corsair, demuestra que el colapso de la empresa tendría graves consecuencias que irían más allá de la mera reasignación de las cuotas de mercado. Las autoridades francesas afirman que el colapso de Corsair provocaría un aumento muy significativo e inmediato de los precios para los consumidores, estimado en más del 15 % en las rutas con origen o destino en las Antillas y en más del 40 % en las rutas con origen o destino en Mayotte, en la medida en que degradaría gravemente el panorama competitivo al provocar el paso de un duopolio a un monopolio en la ruta París-Mayotte y reducir el número de agentes de tres a dos en las rutas de las Antillas. La ausencia de Corsair también aumentaría el riesgo de colusión tácita entre los demás operadores.

(80) Por último, las autoridades francesas consideran que el colapso de Corsair daría lugar a la pérdida de servicios directos desde ciudades distintas de París a los territorios de ultramar, lo que afectaría significativamente a la accesibilidad y al atractivo económico de estos territorios. Así pues, el escenario contrafactual presentado por las autoridades francesas establece que la ausencia de ayuda de reestructuración no daría lugar a un mero ajuste del mercado, sino a un deterioro estructural de la competencia y a un gran impacto socioeconómico en las regiones ultraperiféricas. Por consiguiente, las autoridades francesas concluyen que la ayuda es necesaria no solo para salvar a la empresa, sino sobre todo para preservar la estructura competitiva del mercado y garantizar el objetivo de continuidad territorial, lo que constituye una justificación sólida con arreglo a las Directrices de salvamento y de reestructuración.

## 4. CONCLUSIONES PRELIMINARES DE LA DECISIÓN DE INCOACIÓN DE 5 DE FEBRERO DE 2024 Y DE LA DECISIÓN DE AMPLIACIÓN DE 11 DE ABRIL DE 2025

### 4.1. Decisión de incoación

(81) En la Decisión de incoación, tras constatar que, a primera vista, las medidas notificadas por Francia en su solicitud de modificación del plan de reestructuración debían calificarse de ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión planteó las siguientes dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado interior.

#### 4.1.1. *Contribución a la resolución de una deficiencia del mercado*

(82) La Comisión observó el desplazamiento de las actividades de Corsair hacia nuevos destinos en África, en detrimento de los servicios a determinadas regiones ultraperiféricas de la Unión Europea. En la medida en que los nuevos destinos que Corsair tenía previsto desarrollar en el marco del plan revisado de reestructuración no contribuían a mantener la continuidad territorial de Francia y habida cuenta de la presencia de dos o incluso tres competidores existentes en esas rutas que seguían en funcionamiento después de la pandemia de coronavirus, era dudoso, según la Comisión, que la contribución de Corsair al desarrollo de una actividad o zona económica mediante el mantenimiento de la conectividad y la continuidad territorial dentro de la Unión siguiera siendo una justificación válida de la (nueva) ayuda que las autoridades francesas deseaban conceder a Corsair.

#### 4.1.2. *Idoneidad y proporcionalidad de la ayuda*

(83) De acuerdo con el punto 62 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, debía hacerse una contribución importante a los costes de reestructuración procedente de los recursos propios del beneficiario de la ayuda, de sus accionistas, de sus acreedores o del grupo empresarial al que pertenezca, o bien de nuevos inversores. En principio, esta contribución propia debe ser comparable a la ayuda concedida en cuanto a efectos sobre la solvencia o liquidez del beneficiario; la ayuda debía remunerarse adecuadamente de conformidad con el punto 54 de las Directrices de salvamento y de reestructuración. Además, en el punto 63, esta contribución debía ser real, excluyendo así los beneficios futuros esperados, como el flujo de tesorería. Por último, de conformidad con el punto 124, letra b), si una modificación del plan de reestructuración diera lugar a un aumento de los costes de reestructuración, la contribución propia debe aumentar en consecuencia.

(84) En su Decisión, la Comisión indicó que las autoridades francesas tenían previsto conceder una nueva ayuda de 83 100 000 EUR en forma de reprogramación de deudas públicas, condonaciones de créditos y reducciones fiscales vinculadas a la renovación de la flota. Además, la Comisión consideró marginal una cláusula de prosperidad, limitada a [...] EUR, habida cuenta del volumen total de ayuda pública concedida a Corsair desde 2020, estimado en casi [...] EUR.

(85) En este contexto, la Comisión señaló que cualquier beneficio de la reestructuración beneficiaría principalmente a los accionistas privados, antiguos y nuevos, mientras que el Estado asumiría una parte significativa del riesgo sin la debida consideración. La Comisión también consideró que la ausencia de un instrumento que garantizara una remuneración adecuada, como la entrada del Estado en el capital mediante la conversión de la deuda, acentuaba este desequilibrio.

(86) La Comisión señaló además que la contribución propia propuesta por Francia se basaba en varios elementos hipotéticos. En primer lugar, [...] no estaba finalizada ni documentada. Del mismo modo, la financiación de cuatro aviones A330-NEO seguía siendo incierta a falta de pruebas concretas. La admisibilidad de la moratoria vinculada al escalonamiento de las cotizaciones a la CRPN estaba aún por confirmar.

(87) A falta de pruebas tangibles, la Comisión consideró, por tanto, que era probable que la contribución propia siguiera siendo limitada y no proporcionada al importe total de la ayuda pública. Por lo tanto, la Comisión consideró que las aportaciones de capital señaladas no constituían una contribución propia suficiente, real y efectiva a los costes de reestructuración y que, por lo tanto, no permitían demostrar que Corsair hubiera soportado una parte equitativa del esfuerzo financiero necesario para su recuperación.

(88) Por último, la Comisión señaló que las autoridades francesas no habían demostrado que la ubicación de Corsair en las regiones de ultramar justificara una contribución propia inferior.

(89) Por consiguiente, la Comisión concluyó que la contribución propuesta seguía siendo insuficiente a la luz de los requisitos de los puntos 62, 63, 64 y 124 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, ya que parecía ser demasiado pequeña, parcialmente hipotética y carente de garantías creíbles en cuanto a su aplicación.

(90) Por consiguiente, la Comisión dudaba de que el plan revisado de reestructuración pudiera garantizar un reparto equitativo de la carga entre el Estado y los accionistas privados. Sobre esta base, la Comisión planteó serias dudas en cuanto a la proporcionalidad y la remuneración de la nueva ayuda propuesta.

4.1.2.1. Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo

(91) En su Decisión de incoación, la Comisión consideró que el plan revisado de reestructuración presentado por las autoridades francesas presentaba varias deficiencias sustanciales que hacían muy incierto el restablecimiento de la viabilidad de Corsair a largo plazo. De conformidad con el punto 124, letra a), de las Directrices de salvamento y de reestructuración, cuando se modificó un plan de reestructuración, el Estado miembro en cuestión estaba obligado a presentar un plan revisado capaz de restablecer la viabilidad a largo plazo del beneficiario en un plazo razonable. Las dudas de la Comisión en cuanto a la conformidad del plan revisado con el punto 124, letra a), de las Directrices de salvamento y de reestructuración se basaban en las siguientes consideraciones.

(92) En primer lugar, la Comisión consideró que los supuestos macroeconómicos y operativos en las que se basaba el plan no estaban suficientemente justificadas ni documentadas. A falta de explicaciones detalladas, la Comisión consideró que, en esa fase específica del procedimiento, no podía evaluar hasta qué punto eran realistas o pertinentes.

(93) En segundo lugar, la Comisión declaró que las previsiones financieras mostraban márgenes muy reducidos en términos de rentabilidad y solvencia, lo que hacía que la empresa fuera especialmente vulnerable a cualquier deterioro de los supuestos, en particular en caso de un nuevo aumento de los precios del combustible. Por lo tanto, la Comisión consideró que esta volatilidad por sí sola podría poner en peligro los resultados positivos previstos presentados y, en consecuencia, la recuperación prevista.

(94) En tercer lugar, la Comisión consideró que las contribuciones de nuevos fondos mencionadas en la decisión de incoar el procedimiento ([5 000 000–25 000 000] EUR de los inversores existentes (OMRP) y [5 000 000–25 000 000] EUR de la República del Congo) eran modestas en comparación con las necesidades de flujo de caja a corto y medio plazo de Corsair. Además, varias medidas presentadas como nuevas parecían ser, de hecho, iniciativas antiguas, ya incluidas en el plan de 2020 y «recicladas» para proporcionar una justificación. La Comisión consideró que este enfoque debilitaba la credibilidad del plan, ya que sus efectos positivos ya se habían absorbido o no eran suficientes para evitar la necesidad de nuevas ayudas.

(95) Además, otras iniciativas seguían en la fase de planificación o intención, sin un calendario concreto de ejecución. En estas circunstancias, la Comisión consideró que era altamente especulativo tenerlas en cuenta como contribuciones efectivas al restablecimiento de la viabilidad. Por consiguiente, la Comisión consideró que, en esa fase del procedimiento, las nuevas aportaciones de capital privado no podían estimarse como prueba fiable de la viabilidad del plan revisado de reestructuración.

(96) En cuarto lugar, la Comisión señaló que las autoridades francesas no habían facilitado una hipótesis pesimista, tal como exigen las Directrices de salvamento y de reestructuración. Esta omisión impedía cualquier evaluación adecuada de la sensibilidad del plan revisado de reestructuración a las perturbaciones adversas.

(97) En quinto lugar, la Comisión constató que los estados financieros provisionales estaban incompletos en la medida en que no se había enviado ninguna previsión de balance o estado de flujos de caja, aparte de una cuenta recapitulativa de pérdidas y ganancias. La información disponible también indicaba que el patrimonio neto de Corsair se mantendría en [...]. En estas circunstancias, la Comisión consideró que Corsair seguiría estando clasificada como empresa en crisis al final del período, lo que suscitaba dudas sobre si el plan de reestructuración presentado en ese momento restablecería su viabilidad a largo plazo.

(98) Por consiguiente, en su Decisión de incoación, la Comisión planteó serias dudas en cuanto a si el plan revisado de reestructuración cumplía los criterios de las Directrices de salvamento y de reestructuración en la medida en que consideraba que no era evidente ni probable que Corsair pudiera generar un rendimiento suficiente o mantener sus actividades en el mercado sin ayuda adicional.

(99) Por consiguiente, la Comisión llegó a la conclusión preliminar de que el plan revisado de reestructuración no demostraba la capacidad de Corsair para competir por sus propios méritos tras la reestructuración y que, por lo tanto, no podía considerarse que la ayuda propuesta contribuyera al desarrollo de una actividad económica viable en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

4.1.2.2. Medidas para limitar el falseamiento de la competencia

(100) En su Decisión de incoación, la Comisión expresó sus dudas sobre si la ayuda que sustentaba el plan revisado de reestructuración iba suficientemente acompañada de medidas adecuadas para limitar el falseamiento de la competencia. Con arreglo al punto 124, letra c), de las Directrices de salvamento y de reestructuración, habida cuenta del aumento significativo del importe de la ayuda, tales medidas debían ser más amplias que las impuestas inicialmente. En primer lugar, Francia propuso aumentar la flota a diez aviones para satisfacer la nueva demanda, mientras que el tamaño de la flota debía reducirse en principio con el aumento del importe de la ayuda y la ampliación del período de reestructuración. En segundo lugar, la medida relativa a la renuncia a franjas horarias no parecía ser ni cualitativa ni cuantitativamente más significativa que la medida ya prevista en el plan de reestructuración de 2020.

(101) La duda expresada por la Comisión tenía en cuenta, además del aumento de la ayuda previsto en el plan revisado de reestructuración, el hecho de que, según la información de que disponía la Comisión en aquel momento, Corsair podría haberse beneficiado de una ayuda adicional de hasta 32 000 000 EUR durante el período de reestructuración. Por lo tanto, las medidas para limitar el falseamiento de la competencia seguían siendo sustancialmente las mismas que las ya existentes, a pesar del aumento significativo del importe de la ayuda en el plan revisado de reestructuración.

4.2. **La Decisión de ampliación**

(102) En su Decisión de ampliación, la Comisión planteó nuevas dudas además de las planteadas en la Decisión de incoación.

4.2.1. *Incumplimiento de la obligación de limitar la flota de aviones*

(103) En su decisión de ampliación, la Comisión señaló que, de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE, el uso indebido de la ayuda estatal constituye un concepto por derecho propio en la medida en que se refiere al uso de la ayuda infringiendo la decisión que la autoriza, y no a su concesión ilegal.

(104) En su Decisión de 2020, la Comisión había aprobado la ayuda de reestructuración a Corsair a condición de que determinadas medidas limitaran el falseamiento de la competencia, en particular la limitación de la flota a nueve aviones durante toda la duración del plan (hasta septiembre de 2023). Esta restricción formaba parte de los compromisos esenciales que garantizaban la compatibilidad de la ayuda.

(105) En su Decisión de ampliación, la Comisión indicó que las observaciones de los competidores y la información facilitada por las autoridades francesas mostraban que, en 2023 y 2024, Corsair había explotado al menos diez aviones mediante fletamentos ampliados. Las autoridades francesas también reconocieron que se había superado este límite, como demuestran los planes de vuelo de Corsair para las temporadas de verano de la IATA de 2023 y 2024.

(106) La Comisión también señaló que las autoridades francesas no podían ignorar esta situación y que habían tolerado que se superara el límite sin notificar una modificación del plan de reestructuración o solicitar la autorización expresa de la Comisión.

(107) Las autoridades francesas alegaron que estos fletes eran acontecimientos puntuales, motivados por limitaciones externas, y que solo proporcionaban a Corsair una ventaja marginal.

(108) La Comisión rechazó estos argumentos en su Decisión de ampliación del procedimiento de abril de 2025, recordando que la medida compensatoria de limitación de la flota tenía por objeto limitar el número de aviones, no su capacidad, en consonancia con la práctica habitual en otras decisiones (relativas a la ayuda de reestructuración a TAP, Condor y SAS). El objetivo era congelar la flota tras la integración de los nuevos aviones Airbus encargados antes de la crisis, sin poner en peligro la viabilidad del plan de reestructuración aprobado.

(109) Como explicó la Comisión, los fletamentos de 2023 y 2024 no podían describirse como sucesos puntuales, ya que duraron varios meses durante la temporada alta y se referían a rutas regulares (París-Bamako en 2023 y París-Montreal en 2024). Además, Corsair siguió utilizando diez aviones después de septiembre de 2023, [...].

(110) Por lo tanto, la Comisión consideró que esta situación constituía un uso indebido de la ayuda, ya que el plan revisado de reestructuración notificado en 2023 no anulaba los compromisos iniciales. Mientras la Comisión no hubiera adoptado una nueva decisión, el límite de nueve aviones seguía siendo aplicable.

(111) Además, según las Directrices de salvamento y de reestructuración, cualquier aumento del importe de la ayuda implicaba un aumento de las medidas compensatorias. Por el contrario, Corsair aumentó el tamaño de su flota, exacerbando así el falseamiento de la competencia.

(112) Las justificaciones de las autoridades francesas (limitaciones operativas, urgencia, retrasos en la entrega, situación en materia de seguridad en Mali) no convencieron a la Comisión en la medida en que los fletamentos eran el resultado de decisiones deliberadas, planificadas con antelación, y no de acontecimientos apremiantes.

(113) Por último, los competidores de Corsair alegaron que estos fletamentos permitían a Corsair adoptar una política de precios agresiva, distorsionando la competencia durante la temporada alta.

(114) Por lo tanto, la Comisión consideró que existían serias dudas sobre si Corsair y Francia habían cumplido el compromiso de limitación de la flota, que era una condición esencial para la compatibilidad de la ayuda de 2020.

(115) Por consiguiente, de conformidad con el artículo 20 del Reglamento (UE) 2015/1589, la Comisión decidió ampliar la investigación formal abierta en febrero de 2024 para determinar si dicho incumplimiento constituía un uso indebido de la ayuda de reestructuración e indicó que analizaría el tamaño real de la flota durante la reestructuración prorrogada notificada en 2023 a la luz de las dudas ya expresadas en la Decisión de incoación.

4.2.2. *Ayuda adicional concedida durante el período de reestructuración*

(116) En su Decisión de incoación, sin expresar ninguna duda concreta a este respecto, la Comisión señaló que Corsair había recibido varias medidas de ayuda pública adicionales durante su período de reestructuración, sin que las autoridades francesas demostraran su legalidad o compatibilidad. En su Decisión de ampliación, la Comisión declaró que, entre 2021 y 2022, Corsair se había beneficiado de 32 400 000 EUR en subvenciones concedidas en virtud de regímenes aprobados por la Comisión en virtud del Marco Temporal relativo a la COVID-19 ([23]). Tras haber clasificado dichas subvenciones como ayudas estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE, la Comisión declaró que el Marco Temporal relativo a la COVID-19 excluía expresamente a las empresas que ya habían estado en crisis el 31 de diciembre de 2019 de beneficiarse de sus medidas. En esa fecha, Corsair ya era una empresa en crisis.

(117) La Comisión observó que las autoridades francesas no habían notificado la concesión de esta ayuda, infringiendo el punto 129 de las Directrices de salvamento y de reestructuración. También señaló que la dependencia recurrente y continua de Corsair de la financiación pública demostraba que sus dificultades anteriores a la pandemia no se habían resuelto. Así pues, la ayuda adicional concedida en 2021 y 2022 parecía contravenir el principio de ayuda única establecido en el punto 70 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, que prohibía a una empresa que ya recibiera ayuda de reestructuración recibir nueva ayuda antes de completar su reestructuración. La Comisión concluyó que, a falta de cualquier otra base jurídica presentada por las autoridades francesas, no podía demostrarse que la ayuda adicional fuera compatible con el mercado interior y que persistían serias dudas en cuanto a su conformidad con las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(118) La Comisión también constató que si los 32 400 000 EUR se consideraran ayuda de reestructuración adicional, esto agravaría las dudas ya expresadas en la Decisión de incoación de febrero de 2024. Estas dudas se referían a la viabilidad a largo plazo de Corsair (apoyada artificialmente por ayudas ilegales), la proporcionalidad de la nueva ayuda pública, la falta de remuneración adecuada para el Estado y la inadecuación de las medidas que limitan el falseamiento de la competencia.

([23]) DO C 91 I de 20.3.2020, p. 1, en su versión modificada el 18 de noviembre de 2021 (DO C 473 de 24.11.2021, p. 1).

4.2.3. *Impacto de la ayuda adicional en la compatibilidad de la ayuda destinada a financiar la modificación del plan de reestructuración*

(119) Por último, habida cuenta de la concesión de una ayuda ilegal de 32 400 000 EUR a Corsair durante el período de reestructuración, la Comisión planteó dudas sobre el impacto de dicha ayuda en la compatibilidad de la ayuda adicional notificada en 2023 con el fin de financiar el plan revisado de reestructuración.

4.3. **Observaciones de Francia**

4.3.1. *Decisión de incoación*

(120) El 7 de marzo de 2024, las autoridades francesas presentaron a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de incoación.

(121) En estas observaciones, afirmaron que el plan revisado de reestructuración de Corsair, presentado a la Comisión Europea tras la decisión inicial de ayuda de 11 de diciembre de 2020 (106 700 000 EUR), se ajustaba perfectamente al plan inicial.

(122) A este respecto, las autoridades francesas confirmaron la plena aplicación de las medidas operativas y sociales previstas, en particular la reorientación hacia las Antillas y el océano Índico, el desarrollo de las operaciones de Corsair en África, la modernización de la flota mediante la integración de los aviones Airbus A330-NEO y la renegociación de los convenios colectivos. Las autoridades francesas sostuvieron, en aquel momento, que Corsair también cumplía sus compromisos iniciales de limitar la flota a nueve aviones con el fin de restringir el falseamiento de la competencia.

(123) Las autoridades francesas explicaron que este plan revisado de reestructuración se había hecho necesario debido a circunstancias excepcionales e imprevisibles no imputables a la empresa, que habían dado lugar a una desviación de su trayectoria financiera y a una caída de [200 000 000-400 000 000] EUR en el resultado de explotación durante el período comprendido entre 2020 y 2023. Estas circunstancias incluían la continuación de la crisis sanitaria, los movimientos de protesta en las Antillas, el impacto de la agresión militar de Rusia contra Ucrania, que dio lugar a un aumento significativo de los precios de los combustibles y al aumento del valor del dólar estadounidense, y la inflación generalizada de los costes en euros. Por lo tanto, las autoridades francesas sostuvieron que la modificación, solicitada en septiembre de 2023 sobre la base del punto 7.2.2 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, tenía por objeto proseguir los esfuerzos de reestructuración durante un período limitado, en ese momento fijado aún por las autoridades francesas en el 30 de septiembre de 2025.

(124) Francia consideró que Corsair contribuyó a impulsar la actividad en las regiones ultraperiféricas de la Unión a las que prestaba servicio y, como tal, debe concluirse que Corsair desempeñó por sí sola un papel importante en la economía de una región ultraperiférica concreta (o de un sector específico de ultramar), como se demostró además durante los recientes desastres naturales que afectaron a Mayotte. Por lo tanto, Francia consideró que esta contribución podía justificar una ayuda de reestructuración adicional, como en el caso de Air Austral (en 2022) en Reunión o del grupo SATA (también en 2022) en las Azores.

(125) En apoyo de estos argumentos, Francia presentó un estudio ([24]) que concluía que i) el colapso de Corsair daría lugar a la transición de un duopolio a un monopolio de servicios entre París y Mayotte, con posibles aumentos de precios del 41 % (y un aumento de precios previsto del 15 % en las Antillas y del 8 % en Reunión), y ii) los competidores de sustitución no podrían entrar en el mercado si Corsair cesara sus actividades debido a las elevadas barreras a la entrada. La lejanía y la insularidad de las regiones francesas de ultramar disuadían a nuevos operadores de abrir rutas a dichas regiones, lo que se vio confirmado por el examen de las entradas y salidas de los mercados en cuestión durante los ocho años anteriores. La única entrada permanente fue la de French Bee, que había abierto una ruta a Reunión. Sin embargo, France Bee era una filial de Air Caraïbes, que ya estaba bien establecida en los territorios franceses de ultramar. Otras tres empresas que habían intentado establecerse en estas rutas cesaron rápidamente sus actividades. Según el estudio, no había incentivos económicos para que las empresas que no

([24]) E. Combe, A. Chapsal y P. Lissot, «Analysis of the economic effects of Corsair' s stop of activity» [«Análisis de los efectos económicos del cese de actividad de Corsair», documento en inglés], estudio de 7 de marzo de 2024, encargado por Corsair.

tenían presencia en los territorios franceses de ultramar se establecieran allí. Los operadores históricos no tenían una base suficiente en el aeropuerto Charles de Gaulle y los operadores europeos de redes de punto a punto no disponían de las flotas necesarias para operar vuelos de larga distancia; además, la explotación de tales vuelos no se ajustaba a su estrategia comercial, que se basaba en vuelos de media distancia. Por último, el aeropuerto de Orly, del que salían la mayoría de los vuelos a los territorios franceses de ultramar, estaba saturado, lo que hacía poco probable que se produjeran nuevas entradas. El estudio también puso de relieve un alto riesgo de colusión tácita entre los demás operadores del mercado en cuestión en caso de salida de Corsair y el impacto social y económico negativo que dicha salida podría tener en las regiones a las que presta servicio Corsair. Por último, Francia también explicó que los hipotéticos aumentos de precios debidos a la salida completa de Corsair no podían abordarse imponiendo obligaciones de servicio público que prohibieran temporalmente a las compañías aéreas existentes subir las tarifas o concediendo subvenciones directas a los residentes, en la medida en que tales intervenciones constituirían una regulación intervencionista del mercado y serían mucho más costosas para el presupuesto del Estado y, por tanto, para los ciudadanos franceses que la ayuda concedida además de las propias contribuciones del beneficiario.

(126) Las autoridades francesas consideraron que el plan revisado de reestructuración presentaba perspectivas creíbles de restablecimiento de la viabilidad de Corsair, incluso en un escenario pesimista. Además, afirmaron que la hipótesis de base, validada por un auditor independiente, preveía la aportación de [20 000 000–50 000 000] EUR en fondos propios, la renuncia a 103 000 000 EUR en deudas públicas y la concesión de 38 100 000 EUR en créditos fiscales extranjeros, y que se esperaba que el resultado de explotación fuera de [...], alcanzando los [...] EUR en 2026/2027. En esa misma fecha, las autoridades francesas declararon que, desde el punto de vista operativo, el plan se basaba en la renovación continua de la flota con aviones Airbus A330-NEO y en la explotación de un décimo avión (F-HSKY) para optimizar los costes, reforzar los servicios en el extranjero y permitir una mayor diversificación de las rutas a África ([...]) con el fin de compensar la retirada de las rutas norteamericanas ([...]). Por lo tanto, las autoridades francesas concluyeron que, por lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad, el plan revisado de reestructuración se ajustaba a las Directrices de salvamento y de reestructuración, mostrando un rendimiento positivo del capital empleado a partir de 2023–2024 y un ratio de rentabilidad (EBITDAR) similar al de las compañías aéreas europeas en 2019 (alrededor del 15 %) a partir de 2025–2026, con un flujo de caja previsto positivo.

(127) Las autoridades francesas también consideraron que las contribuciones propias eran suficientes, efectivas y proporcionadas. Sostuvieron, de conformidad con la práctica decisoria de modificación de un plan, que debían tenerse en cuenta todos los esfuerzos realizados desde 2020, incluida la venta de los Boeing 747, la renegociación de los arrendamientos, el plan de protección del empleo y el convenio colectivo de resolución mutua. Confirmaron que [...] era concreto pero estaba sujeto a la autorización de la Comisión, que la financiación de [...] y que la moratoria sobre las cotizaciones era admisible porque procedía de una entidad privada. En total, la combinación de contribuciones propias (293 900 000 EUR) cubría el 60,14 % del coste total de reestructuración (excluido el saldo cubierto por la actividad empresarial), respetando holgadamente el umbral del 50 % exigido por las Directrices de salvamento y de reestructuración, incluso para los costes adicionales (59,9 %).

(128) Por lo que se refiere a la intervención estatal (83 100 000 EUR), las autoridades francesas consideraron apropiado colmar el déficit de liquidez y reestructurar la deuda insostenible. Añadieron que el Estado estaba debidamente remunerado por una cláusula de prosperidad (hasta [...] EUR), que prevalecía sobre la distribución de dividendos, así como por la prohibición de pagar dividendos a los accionistas durante seis años.

(129) Por último, las autoridades francesas consideraron que las medidas para limitar los falseamientos de la competencia estaban correctamente calibradas y eran más amplias que las del plan de reestructuración inicial en la medida en que Corsair se comprometía, en el marco de las observaciones formuladas por Francia en esa fecha, a renunciar de forma permanente e irrevocable a 365 franjas horarias en París-Orly, a cerrar definitivamente [...] rutas norteamericanas y a abandonar la apertura de otras rutas, así como a limitar la capacidad total de su flota a [...] aviones (una reducción de más del [...]% en comparación con su capacidad anterior a la reestructuración). Las autoridades francesas consideraron que estas medidas eran suficientes y adecuadas habida cuenta del tamaño de Corsair y de su actividad en las zonas atendidas, ya que el mantenimiento del décimo avión se consideraba crucial para el desarrollo de las operaciones de Corsair en África y su vuelta a la rentabilidad sin perjudicar la actividad principal tradicional de la empresa, a saber, sus actividades en los territorios de ultramar.

4.3.2. *Incumplimiento de la obligación de limitar la flota de aviones*

(130) En sus observaciones de 30 de mayo de 2025 en respuesta a la Decisión de ampliación, las autoridades francesas sostenían, en esencia, que Corsair había cumplido los compromisos asumidos en el marco del plan de reestructuración inicial y que los contratos de fletamento únicos habían sido el resultado de circunstancias que obligaban a la empresa a recurrir a tal medida, y no constituían un incumplimiento del plan de reestructuración o un uso indebido de la ayuda. El principal argumento de las autoridades francesas era que de las condiciones de la Decisión de 2020 se desprendía claramente que la Comisión, por razones de simplicidad y conocimiento del número de plazas disponibles para Corsair con nueve aviones, optó por expresarse en número de aviones únicamente con el fin de limitar la capacidad de Corsair en términos de número de plazas. Del formulario de notificación previa de las ayudas a la reestructuración enviado en 2020 se desprendía que la limitación de la flota debía entenderse en términos del número de plazas en relación con la capacidad que Corsair tenía previsto alcanzar, antes de la reestructuración, en el período comprendido entre 2020 y 2024. Las autoridades francesas consideraron que una interpretación diferente por parte de la Comisión de la medida de limitación de la flota, sin relación con la capacidad en términos de número de asientos, vulneraría los principios generales del Derecho de la Unión, como el principio de seguridad jurídica y de buena administración. Tal infracción sería tanto más manifiesta cuanto que la ambigüedad persistente en la formulación e interpretación de las obligaciones de Corsair podría dar lugar a graves consecuencias jurídicas. Corsair había reducido significativamente su capacidad de asientos en relación con la capacidad que tenía previsto alcanzar, antes de la reestructuración, en el período comprendido entre 2020 y 2024, cumpliendo tanto el objetivo de reducir su capacidad o su presencia en el mercado, tal como se contempla en el punto 78 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, como sus obligaciones en virtud de la Decisión de 2020. Las autoridades francesas mostraron (cuadro 5) la evolución de la capacidad real de Corsair desde la adopción de la Decisión de 2020 (incluidos los fletamentos) en comparación con la capacidad que Corsair tenía previsto alcanzar antes de la reestructuración.

*Cuadro 5*

**Evolución de la capacidad real de Corsair frente a la capacidad prevista (asientos)**

| Número de asientos | 2020 ([1]) | 2021 ([2]) | 2022 ([3]) | Verano de 2023 ([4]) | Diciembre de 2023 | Verano de 2024 ([5]) | Diciembre de 2024 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| **Capacidad prevista en el plan de negocio de Corsair antes de la reestructuración** | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| **Capacidad real desde la Decisión por la que se aprueba el plan de reestructuración de 2020 (excluidos los fletamentos únicos)** | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |
| **Capacidad real desde la Decisión por la que se aprueba el plan de reestructuración de 2020 (incluidos los fletamentos únicos)** | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] | [...] |

([1]) Número de asientos a 30 de septiembre de 2020.
([2]) Número de asientos a 30 de septiembre de 2021.
([3]) Número de asientos a 30 de septiembre de 2022.
([4]) Número de asientos en el verano de 2023.
([5]) Número de asientos en el verano de 2024.

(131) Por otra parte, las autoridades francesas consideraron que los fletamentos no habían tenido ninguna incidencia en la compatibilidad de la solicitud de modificación del plan de reestructuración de 2020. A este respecto, Francia señaló que el número medio de aviones operados al día en una temporada de la IATA siempre había sido inferior a nueve, en la medida en que los fletamentos verdaderamente únicos se compensaban fácilmente con días en los que Corsair operaba menos de nueve aviones. Las autoridades francesas instaron a la Comisión a examinar en concreto la ejecución por parte de Corsair de las obligaciones derivadas de la Decisión de 2020, teniendo en cuenta, además de los términos de las condiciones o compromisos, su contexto y sus objetivos. A este respecto, señalaron que los fletamentos se habían hecho necesarios por razones imperiosas que escapaban al control de Corsair, como, en el caso de la ruta París-Bamako, la negativa del personal de vuelo a operar la ruta debido a la situación geopolítica y en materia de seguridad local. Por lo que se refiere a la ruta París-Montreal, los retrasos en la entrega acelerada de nuevos aviones como parte de la renovación de la flota habían puesto en peligro los horarios de vuelo de nueve aviones de Corsair durante el período de máxima actividad. Las autoridades francesas señalaron que, con vistas a la venta del avión [...], Corsair había fletado un avión en septiembre de 2023 para explotar la ruta París-Montreal durante dos meses en el verano de 2024, un período posterior a la entrega anticipada durante el cual no estaba disponible el avión F-HSKY y aún no se había entregado el avión de sustitución A330-NEO. Debido al [...] del Estado, Corsair se había visto obligada a mantener el avión [...]. Cualquier otra decisión habría sido extremadamente perjudicial para la actividad de la empresa. Las autoridades francesas insistieron en que las decisiones adoptadas en relación con este fletamento debían considerarse a la luz de la información industrial conocida por Corsair a finales del verano de 2023. Aunque las conversaciones con un potencial comprador para el [...], que debía abandonar la flota en el verano de 2024, estaban muy avanzadas, se anunció que la entrega del Airbus, que debía sustituirlo, se había retrasado.

4.3.3. *Ayuda adicional concedida durante el período de reestructuración*

(132) Por lo que se refiere a la ayuda adicional de 32 400 000 EUR concedida a Corsair entre 2021 y 2022, en una carta de 16 de diciembre de 2024, las autoridades francesas reconocieron que Corsair, al ser una empresa ya en crisis el 31 de diciembre de 2019, no había podido acogerse a los regímenes de ayuda aprobados en virtud del Marco Temporal relativo a la COVID-19 y, por lo tanto, no debería haberse beneficiado de ellos. No obstante, las autoridades francesas alegaron que su administración había actuado de buena fe en el contexto de una emergencia de salud pública.

(133) En sus observaciones de 30 de mayo de 2025 en respuesta a la ampliación del procedimiento de investigación formal, las autoridades francesas sostuvieron que la ayuda adicional no se había concedido infringiendo el principio de ayuda única.

(134) En primer lugar, a este respecto, negaron que las dificultades de Corsair fueran recurrentes, alegando que eran el resultado de circunstancias externas e imprevisibles, entre las que figuraba principalmente la prolongación de los efectos de la crisis de la COVID-19, que no podían preverse cuando se calibró el plan de reestructuración de Corsair. Sin embargo, los resultados del ejercicio completo más reciente (finalizado el 30 de septiembre de 2024) validarían el camino hacia el restablecimiento de la viabilidad. En segundo lugar, las autoridades francesas sostuvieron que el principio de ayuda única solo se aplicaba a los casos en los que se concedían nuevas ayudas de salvamento o de reestructuración, mientras que las ayudas en cuestión no formaban parte de una operación de salvamento o de reestructuración de Corsair, sino que se habían concedido para mitigar los efectos de la COVID-19. En tercer lugar, señalaron que, si la Comisión considerara la ayuda relativa a la COVID-19 como ayuda de reestructuración (lo que, según las autoridades francesas, no era el caso), las Directrices de salvamento y de reestructuración establecían excepciones al principio de «ayuda única», en particular «en circunstancias excepcionales e imprevisibles de las que el beneficiario no sea responsable», como la prolongación de los efectos de la crisis de la COVID-19.

(135) Por último, las autoridades francesas se comprometieron a recuperar voluntariamente de Corsair 32 400 000 EUR en concepto de ayuda adicional con intereses antes de la posible aprobación de la ayuda adicional de reestructuración, con el fin de eliminar cualquier ventaja económica que Corsair pudiera haber obtenido de la ayuda ilegal y de neutralizar cualquier impacto que dicha ayuda pudiera tener en la proporcionalidad de la ayuda adicional de reestructuración.

4.4. **Observaciones de las partes interesadas**

(136) Tal como se establece en la parte dispositiva de su Decisión de incoación, la Comisión informó a las partes interesadas mediante la publicación de la Decisión, junto con un resumen significativo, en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

(137) Tras dicha publicación, varias partes interesadas presentaron observaciones sobre la Decisión de incoación. Las observaciones más pertinentes para la evaluación de la Comisión se resumen en los apartados siguientes.

4.4.1. *Groupe Dubreuil Aéro*

(138) Groupe Dubreuil Aéro (GDA), la rama de transporte aéreo de Groupe Dubreuil, declaró que era un operador importante en el transporte aéreo francés de larga distancia, que operaba principalmente a través de sus dos sociedades, Air Caraïbes y la filial de bajo coste French Bee. Estas compañías aéreas se posicionaban como un competidor directo y significativo de Corsair, con un solapamiento sustancial entre sus redes y sus bases operativas: las rutas atendidas por GDA, en particular las conexiones cruciales con las Antillas (Martinica, Guadalupe y Guayana Francesa) y el océano Índico (Reunión), eran rutas estratégicas compartidas con Corsair.

(139) Esta competencia fue tanto más intensa cuanto que los dos grupos operaban principalmente desde el mismo centro de distribución de tráfico aéreo esencial, París-Orly. Además, la presencia de French Bee en las mismas rutas había introducido una fuerte presión competitiva sobre los precios, ya que los modelos tradicionales de transporte de ambos grupos competían directamente con la oferta de bajo coste de larga distancia. Por lo tanto, GDA era la principal fuente de competencia en los mercados geográficos que son esenciales para la viabilidad futura de Corsair.

(140) Como competidor directo afectado por el falseamiento de la competencia, GDA solicitó primeramente a la Comisión, el 24 de mayo de 2024, que revocara la ayuda inicial de 2020 y rechazara el plan revisado de reestructuración de Corsair. Esta solicitud se basaba en tres denuncias principales: i) el incumplimiento demostrado de las condiciones de la ayuda de 2020, ii) la concesión de ayuda ilegal adicional, y iii) la incompatibilidad del plan revisado de reestructuración con el mercado interior.

(141) En primer lugar, GDA denunció el incumplimiento de las condiciones obligatorias de la Decisión de 2020. A este respecto, GDA señaló un incumplimiento de las obligaciones de transparencia y de cooperación leal, en particular por la falta de informes semestrales y por la falta de publicación de la información en el sitio de Internet del erario francés. Más grave aún, GDA alegó que no se habían aplicado las principales medidas compensatorias: i) la flota se había incrementado hasta al menos diez aviones, incumpliendo el compromiso de limitarla a nueve, y ii) Corsair había abierto nuevas rutas a África (Antananarivo, Cotonú y Bamako) sin autorización previa de la Comisión, lo que contradice la estrategia de reorientación que se había encomendado inicialmente. Además, GDA tenía serias reservas sobre el reembolso de los dos préstamos estatales (80 000 000 EUR en total), ya que el hecho de que el Estado francés deseara ahora condonar esta deuda implicaba que Corsair nunca había iniciado el reembolso, lo que constituía una violación flagrante de las condiciones iniciales.

(142) En segundo lugar, GDA alegó el pago de ayudas estatales ilegales y nuevas después de 2020. Además de la ayuda no cuantificada (estimada en al menos 32 000 000 EUR, en particular en forma de desgravaciones fiscales y de seguridad social), GDA sostuvo que el pago escalonado de las cotizaciones de la CRPN concedidas en septiembre de 2023 era en sí mismo una nueva ayuda ilegal que no podía contabilizarse como contribución propia.

(143) En tercer lugar, GDA alegó que el plan revisado de reestructuración constituía una nueva ayuda de reestructuración que debía declararse incompatible con arreglo al principio de «ayuda única». GDA justificó esta clasificación por la magnitud de los cambios (aumento significativo de la ayuda total), el incumplimiento del plazo de notificación formal y, sobre todo, por el cambio radical de estrategia (de la racionalización a la expansión en África). Según GDA, incluso como modificación, la ayuda no cumplía las condiciones de compatibilidad porque la condonación de la deuda de 80 000 000 EUR, sumada a la ayuda adicional de 83 100 000 EUR, hacía que la ayuda total (163 100 000 EUR) fuera desproporcionada con respecto a la contribución propia de los accionistas, que GDA consideraba insuficiente.

(144) Por último, GDA cuestionó la credibilidad del restablecimiento de la viabilidad y alegó que el plan ya no servía al interés común (continuidad territorial). A este respecto, GDA explicó que Corsair, que acumulaba pérdidas históricas (casi 500 000 000 EUR entre 2000 y 2018), no ofrecía perspectivas creíbles de viabilidad a largo plazo, especialmente dado que el plan se había prorrogado, y que, por lo tanto, esta ayuda no cumplía las condiciones fundamentales de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(145) En conclusión, GDA solicitó a la Comisión que declarara que la ayuda se había utilizado de manera indebida y que las nuevas medidas eran incompatibles. Pidió la revocación inmediata de la Decisión de ayuda de 2020 y que se ordenara la recuperación inmediata de todas las ayudas (iniciales e ilegales) con intereses. No obstante, en caso de que la Comisión aprobara la ayuda, GDA insistió en medidas compensatorias significativamente reforzadas (cesión drástica de flota y franjas horarias en las rutas actuales), así como en la creación de un administrador independiente para una supervisión estricta y el pago de la ayuda en tramos condicionales.

(146) El 11 de octubre de 2024, GDA reiteró y completó sus objeciones, concluyendo que Corsair no había cumplido las condiciones de la ayuda de 2020, había recibido ayuda ilegal adicional y había propuesto un plan revisado de reestructuración que era estructuralmente incompatible con el Derecho de la Unión, en particular con el principio de «ayuda única».

(147) En particular, GDA insistió en que las autoridades francesas y Corsair habían incumplido las obligaciones de la Decisión de 2020 en la medida en que, en primer lugar, no se había respetado la prohibición de limitar la flota a nueve aviones y el análisis de los horarios de verano e invierno de 2024 de la IATA había llevado a GDA a concluir que Corsair había operado o había tenido que fletar al menos diez o incluso once aviones, infringiendo así la «principal medida estructural» impuesta en la Decisión de 2020. En segundo lugar, GDA reiteró que Corsair se había beneficiado de ayuda ilegal adicional en la medida en que los préstamos estatales directos obtenidos en 2020 se habían beneficiado de un aplazamiento del pago de un año, lo que constituía una nueva ayuda no notificada. Según GDA, esta ayuda se añadía a los importes ilegales ya mencionados. GDA también denunció el claro conflicto de intereses relacionado con el escalonamiento de las cotizaciones de la CRPN (otra supuesta ayuda ilegal), siendo el actual director de Recursos Humanos de Corsair también el administrador de la CRPN.

(148) A continuación, GDA cuestionó la estrategia de reorientación hacia las rutas de ultramar que se había utilizado para justificar la ayuda de 2020, alegando que la estrategia real de Corsair se centraba ahora en África. Se hacía referencia a Corsair como «compañía aérea africana» basándose en las rutas nuevas o previstas hacia Brazzaville, Senegal (Dakar) y Gabón (Libreville). Según GDA, estas iniciativas, motivadas por el empleo y la competencia local, contradecían el objetivo de continuidad territorial y cuestionaban la justificación dada a las ayudas públicas. Además, GDA alegó que la única actividad rentable de Corsair en 2023 había sido el transporte de mercancías, dirigido principalmente a África.

(149) En esa misma fecha, GDA también criticó la inestabilidad de los accionistas basándose en la retirada de la República del Congo y en el historial de quiebras del nuevo accionista «inversor providencial», el Sr. Abbas Jaber, que, según afirma GDA, no había publicado sus cuentas durante varios años.

(150) GDA también criticó duramente la falta de seriedad de los supuestos económicos del plan revisado de reestructuración de Corsair. La estimación de una caída gradual del precio del carburante para reactores a 900 USD/tonelada a partir de septiembre de 2023 resultó incorrecta, ya que los precios siguieron siendo más elevados; esto representaba una falta de realismo agravada por la falta de cobertura de los precios de los combustibles. Además, GDA consideró que la hipótesis de un aumento de los precios medios de los vuelos entre la Francia metropolitana y los territorios de ultramar había sido contradicha por la Dirección General de Aviación Civil, que había informado de una caída de los precios en 2024.

(151) Además, GDA denunció una falta de transparencia financiera por parte de Corsair, que no había publicado sus cuentas de 2022 y 2023 hasta que se emprendieron acciones legales. GDA indicó a este respecto que los auditores habían expresado reservas sobre la sinceridad de los plazos de pago, sugiriendo que Corsair había querido ocultar la verdad sobre su situación. GDA estimó que la situación financiera de Corsair era catastrófica, con un resultado de explotación en 2023 de – 37 100 000 EUR. Según GDA, este nivel de pérdidas, a pesar de la ayuda estatal recibida, demostraba que la empresa era estructuralmente deficitaria e insostenible.

(152) En esa fecha, GDA reiteró su conclusión de que el apoyo continuado de Francia constituía un pago abusivo de ayudas ilegales que había dado lugar a claros falseamientos de la competencia en el mercado. Sobre esta base, GDA reiteró, por tanto, sus peticiones a la Comisión para que revocara la Decisión de 2020, declarara incompatibles e ilegales todas las ayudas abonadas (incluidas las ayudas nuevas y no notificadas) y ordenara su recuperación inmediata. GDA estimó que la liquidación de Corsair estaría en consonancia con las Directrices de salvamento y de reestructuración al permitir que crecieran los competidores más eficientes.

(153) El 8 de noviembre de 2024, GDA presentó observaciones adicionales para confirmar que Corsair había incumplido, de manera sistemática y duradera, la condición impuesta por la Decisión de 2020, que le obligaba a limitar su flota a nueve aviones, y que la elusión de esta obligación había tenido lugar a largo plazo, permitiendo así a Corsair aumentar sus medios de producción y el tamaño real de su flota.

(154) Según GDA, el historial de la flota de Corsair mostraba que había explotado regularmente diez aviones, incluso entre noviembre de 2021 y octubre de 2022.

(155) GDA explicó que, para la temporada de verano de 2024 de la IATA, el horario de vuelos había aumentado significativamente durante los períodos punta, lo que requería un mínimo de once aviones. Una vez más, GDA estimó que Corsair había recurrido al fletamento a largo plazo (122 vuelos con Iberojet en la ruta París-Montreal y 26 vuelos con Gallistair en la ruta París-Bamako). Sobre esta base, GDA alegó que Corsair había eludido sistemáticamente la restricción de la flota, probablemente de forma continuada durante casi cuatro años, recurriendo regularmente al fletamento, lo que demostraba su deseo de ocultar su elusión de las restricciones impuestas por la Comisión.

(156) El 6 de enero, GDA reaccionó a los anuncios de Corsair de un resultado de explotación y un resultado neto positivos a finales de septiembre de 2024, alegando que estos anuncios eran una fachada que no debía inducir a error a la Comisión. GDA señaló que este resultado se había visto impulsado, en particular, por el fuerte crecimiento del transporte de mercancías en África y de los ingresos complementarios, lo que contradecía el objetivo inicial de la ayuda de 2020, que era mejorar el acceso a los territorios de ultramar y proteger a los consumidores con «recursos limitados». A este respecto, GDA comentó que la dirección de Corsair había confirmado sus ambiciones relativas a las operaciones en África y la expectativa de un décimo avión en el plan estratégico, un aumento de la flota que agravaba el falseamiento de la competencia, y confirmó que se trataba, en realidad, de un nuevo plan de reestructuración que la Comisión debía rechazar. Ante todo, GDA llamó la atención de la Comisión sobre una declaración de la dirección de Corsair que hacía referencia a «acuerdos con el Estado» que permitían que el plan siguiera adelante «en cualquier circunstancia», incluso sin votación de las modificaciones presupuestarias. GDA consideró que esto constituía un indicio de nueva ayuda ilegal (aplazamientos del pago o moratorias de las deudas públicas) y una nueva infracción de la ayuda de reestructuración aprobada en 2020, y Corsair utilizó este apoyo estatal como ventaja competitiva. Por último, GDA consideró que el anuncio del cierre de la ruta de Montreal en favor de la apertura de una ruta a Brazzaville (no autorizada por la Comisión) confirmaba el cambio de estrategia de Corsair y la indiferencia con respecto a sus compromisos, reforzando el argumento de que el plan era un nuevo plan de reestructuración sujeto al principio de «ayuda única». GDA concluyó reiterando su solicitud de que se revocara la ayuda aprobada en 2020 y se ordenara la recuperación inmediata de todas las ayudas abonadas.

(157) Por último, el 23 de mayo de 2025, GDA acogió con satisfacción la decisión de la Comisión de ampliar la investigación mediante su Decisión de ampliación de 11 de abril de 2025, señalando que dicha decisión confirmaba sus dudas sobre el incumplimiento de la obligación de limitar la flota de Corsair a nueve aviones y sobre la concesión de una ayuda ilegal no notificada de 32 400 000 EUR. A este respecto, GDA insistió en que Corsair había violado continua y abiertamente la restricción de la flota al utilizar entre diez y once aviones para aplicar una estrategia agresiva basada en el volumen, lo que había falseado la competencia al provocar caídas de precios insostenibles sin apoyo público ilegal. GDA señaló que las autoridades francesas habían reconocido que habían concedido ilegalmente los 32 400 000 EUR en virtud de un régimen que no era aplicable, infringiendo así el principio de ayuda única. Según GDA, estos incumplimientos reiterados y el uso indebido de la ayuda inicial, junto con el hecho de que el plan modificado constituía un nuevo plan de reestructuración incompatible, justificaban una acción inmediata. Por lo tanto, GDA solicitó de nuevo, en esa fecha, que la Comisión incoara un procedimiento por uso indebido de ayudas, revocara la Decisión de 2020, declarara todas las ayudas ilegales e incompatibles con el mercado interior y ordenara su recuperación inmediata.

4.4.2. *Air Austral*

(158) Air Austral, una empresa francesa con sede en Reunión y un actor importante en el océano Índico, opera principalmente en Francia metropolitana (vuelos diarios a París CDG y otras ciudades a través de asociaciones «Train plus Air»), las islas de Reunión, Mayotte, Mauricio, Comoras, Madagascar y Seychelles, y Sudáfrica, Tailandia e India.

(159) Air Austral es un competidor directo de Corsair porque ambas compañías operan en rutas de larga distancia importantes y estratégicas, en particular las rutas entre la Francia metropolitana y los territorios de ultramar, concretamente Reunión, Mayotte y las Antillas. Esta competencia significa que se solapan en rutas clave y compiten en precios y capacidad.

(160) El 24 de mayo de 2024, Air Austral presentó a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de incoación. Air Austral consideró que la modificación o ampliación del plan de reestructuración de Corsair era inaceptable e inconcebible. Esta posición se basaba en la alegación de que Corsair había ignorado de forma sustancial y continua las condiciones de la ayuda inicial a partir de 2020 y que, incluso si se revisara, el nuevo plan de reestructuración no garantizaría la viabilidad a largo plazo de la empresa, al tiempo que agravaría significativamente el falseamiento de la competencia en el mercado.

(161) En sus observaciones, Air Austral denunció varios incumplimientos graves por parte de Corsair, calificándolos de uso indebido de la ayuda recibida. El incumplimiento más grave había sido el incumplimiento de la obligación de limitar su flota a nueve aviones. Según Air Austral, el análisis de los horarios de vuelo para las temporadas de verano de 2023 y 2024 había demostrado el uso del fletamento continuo, lo que elevaba la flota real a diez aviones en períodos punta. Esto se percibió como una maniobra puramente comercial y expansionista, y el argumento de Corsair de que esta restricción podía sustituirse por un límite de capacidad fue rechazado por Air Austral por ser contrario a la jurisprudencia y a la práctica decisoria constante de la Comisión. Además, Air Austral explicó que Corsair había superado el límite de cuota de capacidad del 50 % impuesto para cualquier nuevo servicio regular cuando abrió la ruta Reunión-Antananarivo (Madagascar) en 2023. Por último, Air Austral destacó la falta de presentación de informes semestrales y de publicación de cuentas desde 2022, lo que, en su opinión, había obstaculizado el control de la Comisión y había suscitado serias sospechas de que la ayuda podría haber ido más allá de lo «estrictamente necesario».

(162) Además, Air Austral consideró que el plan revisado de reestructuración no era capaz de garantizar el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo en la medida en que Corsair aplicaba una política de precios agresiva e insostenible, con precios significativamente inferiores a los de sus competidores en la ruta París-Reunión. Air Austral consideró que esta política de precios bajos, mantenida en un contexto de inflación general, había creado una clara disparidad entre los cambios en los costes y los cambios en las tarifas.

(163) Al mismo tiempo, Air Austral consideró que los efectos negativos sobre la competencia se habían agravado seriamente. La cuota de capacidad de Corsair aumentó considerablemente entre 2019 y 2024, con un incremento del 20,6 % en la ruta París-Reunión y una cuota dominante del 56 % de la capacidad de la ruta Reunión-Madagascar. Este exceso de capacidad y el dumping de precios habían dado lugar a una fuerte reducción de la rentabilidad de Air Austral entre la Francia metropolitana y la Reunión y en la ruta Reunión-Mayotte. La política de Corsair en materia de exceso de capacidad estaba frenando la ruta París-Mayotte y paralizando la capacidad de desarrollo de sus competidores. A este respecto, Air Austral refutó el argumento de Francia relativo a la «competencia extrema», señalando con firmeza que Corsair era el agente que estaba generando esta competencia desleal a través de su estrategia desenfrenada.

(164) Air Austral concluyó que las medidas antifalseamiento iniciales habían fracasado debido al incumplimiento por parte de Corsair y que el plan revisado de reestructuración, a pesar del aumento significativo del importe de la ayuda, no proponía ninguna medida compensatoria seria adicional.

(165) Air Austral concluyó solicitando formalmente a la Comisión que rechazara el plan revisado de reestructuración y que incoara un procedimiento por uso indebido de la ayuda inicial, ya que los efectos negativos superarían claramente los efectos positivos.

4.4.3. *Diamondale Limited*

(166) El 23 de mayo de 2024, Diamondale Limited («Diamondale»), antiguo accionista mayoritario de Corsair, que poseía el 75,03 % del capital y el 100 % de los derechos de voto hasta 2021, presentó sus observaciones a la Comisión. Sobre la base de esta experiencia y de los conocimientos de la empresa, Diamondale expresó su profunda preocupación por la viabilidad del plan revisado de reestructuración de Corsair y se opuso firmemente al aumento de la ayuda pública.

(167) En sus observaciones, Diamondale consideró que el plan revisado de reestructuración no era realista y pidió a la Comisión que exigiera el reembolso íntegro de los 139 600 000 EUR de ayuda ya concedida a Corsair en lugar de aumentarla, lo que infringiría el artículo 108, apartado 2, del TFUE. Además, Diamondale compartía las dudas de la Comisión sobre la posible ayuda estatal adicional recibida por Corsair durante el período de reestructuración, teniendo en cuenta que esta ayuda había creado un falseamiento de la competencia.

(168) El análisis de Diamondale reveló un deterioro estructural de las cuentas de Corsair desde 2018, con pérdidas de 48 000 000 EUR en 2021. Diamondale consideró que la empresa sufría un desequilibrio financiero crónico, con un capital circulante insuficiente desde 2018 como consecuencia de la erosión de su patrimonio neto. Diamondale consideró que Corsair había estado financiando sus inversiones a largo plazo con recursos a corto plazo, lo que había dado lugar a un flujo de caja neto negativo desde 2018 y había puesto a la empresa en riesgo de impago. Diamondale consideró que la deuda era excesiva y que la falta de rentabilidad suficiente hacía imposible la supervivencia, incluso con una ayuda adicional de 200 000 000 EUR.

(169) Además, Diamondale tenía serias dudas sobre la contribución propia real de Corsair y sobre si era suficiente, así como sobre la capacidad de Corsair para restablecer su viabilidad a largo plazo, y consideraba que algunas de las contribuciones presentadas eran iniciativas antiguas y «recicladas».

(170) Por lo tanto, Diamondale impugnó la intervención estatal en favor de una empresa privada que ya estaba muy endeudada, considerando que la única manera de evitar una nueva quiebra era mediante financiación privada.

4.4.4. *Parte interesada anónima*

(171) La parte interesada que deseaba permanecer en el anonimato criticó que se adoptaran ayudas adicionales en forma de subvenciones directas y condonaciones de créditos sin medidas compensatorias tangibles, es decir, compromisos de Corsair para evitar los riesgos de falseamiento de la competencia, lo que suscitó la preocupación de que se produjera un desequilibrio significativo en detrimento de la competencia.

4.5. **Observaciones de las autoridades francesas sobre las observaciones de las partes interesadas**

(172) El 26 de julio de 2024, las autoridades francesas presentaron observaciones a la Comisión en respuesta a las observaciones de terceros (GDA, Air Austral y Diamondale) con el fin de demostrar la admisibilidad del plan revisado de reestructuración y su compatibilidad con el mercado interior.

(173) En dichas observaciones, las autoridades francesas reafirmaron el pleno cumplimiento de las obligaciones del plan de reestructuración de 2020, refutando las alegaciones formuladas por los terceros. La acusación de falta de transparencia fue desestimada, ya que las autoridades francesas afirmaron que se habían producido intercambios periódicos con la Comisión y que se habían publicado las cuentas de la empresa correspondientes a 2021/2022 y 2022/2023.

(174) Por lo que se refiere a la limitación de la flota, los fletamentos únicos de aviones, en particular a Bamako y Montreal, se presentaron como una necesidad vinculada a factores externos (riesgos geopolíticos, retrasos en las entregas) y no como una política expansionista, ya que la capacidad de asientos ofrecida, incluso con los aviones fletados, nunca había superado los niveles anteriores a la reestructuración. A este respecto, las autoridades francesas añadieron que las reasignaciones de servicios a África (Cotonú, Bamako, Antananarivo) también habían sido expresamente autorizadas por la Comisión. Por lo que se refiere a los falseamientos de la competencia, Corsair había cumplido su compromiso al poner a disposición de compañías aéreas terceras más de 365 franjas horarias en París-Orly, por término medio. Por último, se consideró que la solicitud de modificación se ajustaba al principio de ayuda única de las Directrices de salvamento y de reestructuración, ya que garantizaba, según las autoridades francesas, la plena continuidad del esfuerzo de reestructuración inicial, cuyos objetivos (territorios de ultramar como actividad principal y desarrollo en África) no se cuestionaban, y su duración ampliada a [...] (la fecha de finalización del período de reestructuración en el momento en que se presentaron estas observaciones) se limitaba estrictamente a lo necesario.

(175) Las autoridades francesas consideraron además que la solicitud de modificación era compatible con el mercado interior porque cumplía los criterios del punto 124 de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(176) Sobre la base de los análisis detallados realizados por el consultor externo de la empresa, las autoridades francesas confirmaron los avances positivos de Corsair, con un resultado de explotación positivo de [...] EUR durante doce meses consecutivos (de junio de 2023 a mayo de 2024) y unos resultados a finales de mayo de 2024 superiores al presupuesto y muy por encima del escenario pesimista. Este rendimiento positivo, vinculado a la optimización de los costes y el suministro, respaldó la perspectiva de un resultado de explotación de [...] EUR para el período 2026–2027. Las autoridades francesas precisaron también que el informe complementario elaborado por la consultora Analysis Group había confirmado que la política de precios de Corsair era compatible con la viabilidad de la empresa, sin exceso de capacidad ni caída de precios.

(177) Las autoridades francesas explicaron una vez más que Corsair desempeñaba un papel clave en la continuidad territorial, lo que justificaba la intervención pública para corregir una deficiencia del mercado. Explicaron que el análisis contrafáctico mostraba que su colapso daría lugar a un aumento muy significativo de los precios en las rutas de ultramar (en particular, + 15,6 % a las Antillas y + 41,5 % a Mayotte), un riesgo de colusión tácita y un deterioro significativo del panorama competitivo (con un cambio a un monopolio en la ruta París-Mayotte).

(178) Por lo que se refiere a la proporcionalidad de los esfuerzos públicos y privados, las autoridades francesas declararon que rechazaban las objeciones de terceros relativas a las contribuciones propias. El escalonamiento de las cotizaciones concedidas por la CRPN se consideró una contribución privada, ya que, según las autoridades francesas, la CRPN era una persona jurídica de Derecho privado cuyos fondos no eran fondos estatales. Las autoridades francesas también consideraron que la condonación de deudas públicas derivadas de préstamos en el marco del plan de reestructuración de 2020 no podía considerarse una nueva ayuda adicional, ya que ello sería contrario a la práctica decisoria de la Comisión. Según las autoridades francesas, las contribuciones propias de Corsair se mantuvieron, por tanto, por encima del umbral del 50 % de los costes totales de reestructuración.

(179) Por último, las autoridades francesas consideraron que las medidas antifalseamiento propuestas eran suficientes y más restrictivas que las del plan de reestructuración de 2020 en la medida en que, según las autoridades francesas, Corsair se había comprometido a renunciar irrevocablemente a 365 franjas horarias en París-Orly, cerrar permanentemente las rutas norteamericanas ([...]) para centrarse en África, y limitar su capacidad. La ayuda relativa a la COVID-19 recibida por Corsair (32 000 000 EUR) se consideró legal, al haberse concedido sobre la base del Derecho común y ser accesible para los competidores.

(180) Por consiguiente, las autoridades francesas concluyeron que, al no haberse abonado ninguna ayuda antes de la decisión de la Comisión, la solicitud de modificación cumplía todos los criterios y debía concederse.

(181) En respuesta a los argumentos presentados por las partes interesadas en sus observaciones sobre la Decisión de ampliación de 11 de abril de 2025, las autoridades francesas reiteraron esencialmente sus observaciones sobre el carácter limitado y justificado de los fletamentos únicos del décimo avión. Las autoridades francesas también señalaron que, contrariamente a lo alegado por GDA, los horarios de vuelo de Corsair se habían construido sobre la base de nueve aviones y que nunca había operado once aviones. Las autoridades francesas señalaron además que las alegaciones de GDA de que los fletamentos habían tenido un impacto en el mercado no estaban respaldadas por pruebas. Las autoridades francesas consideraron que las reducciones de precios para los destinos en los territorios de ultramar no eran el resultado de la estrategia basada en los volúmenes y la política de precios de Corsair aplicada sobre la base del apoyo estatal, sino que reflejaban una tendencia general visible no solo en Guadalupe y Martinica, destinos operados por Corsair, sino también en otros destinos no operados por Corsair, como la Guayana Francesa y otros destinos de media y larga distancia no operados por Corsair. Por último, las autoridades francesas sostuvieron que, habida cuenta de las circunstancias, considerar que el fletamento del décimo avión cuestionaba la compatibilidad de la solicitud de modificación del plan de reestructuración o constituía un uso indebido de la ayuda a la reestructuración de 2020 sería contrario al principio de proporcionalidad y a la práctica decisoria de la Comisión.

## 5. EVALUACIÓN

### 5.1. Existencia de ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE

(182) Con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE, «[s]alvo que los Tratados dispongan otra cosa, serán incompatibles con el mercado interior, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(183) Por consiguiente, para que una medida pueda calificarse como ayuda en el sentido de esta disposición, es necesario que se cumplan las siguientes condiciones acumulativas: i) la medida debe ser imputable al Estado y estar financiada con fondos estatales; ii) debe conferir una ventaja a su beneficiario; iii) dicha ventaja debe ser selectiva; y iv) la medida debe falsear o amenazar con falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

#### 5.1.1. *Medidas incluidas en el plan de reestructuración de 2020*

(184) En su notificación de la modificación del plan de reestructuración, las autoridades francesas declararon que parte de la aportación de capital del consorcio de inversores OMRP en 2020, por un importe de 6 000 000 EUR, procedía efectivamente de recursos de las autoridades locales de los departamentos de ultramar (considerando 42). Las autoridades francesas estiman que esta parte de la financiación debe considerarse ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(185) Al igual que todas las demás financiaciones con cargo a recursos presupuestarios o fiscales estatales concedidas a Corsair en 2020 en virtud del protocolo de conciliación celebrado en el marco del procedimiento de prevención de la insolvencia de Corsair, la financiación en cuestión procede de recursos de las entidades locales y, por lo tanto, debe considerarse que compromete recursos del Estado francés y es imputable a este, ya que el protocolo fue firmado por el CIRI [*Comité Interministériel de Restructuration Industrielle* («Comité interministerial de reestructuración industrial»)] en nombre del Estado francés. Esta medida de financiación individual otorgó a Corsair una ventaja selectiva, ya que, cuando se concedió, la empresa estaba en crisis, agravada aún más por la pandemia de COVID-19, lo que excluía cualquier concesión de financiación en condiciones de mercado. La medida reforzó la posición competitiva de Corsair en comparación con otras compañías aéreas que operan en el Espacio Económico Europeo y, por lo tanto, falseó o amenazaba con falsear la competencia y el comercio entre los Estados miembros (véase la sección 3.1.1 de la Decisión de 2020).

(186) Por lo tanto, la aportación de capital de ORMP, concedida como parte del plan de reestructuración de 2020, debe considerarse ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

#### 5.1.2. *Medidas incluidas en el plan revisado de reestructuración*

(187) En primer lugar, el plan revisado de reestructuración prevé las siguientes medidas, notificadas por Francia como ayudas estatales: i) una nueva aportación de 3 000 000 EUR del *Conseil Départemental de la Guadeloupe* (Consejo Regional de Guadalupe), ii) un crédito fiscal extranjero (*crédit d'impôt outre-mer*, «CIOM») de 38 100 000 EUR en el marco del programa de inversión de Corsair para la compra de un avión, iii) una reprogramación de 19 000 000 EUR correspondiente a la deuda pública no condonable durante un período de seis años ([...]), iv) una renuncia a un crédito por importe de 23 000 000 EUR correspondiente a la deuda pública condonable que puede abandonarse, y v) una condonación de 80 000 000 EUR en deudas públicas correspondientes a los préstamos estatales concedidos como parte del plan de reestructuración inicial (préstamos de FDES y PP), así como 4 7 000 000 EUR en intereses sobre estos préstamos (considerando 39).

(188) A través del CIRI, el Estado francés es cosignatario, junto con representantes de la empresa beneficiaria, los accionistas salientes y los nuevos inversores, de la Hoja de condiciones, firmada el 7 de noviembre de 2025 y presentada a la Comisión por las autoridades francesas (considerando 31). La parte D de la Hoja de condiciones prevé la concesión de la financiación enumerada en los incisos i) a v) del considerando 187, utilizando los recursos presupuestarios o fiscales del Estado central o de la región de Guadalupe. De ello se deduce que estas medidas son concedidas por el Estado francés a través de sus recursos y que son imputables a dicho Estado.

(189) Corsair se encuentra en una situación muy difícil, por lo que se inició un procedimiento de prevención de la insolvencia (mandato *ad hoc* seguido de conciliación) y se nombró a un administrador *ad hoc* y posteriormente, a conciliadores ([25]). Como se expone en los considerandos 18 a 29, la situación de Corsair, que ya era muy difícil en 2020, cuando se elaboró y adoptó el plan de reestructuración de 2020, empeoró aún más, excluyendo así cualquier posibilidad de obtener financiación en condiciones de mercado. Incluso si la financiación privada en forma de aportaciones de nuevo capital está prevista en la Hoja de condiciones, sigue estando condicionada al apoyo del Estado. Por consiguiente, la financiación pública, en forma de cancelación de deudas o préstamos públicos condonables, créditos fiscales, aportaciones de capital o reprogramación de la parte no condonable de la deuda pública, confiere a Corsair una ventaja cierta que no podría obtener en condiciones normales de mercado.

(190) La ventaja mencionada en el considerando 189 es selectiva, ya que las medidas de financiación pública son medidas de ayuda individuales que solo benefician a Corsair ([26]).

(191) Las medidas enumeradas en el considerando 187, incisos i) a v), refuerzan la posición competitiva de Corsair en relación con otras compañías aéreas que operan en el Espacio Económico Europeo, en particular las que explotan las mismas rutas desde París, ya sea a destinos situados en territorio francés o a terceros países. Como consecuencia, la medida falsea o amenaza falsear la competencia entre compañías aéreas y puede afectar a los intercambios comerciales entre Estados miembros.

(192) De los considerandos anteriores se desprende que las medidas enumeradas en el considerando 187, incisos i) a v), constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

(193) En segundo lugar, el plan revisado de reestructuración prevé una moratoria lograda mediante el escalonamiento de las cotizaciones al régimen de pensiones concedidas a Corsair en septiembre de 2023 por la CRPN (*Caisse de Retraite des Personnels Navigants* — régimen de jubilación del personal de vuelo) (considerando 43). En su Decisión de incoación, la Comisión se había reservado inicialmente su posición en cuanto a la admisibilidad de esta financiación para ser considerada parte de la contribución propia, al considerar que podía constituir ayuda estatal (considerando 86).

(194) Las autoridades francesas opinan que esta moratoria debe considerarse una contribución propia, ya que constituye una ventaja concedida por una entidad privada y no implica recursos estatales. Groupe Dubreuil Aéro rebate el dictamen de las autoridades francesas, señalando que la afiliación a la CRPN es obligatoria, que el tipo y el método de cálculo de las cotizaciones son fijados por el Estado, que la CRPN presta un servicio de interés general y que está bajo supervisión ministerial.

(195) Por «fondos estatales» se entiende todos los recursos del sector público, incluidos los recursos de entidades intraestatales (descentralizadas, federadas, regionales o de otra índole) ([27]). Los recursos de las empresas públicas también constituyen fondos estatales en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE ([28]). Además, el hecho de que los importes correspondientes a la medida en cuestión permanezcan constantemente bajo control público y, por tanto, a disposición de las autoridades nacionales competentes, basta para calificarlos de fondos estatales ([29]). Además, cuando una medida la concede una entidad privada, deben existir elementos suficientes que puedan demostrar que la medida de ayuda en cuestión se adoptó bajo la influencia o el control efectivo de las autoridades públicas y que, por lo tanto, dicha medida es imputable al Estado ([30]).

(196) En virtud del Código de Transportes francés, la tripulación profesional de la aviación civil disfruta de un régimen de pensiones complementarias, cuya afiliación es obligatoria. Las cotizaciones son abonadas en parte por el empleador y en parte por el trabajador. La CRPN gestiona este régimen; la CRPN es una persona jurídica de Derecho privado sin ánimo de lucro que presta un servicio de interés general bajo la supervisión del ministro responsable de la seguridad social. Su consejo de administración está compuesto por veintidós miembros: once de ellos son representantes de los empresarios nombrados por la autoridad administrativa, mientras que los once restantes son representantes de

([25]) Artículos L611-3 y siguientes del Código de Comercio.
([26]) Sentencia de 4 de junio de 2015, Comisión/MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, apartado 60.
([27]) Comunicación de la Comisión relativa al concepto de «ayuda estatal» conforme a lo dispuesto en el artículo 107, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea [apartado 48 ( DO C 261 de 19.7.2016, p. 1) y en la jurisprudencia citada].
([28]) *Ibidem*, apartado 49 y jurisprudencia citada.
([29]) Asunto C-482/99, Francia/Comisión, ECLI:EU:C:2002:294, apartado 36.
([30]) Asunto C-425/19, Italia/Comisión, ECLI:EU:C:2021:154, apartado 67.

los miembros elegidos con arreglo a las condiciones establecidas por el Decreto del Consejo de Estado. Los representantes de los empresarios son propuestos por organizaciones profesionales (ocho miembros), por organismos de la industria aeronáutica (un miembro) y por los ministerios que contratan a tripulaciones (dos miembros). Además, las deliberaciones tienen lugar con la asistencia de un comisario del Gobierno y del ministro responsable de la aviación civil; ambos pueden ser oídos tantas veces como lo soliciten. El tipo y el método de cálculo de las cotizaciones se establecen mediante reglamentos. La CRPN garantiza el equilibrio financiero del régimen utilizando únicamente sus propios recursos; cuando los recursos son insuficientes, los pagos se reducen proporcionalmente ([31]).

(197) Los recursos de la CRPN proceden de las cotizaciones de sus miembros y de los empleadores afiliados. No hay pruebas que demuestren que estos recursos privados se sometieron al control del Estado para servir de financiación concedida a Corsair. En particular, la composición del consejo de administración de la CRPN, que incluye representantes de los miembros de la CRPN —y, por tanto, de los competidores de Corsair— y en el que los representantes del Estado son minoritarios (2:22), contradice la conclusión de que el Estado podría haber influido decisivamente en la utilización de los recursos procedentes de las cotizaciones y haber decidido utilizarlos principalmente para apoyar a determinadas empresas. Además, la Comisión no tiene indicios de que las autoridades francesas puedan ejercer una influencia decisiva en el uso de los recursos de la CRPN a través del derecho a ser oído del que gozan el comisario del Gobierno y el ministro responsable de la aviación civil durante las deliberaciones del consejo de administración de la CRPN. Del mismo modo, la supervisión ministerial a la que está sujeta la CRPN es limitada y se refiere principalmente al cálculo de las pensiones, más que a las modalidades de recaudación de las cotizaciones. Por lo tanto, la moratoria concedida a Corsair por la CRPN no puede considerarse concedida mediante fondos estatales.

(198) Además, las pruebas relativas a la supervisión del Estado, al nombramiento de los miembros del consejo de administración y a la fijación del tipo y del método de cálculo de las cotizaciones no bastan para demostrar que la financiación provisional concedida por la CRPN se adoptara bajo la influencia de las autoridades públicas, habida cuenta, en particular, de la igualdad de representación en el consejo de administración y del hecho de que los representantes de los empresarios, aunque nombrados por la autoridad administrativa, están efectivamente encargados de representar a los empresarios ([32]). Además, el Código de Transportes confirma que la CRPN gestiona sus recursos de manera autónoma, en la medida en que ella misma está obligada a garantizar su equilibrio financiero y no puede contar con el apoyo del Estado en caso de que los recursos sean insuficientes. Por consiguiente, es imposible concluir que la decisión de conceder a Corsair una moratoria en forma de aplazamiento del pago de las cotizaciones correspondientes al año 2023 se haya adoptado bajo la influencia efectiva de las autoridades públicas. Como consecuencia, la medida no es imputable al Estado.

(199) Esto no afecta a la lógica económica de la decisión de la CRPN de aplazar el pago de las cotizaciones adeudadas por Corsair durante un período comprendido entre 2020 y 2023, después de haber obtenido garantías de que otros acreedores también habían hecho concesiones ([33]), con el fin de obtener el reembolso de su crédito facilitando el restablecimiento de la viabilidad de su deudor, en lugar de hacerle quebrar.

(200) Por consiguiente, dado que no puede imputarse al Estado y no se ha financiado mediante fondos estatales, el escalonamiento de los pagos de las cotizaciones concedido a Corsair en septiembre de 2023 por la CRPN no constituye ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE y puede considerarse legítimamente un componente de la contribución propia al coste adicional de la reestructuración de Corsair.

(201) A la luz de esta evaluación de las condiciones acumulativas para la existencia de ayuda estatal, la Comisión considera que las medidas que financian la modificación del plan de reestructuración enumeradas en el considerando 187 y la aportación de capital mencionada en los considerandos 184 a 186 constituyen ayuda estatal en el sentido del artículo 107, apartado 1, del TFUE.

([31]) Artículos L6527-1 a L6527-4 y L6527-8 del Código de Transportes.

([32]) El hecho de que el Estado designe a todos los representantes de una organización interprofesional no significa que sean representantes del Estado; véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de enero de 1985, Bureau national interprofessionnel du cognac (BNIC)/Guy Clair, C-123/83, apartados 18 y 19.

([33]) Véase la resolución del consejo de administración especial de la CRNP de 7 de noviembre de 2023, transmitida por las autoridades francesas el 10 de febrero de 2025.

5.1.3. *Ayuda adicional concedida durante el período de reestructuración*

(202) Es indiscutible que, entre el 12 de abril de 2021 y el 31 de mayo de 2022, y sin relación con la ayuda a la reestructuración de 2020 autorizada por la Comisión, Corsair recibió 32 400 000 EUR, repartidos del siguiente modo: i) 1 800 000 EUR en el marco del Fondo de Solidaridad, ii) 10 000 000 EUR en concepto de apoyo a los costes fijos, y iii) 20 600 000 EUR en concepto de ayuda al cierre, destinados a financiar el excedente bruto de explotación negativo de las empresas afectadas por los cierres de fronteras de enero a septiembre de 2021.

(203) Las medidas enumeradas en el considerando 202 constituyen medidas individuales adoptadas en virtud de los regímenes de ayuda adoptados por Francia como parte del Marco Temporal relativo a la COVID-19 y aprobados mediante decisiones de la Comisión como ayudas estatales ([34]). Por lo tanto, debe considerarse que estas medidas individuales constituyen ayuda estatal por las razones expuestas en dichas decisiones de la Comisión.

(204) En cualquier caso, estas medidas se concedieron mediante decisiones individuales adoptadas por las autoridades competentes (Ministerio de Economía, Dirección General de Hacienda Pública) mediante órdenes y decretos. Se financiaron con cargo al presupuesto del Estado francés. Por tanto, se financiaron mediante fondos estatales y son imputables al Estado.

(205) Estas medidas individuales favorecen a Corsair en la medida en que financian su actividad o le permiten cubrir determinados costes afrontados durante la pandemia de COVID-19 por un importe de 32 400 000 EUR y que, en circunstancias normales, debería haber soportado. La situación financiera de la empresa en 2021 y 2022, cuando se concedió la financiación pública, descartó la posibilidad de que Corsair encontrara fácilmente financiación por este importe en condiciones de mercado. Si esta financiación se hubiera proporcionado en forma de préstamo concedido por una institución financiera, lo que es poco probable, ya que la situación de tesorería de Corsair en aquel momento era muy probablemente inferior a 32 400 000 EUR, habría tenido un coste financiero equivalente al de un emisor en situación de cuasiquiebra. Además, la financiación pública se concedió en forma de subvenciones, algo que ningún operador del mercado habría aceptado. Por lo tanto, las medidas individuales en cuestión otorgan a Corsair una ventaja económica que no está disponible en condiciones de mercado.

(206) Esta ventaja es selectiva en la medida en que se concedió a Corsair, considerada una empresa especialmente afectada por las consecuencias de la propagación de la epidemia de COVID-19, entre otros beneficiarios de la ayuda individual en cuestión.

(207) La financiación pública concedida a Corsair puede falsear la competencia y afectar al comercio entre los Estados miembros, ya que refuerza la situación financiera de Corsair y esta opera en el sector del transporte aéreo, que está abierto a la competencia y a las inversiones de otros Estados miembros. Corsair obtuvo una ventaja competitiva directa en la medida en que no necesitaba aplicar precios que cubrieran los costes de los servicios que prestaba en competencia con otras compañías aéreas que operaban en los mismos destinos. Por todo ello, la Comisión llega a la conclusión de que el considerando 202 debe considerarse una ayuda estatal con arreglo al artículo 107, apartado 1, del TFUE.

5.2. **Legalidad de la ayuda**

(208) Con arreglo al artículo 108, apartado 3, del TFUE, la Comisión será informada de los proyectos dirigidos a modificar ayudas con la suficiente antelación para poder presentar sus observaciones. Si esta considerase que un proyecto no es compatible con el mercado interior, con arreglo al artículo 107, iniciará sin demora el procedimiento previsto en el artículo 108, apartado 2. El Estado miembro interesado no puede ejecutar la medida proyectada antes de que este procedimiento haya concluido mediante decisión definitiva.

([34]) Decisión C(2020) 2059, de 30 de marzo de 2020, en el asunto SA.56823 (2020/N) — Francia — Fonds de solidarité à destination des entreprises particulièrement touchées par les conséquences économiques, financières et sociales de la propagation de l'épidémie COVID-19 et des mesures prises pour limiter cette propagation (DO C 144 de 30.4.2020, p. 1); Decisión C(2021) 1706 final, de 9 de marzo de 2021, en el asunto SA.61330 (2021/N) – Francia COVID-19: Régime d'aides destinées à compenser les coûts fixes non couverts des entreprises (DO C 242 de 7.7.2023, p. 1) y Decisión C(2021) 8710 final, de 26 de noviembre de 2021, en el asunto SA.64114 (2021/N) — Francia COVID 19 — Compensation partielle des charges fixes des entreprises affectées par la crise COVID-19 en raison des mesures administratives d'interdiction d'accueil du public (DO C 500 de 10.12.2021, p. 1). Véase igualmente el considerando 27 de la Decisión de ampliación.

(209) Además, de conformidad con el artículo 1, letra c), del Reglamento (UE) 2015/1589 del Consejo, de 13 de julio de 2015 ([35]), las modificaciones de ayudas existentes constituyen una «nueva ayuda» que debe notificarse de conformidad con el artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento. El artículo 108, apartado 3, del TFUE y el artículo 3 del Reglamento (CE) 2015/1589 contienen una cláusula de *statu quo* según la cual las ayudas notificables no deben llevarse a efecto antes de que la Comisión haya adoptado, o se considere que ha adoptado, una decisión por la que se autorice dicha ayuda.

(210) Por lo que se refiere, en primer lugar, a la legalidad de la parte de la aportación de capital del consorcio OMRP, financiada en última instancia por las autoridades locales de los departamentos de ultramar (considerando 186), las autoridades francesas declararon voluntariamente que considerar esta aportación como financiación privada era incorrecto. No obstante, esta declaración se realizó después de que la medida se aplicara efectivamente como parte del plan de reestructuración de 2020, lo que significa que la medida debe considerarse ayuda ilegal.

(211) Por lo que respecta, en segundo lugar, a la legalidad de la ayuda en la que se basa el plan revisado de reestructuración, expuesta en el considerando 187, debe especificarse desde el principio, que el préstamo del FDES y el préstamo participativo, cuya concesión fue autorizada por la Decisión de 2020, deben considerarse ayudas existentes. Sin embargo, la condonación del crédito público derivado de estos préstamos, incluidos los intereses, constituye una modificación de la ayuda existente, lo que significa que es notificable. Las autoridades francesas notificaron a la Comisión todas las medidas que financiaban su solicitud de modificación del plan de reestructuración de Corsair de 2020, es decir, tanto las medidas contempladas en el considerando 187, incisos i) a iv), como la condonación de los créditos públicos derivados del préstamo del FDES y del préstamo participativo [considerando 187, inciso v)]. Dado que las medidas se notificaron antes de su aplicación, que sigue suspendida a la espera de la decisión de la Comisión, esta considera que constituyen una ayuda estatal legal. Esto se entiende sin perjuicio de la evaluación de la proporcionalidad de la ayuda, en particular, la relación entre la parte pública y privada de la financiación de los costes de la reestructuración (considerandos 40, 282 y 293).

(212) Por último, por lo que se refiere a la ayuda adicional de 32 400 000 EUR concedida durante el período de reestructuración (considerandos 202 a 207), procede señalar que el punto 129 de las Directrices de salvamento y de reestructuración establece que toda ayuda efectivamente concedida durante el período de reestructuración, incluida la ayuda concedida con arreglo a un régimen autorizado, debe notificarse individualmente a la Comisión en la medida en que esta no haya sido informada de ello en el momento de su decisión sobre la ayuda de reestructuración. Es indiscutible que, en el presente caso, las autoridades francesas no notificaron a la Comisión las ayudas individuales de que se trata, ni en el momento de la notificación de las ayudas a la reestructuración ni posteriormente. Por otra parte, la concesión de la ayuda a Corsair no puede considerarse aprobada sobre la base de las decisiones de la Comisión relativas a los regímenes de ayuda en cuestión, ya que las empresas en crisis, como Corsair, quedaron expresamente excluidas de la posibilidad de beneficiarse de estos regímenes. Estas ayudas son, por lo tanto, ilegales.

### 5.3. **Compatibilidad de la ayuda y base jurídica para evaluar la modificación del plan de reestructuración**

(213) El artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE establece que las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades pueden considerarse compatibles con el mercado interior siempre que no alteren las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.

(214) Así pues, para que la ayuda sea declarada compatible, por una parte debe estar destinada a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas y, por otra, no debe alterar las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común.

(215) Respecto del primer requisito, la Comisión examina si la ayuda tiene por objeto facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas. Respecto del segundo, la Comisión sopesa los efectos positivos de la ayuda proyectada en el desarrollo de las actividades que la ayuda pretende apoyar y los efectos negativos que la ayuda puede tener en el mercado interior, en términos de falseamiento de la competencia y efectos negativos en los intercambios comerciales causados por la ayuda ([36]).

([35]) 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).

([36]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de septiembre de 2020, Austria/Comisión (Hinkley Point C), C-594/18 P, ECLI:EU:C:2020:742, apartado 19.

(216) En sus Directrices de salvamento y de reestructuración, la Comisión ha establecido los criterios que utiliza para evaluar si la ayuda de reestructuración de una empresa es compatible con el mercado interior. De acuerdo con el punto 7.2.2 de las Directrices, si se autoriza una ayuda de reestructuración, el Estado miembro que la conceda puede solicitar a la Comisión, durante el período de reestructuración, que acepte modificaciones del plan de reestructuración y el importe de la ayuda.

(217) A este respecto, Francia presentó a la Comisión la primera comunicación relativa a la solicitud de modificación del plan de reestructuración de Corsair el 27 de septiembre de 2023, es decir, tres días antes del final del período de reestructuración de Corsair. El 15 de diciembre de 2023, Francia presentó a la Comisión información complementaria sobre las modificaciones adicionales que debían introducirse en el plan de reestructuración de 2020.

(218) Por lo que se refiere a la naturaleza de las modificaciones del plan de reestructuración, la Comisión observa que los ajustes introducidos en el plan de reestructuración de Corsair no alteran su objeto, su justificación económica ni los objetivos estructurales aprobados en la Decisión de 2020. El plan revisado de reestructuración tiene el mismo objetivo, es decir, restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa y preservar la continuidad territorial entre la Francia metropolitana y sus departamentos y regiones de ultramar. Las modificaciones presentadas son el resultado de una adaptación operativa a la evolución del mercado posterior a la pandemia y no constituyen un cambio estratégico.

(219) La Comisión observa, en particular, que el alcance de las operaciones de Corsair sigue siendo el mismo; la empresa no ha diversificado sus actividades fuera del transporte aéreo ni ha alterado su modelo de negocio, ni ha realizado ninguna transformación estructural que altere su identidad económica. Los mercados afectados siguen siendo en gran medida comparables y la empresa sigue operando principalmente conexiones entre los territorios de ultramar y la Francia metropolitana, de conformidad con el mandato de interés económico general que sustentó el plan inicial.

(220) En este contexto, la Comisión observa que, sobre la base de su examen exhaustivo del plan revisado de reestructuración y de los argumentos presentados por Francia, la empresa sigue cumpliendo su mandato de garantizar la continuidad territorial entre la Francia metropolitana y los territorios y regiones de ultramar, garantizando al mismo tiempo la diversificación de la oferta y precios competitivos, que son especialmente importantes para los clientes sujetos a las limitaciones reconocidas por el artículo 349 del TFUE ([37]). Lo hace a pesar de redistribuir parte de su capacidad a África, lo que no pone en tela de juicio sus vínculos regionales, sino que constituye más bien un ajuste comercial destinado a optimizar el uso de la flota (véase el considerando 231).

(221) El análisis financiero realizado por la Comisión muestra que los parámetros esenciales del plan revisado de reestructuración siguen siendo coherentes con los del plan aprobado en 2020. Los recorridos para reducir los costes y la deuda y mejorar la productividad y la eficiencia operativa se mantienen sin cambios. Los cambios introducidos en la previsión de ingresos y la asignación de capacidad reflejan la evolución natural del mercado y las condiciones macroeconómicas observadas desde 2021. Esta revisión, dada su limitada magnitud, no altera la estructura económica del plan, sino que aumenta su credibilidad.

(222) La Comisión señala que los planes de reestructuración pueden ajustarse cuando la evolución del mercado o las condiciones operativas así lo exijan, siempre que estos ajustes sean coherentes con los objetivos iniciales. Los cambios propuestos por Francia hacen precisamente eso: están concebidos para garantizar la aplicación del plan inicial en un entorno de mercado inestable, manteniendo al mismo tiempo la dirección estratégica definida en 2020. El mandato de continuidad territorial, que es un componente esencial del plan aprobado, se mantiene plenamente.

([37]) En el caso de Francia, esto afecta en particular a Guadalupe, Martinica, Reunión, San Bartolomé y San Martín.

(223) Habida cuenta de lo anterior, la Comisión considera que las modificaciones introducidas en el plan de reestructuración aprobado en 2020 no constituyen un nuevo plan, sino más bien una adaptación del mismo, necesaria debido a la evolución cíclica del mercado. El plan revisado se ajusta al espíritu y la letra de la decisión inicial y no afecta al alcance de la ayuda autorizada ni a los objetivos de viabilidad perseguidos; también está plenamente en consonancia con la lógica de las Directrices de salvamento y de reestructuración. Por lo tanto, este plan debe considerarse una modificación del plan existente.

(224) Sobre esta base, la Comisión considera que el plan revisado de reestructuración se ajusta al plan de reestructuración aprobado por la Comisión en 2020 y constituye una modificación del mismo, no un nuevo plan.

(225) En principio, de conformidad con el punto 124 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, la Comisión puede autorizar tales cambios si cumplen las siguientes condiciones:

a) el plan revisado seguirá teniendo como objetivo el restablecimiento de la viabilidad en un plazo razonable;

b) si aumentan los costes de reestructuración, la contribución propia debe aumentar en consecuencia;

c) si se aumenta el importe de la ayuda, las medidas para limitar el falseamiento de la competencia deberán ser más amplias que las impuestas inicialmente;

d) si las medidas para limitar el falseamiento de la competencia propuestas son más limitadas que las impuestas inicialmente, se ha de reducir proporcionalmente el importe de la ayuda;

e) el nuevo calendario de ejecución de las medidas solo podrá retrasarse con relación a lo previsto en un principio por razones no imputables a la empresa o al Estado miembro: de no ser así, el importe de la ayuda debe reducirse en consecuencia ([38]).

(226) También cabe señalar que la sección 7.2.2 de las Directrices de salvamento y de reestructuración solo se aplica a las modificaciones de los planes de reestructuración y no a los planes relativos a nuevas operaciones de reestructuración.

5.3.1. *Contribución al desarrollo de una actividad económica o una región*

5.3.1.1. Contribución para hacer frente a deficiencias del mercado o problemas sociales

(227) con arreglo al punto 38, letra b), de las Directrices de salvamento y de reestructuración, la intervención del Estado debe ir destinada a una situación en que la ayuda produzca una mejora importante que el mercado no pueda conseguir por sí solo. El punto 44 de las Directrices especifica que las ayudas de reestructuración no pueden concederse únicamente para permitir que el beneficiario continúe sus actividades, sino que solo pueden autorizarse si están justificadas con el fin de evitar dificultades sociales o subsanar una deficiencia del mercado. Este puede ser el caso, por ejemplo, cuando un servicio esencial de transporte aéreo, que es difícil de reproducir, corre el riesgo de verse perturbado y sería difícil para un competidor simplemente intervenir ([39]).

(228) En su Decisión de incoación, la Comisión señaló que Corsair tenía la intención de ampliar su red de rutas punto a punto a África y al océano Índico ([40]). En este contexto, la Decisión de incoación planteó dudas sobre si el mantenimiento de la continuidad territorial y la conectividad con las regiones de ultramar podía seguir argumentándose como motivo para una ayuda de reestructuración adicional, especialmente teniendo en cuenta i) la presencia de dos a tres compañías aéreas regulares competidoras en las mismas rutas dentro de la UE explotadas por Corsair, y ii) el hecho de que el plan revisado de Corsair se centraba principalmente en la apertura de nuevas rutas a destinos fuera de la UE (véanse los considerandos 80 a 82 de la Decisión de incoación).

([38]) Punto 124 de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

([39]) Véase la solicitud relativa a una compañía aérea mediana que atiende a segmentos específicos de la demanda de transporte de pasajeros en el asunto SA.57026 (2020/N) — Rumanía COVID-19: Ayuda a Blue Air, DO C 430 de 11.12.2020, confirmada por la sentencia del Tribunal General de 29 de marzo de 2023, Wizz Air Hungary Zrt./Comisión Europea, T-142/21, ECLI:EU:T:2023:164, apartados 66 a 74.

([40]) [...].

(229) La Comisión justificó sus dudas sobre si se cumplía la condición establecida en el punto 44 de las Directrices de salvamento y de reestructuración señalando que, de las tres rutas que Corsair seguiría operando (es decir, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France y Reunión), al menos otras dos compañías aéreas competidoras (Air Austral, Air France, Air Caraïbes / French Bee) prestaban servicios comparables a los de Corsair en el marco de las obligaciones de servicio público relativas a la frecuencia, la calidad y la continuidad de las actividades. Por lo tanto, la Comisión consideró que los servicios de transporte de viajeros prestados por Corsair no parecían ser específicos o intrínsecamente vitales, ya que las otras tres compañías aéreas parecían poder compensar la salida de Corsair del mercado aumentando su capacidad, frecuencia o destinos.

(230) Dicho esto, en primer lugar, las conclusiones del estudio presentado por las autoridades francesas (véase el considerando 125) sobre las barreras a la entrada en los mercados en los que opera Corsair y las consecuencias de su fracaso en la concentración de la oferta y el aumento de los precios en determinados mercados frágiles (Mayotte) son creíbles. Por lo tanto, es posible que el fracaso de Corsair dé lugar a graves dificultades sociales, es decir, a un deterioro de la situación de las poblaciones vulnerables en las regiones a que se refiere el artículo 349 del TFUE.

(231) En segundo lugar, Corsair seguirá prestando servicio a los territorios franceses de ultramar diversificando su oferta y ofreciendo rutas desde aeropuertos regionales, como Lyon y Marsella, más allá de París-Orly. La apertura y el mantenimiento de conexiones directas desde los aeropuertos regionales sirven para ampliar el grupo de clientes y reforzar la conectividad nacional, sin poner en tela de juicio el papel central de Corsair en el servicio a las regiones de ultramar más alejadas. También a este respecto, el fracaso de Corsair probablemente daría lugar a graves dificultades sociales para las poblaciones vulnerables de estas regiones.

(232) También es pertinente señalar en este contexto que la financiación prevista en forma de crédito fiscal extranjero requiere que Corsair despliegue aviones financiados por esta medida en actividades realizadas en territorios de ultramar ([41]).

(233) Por lo que se refiere a la apertura de rutas africanas durante el período de reestructuración ([...]), esto se hizo previa autorización de la Comisión, emitida a raíz de una solicitud motivada presentada por Corsair [véase el considerando 88, letra d), de la Decisión de 2020]. Por lo tanto, eran un medio utilizado por la empresa para alcanzar su objetivo de viabilidad a largo plazo, en consonancia con sus obligaciones en virtud de la Decisión de 2020. La apertura de estas líneas era, por tanto, un mecanismo específico para diversificar los ingresos y optimizar el uso de la flota, sin dar lugar a ninguna liberación de las rutas de ultramar existentes. Por el contrario, la información presentada muestra que la estrategia de diversificación geográfica persigue un objetivo de estabilización financiera de la empresa, que es una condición necesaria para garantizar la continuidad de su mandato de conectar las regiones ultraperiféricas de Francia. Esto significa que, a pesar de la redistribución de parte de su capacidad, Corsair mantiene una fuerte presencia en los territorios franceses de ultramar, y los destinos franceses de ultramar siguen ocupando un lugar central en sus actividades (alrededor del [...]% de las actividades de Corsair, en términos de plazas ofrecidas, se dirige a los territorios franceses de ultramar).

(234) En consecuencia, la Comisión considera que, a pesar de la adaptación de su red y de la introducción específica de rutas africanas, Corsair sigue firmemente comprometida con el servicio a las regiones francesas de ultramar y sigue proporcionando una conectividad esencial a estos territorios, abordando así las necesidades estructurales en lo que respecta a movilidad y continuidad territorial determinadas en el marco parte de la evaluación de la medida.

(235) De ello se deduce, en primer lugar, que el proyecto de modificación del plan de reestructuración de Corsair puede examinarse a la luz de la sección 7.2.2 de las Directrices de salvamento y de reestructuración y, en segundo lugar, que las modificaciones previstas en el plan no cuestionan la evaluación de la Comisión de la contribución de la ayuda para hacer frente a una deficiencia del mercado o a dificultades sociales en su Decisión de 2020 ([42]).

([41]) El punto 16 de la Hoja de condiciones y su plan de reestructuración adjunto establecen que los aviones financiados por el crédito fiscal extranjero deberán explotarse en rutas en el extranjero durante el [...]% de su tiempo de vuelo y a otros destinos durante el [...]%.

([42]) Considerandos 60 a 65 de la Decisión de 2020.

5.3.1.2. Restablecimiento de la viabilidad a largo plazo

(236) Con arreglo al punto 124, letra a), de las Directrices de salvamento y de reestructuración, cuando se modifique un plan de reestructuración, la Comisión exigirá al Estado miembro de que se trate que presente un plan de reestructuración que permita restablecer la viabilidad en un plazo razonable en comparación con el plan de reestructuración presentado inicialmente.

(237) Además, el plan de reestructuración debe restablecer la viabilidad a largo plazo del beneficiario sobre la base de supuestos realistas en cuanto a las futuras condiciones de funcionamiento; la viabilidad a largo plazo solo se consigue cuando una empresa es capaz de obtener un rendimiento del capital adecuado y previsto tras haber cubierto todos sus costes, incluida la amortización y las cargas financieras.

(238) En su Decisión de incoación, la Comisión consideró que el plan de reestructuración presentado por las autoridades francesas presentaba algunas deficiencias que suscitaban dudas en cuanto al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Corsair.

(239) En primer lugar, los supuestos económicos y operativos adoptados por las autoridades francesas no estaban respaldados por una motivación detallada que permitiera apreciar su realismo, lo que generaba incertidumbre sobre su carácter prudente o creíble.

(240) En segundo lugar, las previsiones financieras básicas mostraban márgenes muy limitados en relación con los indicadores estándar de rentabilidad y solvencia, lo que exponía a la empresa a una posible fragilidad en caso de que ciertos supuestos clave avanzaran desfavorablemente, por ejemplo, los precios del combustible.

(241) En tercer lugar, la Comisión observó que las aportaciones de fondos propios identificadas como «nuevos fondos», es decir, los [5 000 000–25 000 000] EUR de los inversores históricos y los [5 000 000–25 000 000] EUR de la República del Congo (Brazzaville) como nuevo inversor, seguían siendo modestas a la luz de las necesidades de tesorería de Corsair. Además, otras medidas presentadas como nuevas iniciativas demostraron ser medidas anteriores que ya se habían tenido en cuenta en el plan de 2020, o que se habían planificado en ese momento, de modo que no podían considerarse contribuciones efectivas al restablecimiento de la viabilidad. En estas condiciones, la Comisión constató que las contribuciones identificadas no demostraban la viabilidad del plan.

(242) En cuarto lugar, las autoridades francesas no presentaron una hipótesis pesimista, tal como exige el punto 50 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, lo que impidió cualquier evaluación adecuada de la sensibilidad del plan a una evolución desfavorable.

(243) Por último, la Comisión observó que las previsiones financieras presentadas eran incompletas y se limitaban a una cuenta de pérdidas y ganancias sucinta. También mostraron una evolución negativa del patrimonio neto a lo largo del período de reestructuración y más allá, contrariamente a los requisitos del punto 50 de las Directrices de salvamento y de reestructuración. En estas condiciones, era probable que Corsair siguiera siendo una «empresa en crisis» al final del período de reestructuración.

(244) Sobre esta base, la Comisión expresó serias dudas en cuanto al cumplimiento del plan revisado de reestructuración de los criterios establecidos en las Directrices de salvamento y de reestructuración y, por consiguiente, en cuanto a la capacidad de Corsair para recuperar la viabilidad a largo plazo y para funcionar de forma competitiva por sus propios méritos sin ayuda adicional.

5.3.1.2.1. Evaluación de los supuestos que respaldan el restablecimiento de la viabilidad

(245) Una revisión de los supuestos adoptados por las autoridades francesas muestra que el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Corsair, tal como se establece en la hipótesis de base, se basa en previsiones operativas y financieras realistas, coherentes y debidamente justificadas, de conformidad con los requisitos de los puntos 45 a 52 de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(246) Los supuestos establecen un equilibrio entre las medidas para mejorar el rendimiento por pasajero y las medidas estructurales para contener los costes. Los efectos de estas medidas ya pueden verse en los resultados recientes de Corsair.

(247) En concreto, la Comisión observa que los supuestos relativos a la mejora del IAKO muestran ahora el impacto real de las medidas aplicadas por Corsair. El resultado es un IAKO más elevado en comparación con los supuestos utilizados inicialmente en el plan revisado de reestructuración sobre la base de un enfoque conservador, ya que en aquel momento no era posible realizar una previsión fiable; este ya no era el caso en la versión del plan presentada el 15 de diciembre de 2025. Así pues, las autoridades francesas señalan una mejora del IAKO del [...]% a partir del [...], frente al [...]% inicialmente previsto, en consonancia con los resultados sobresalientes registrados durante el ejercicio 2024/2025 tras la aplicación efectiva de las medidas comerciales y operativas. La Comisión considera que esta revisión al alza se basa en información factual reciente y no es el resultado de supuestos excesivamente optimistas.

(248) Además, la Comisión observa que los supuestos de rendimiento por pasajero se basan en un precio del cupón medio superior al previsto inicialmente, lo que refleja la estabilización, incluso el ligero aumento, observada por Corsair durante varios meses y a lo largo de todo el ejercicio 2025, por un importe de + [...] % en comparación con la versión anterior del plan de reestructuración presentado en mayo de 2025. Esta tendencia favorable se produjo en un contexto de caída significativa de los precios de los combustibles (- [...] % en comparación con los supuestos del plan), lo que reforzó la credibilidad de las previsiones futuras en términos de margen de explotación. La Comisión considera que la combinación de la mejora del precio del cupón medio y la disminución de los costes del combustible constituye un importante factor impulsor de la rentabilidad.

(249) La Comisión también observa que la mejora del precio del cupón medio se debe en gran medida al aumento del valor de las ventas de Corsair en relación con la renovación de su flota, que hizo que su oferta comercial fuera más atractiva y estimuló el rendimiento por pasajero más allá de lo previsto inicialmente. Los resultados observados para el ejercicio 2025, así como las previsiones para 2026, confirman que estos efectos no son puntuales ni cíclicos, sino más bien el resultado de decisiones estructurales que son coherentes con la estrategia de renovación de marca de la empresa. A este respecto, la Comisión considera que el nivel de aumento del precio de los billetes previsto por Corsair sigue siendo compatible con el objetivo de la ayuda de reestructuración, en la medida en que refleja una mejora cualitativa de los servicios ofrecidos y una normalización gradual del rendimiento por pasajero, en lugar de una estrategia de aumento artificial de los precios gracias a la ayuda estatal. Además, la Comisión señala que, en un escenario contrafactual sin ayuda, también habrían sido necesarios ajustes al alza del precio de los billetes para hacer frente al aumento de los costes (inflación) y al deterioro de la estructura financiera, o incluso habrían sido más marcados o habrían ido acompañados de reducciones de la capacidad y de la calidad del servicio. En estas condiciones, la tendencia prevista del precio del cupón medio en el escenario con ayuda no confiere a Corsair una ventaja competitiva indebida en comparación con este escenario contrafactual, sino que está en consonancia con una trayectoria económicamente justificada y proporcionada a la luz de los objetivos de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(250) Por último, la Comisión toma nota de los supuestos relativos a la disminución de los costes de distribución, basados en los resultados recientes del canal de venta directa y, en particular, del canal en línea, observados durante el ejercicio 2025. Desde hace varios meses, la aplicación de una política comercial dinámica destinada a aumentar la cuota de las ventas directas ya se ha traducido en una reducción mensurable del uso de las redes de distribución de terceros, que son estructuralmente más caras. La Comisión considera que esta evolución, ya en curso y registrada, refuerza la credibilidad del ahorro de costes previsto en la hipótesis de base.

(251) Habida cuenta de todos estos factores, la Comisión considera que los supuestos en los que se basa la hipótesis de base son prudentes, se basan en los resultados realmente observados y son coherentes con la medida operativa aplicada. Sobre la base de estas medidas, puede concluirse razonablemente que el plan de reestructuración puede restablecer la viabilidad a largo plazo de Corsair, de conformidad con los requisitos de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(252) Por lo que se refiere al análisis de la hipótesis pesimista presentado por las autoridades francesas, se observa que esta hipótesis constituye un ejercicio de sensibilidad prudente y creíble, en consonancia con los requisitos de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que está diseñado para comprobar la solidez del plan revisado de reestructuración frente a perturbaciones desfavorables plausibles que afectan a los principales impulsores de los resultados económicos de Corsair.

(253) La Comisión considera que la hipótesis pesimista se basa en un análisis detallado de los valores críticos de tres indicadores clave, a saber, los precios del combustible, el precio del cupón medio y la tasa de ocupación. Los análisis señalan las variaciones que darían lugar a un resultado neto igual a cero para cada uno de estos parámetros considerados de forma aislada. El análisis de sensibilidad realizado por los asesores financieros de la empresa ([43]) mostró que, en igualdad de condiciones, un aumento del precio del combustible del [...]% al [...]% en comparación con los supuestos de la hipótesis de base sería necesario para neutralizar el resultado neto, que correspondería a un precio del combustible de entre [1 000–1 500] USD y [1 000–1 500] USD por tonelada, significativamente superior tanto a los supuestos utilizados en el plan revisado de reestructuración como al precio medio realmente observado a lo largo del ejercicio financiero 2024/2025 ([500–800] USD/tonelada). La Comisión considera que estos umbrales muestran un margen significativo de seguridad en términos de riesgo de combustible.

(254) Del mismo modo, en términos de rendimiento por pasajero, la Comisión señala que el resultado neto solo sería cero si el precio del cupón medio cayera un [...] % en comparación con la hipótesis de base, es decir, una disminución de entre [...] y [...] EUR por pasajero en función de los ejercicios financieros considerados. En términos de tasa de ocupación, sería necesario un deterioro de [...] puntos porcentuales con respecto a la hipótesis de base, lo que daría lugar a tasas de entre el [...] % y el [...] %, para lograr un resultado neto igual a cero. La Comisión considera que estas variaciones, analizadas aisladamente, superan las fluctuaciones habituales observadas en los mercados atendidos por Corsair y confirman el carácter prudente de los supuestos utilizados.

(255) Sobre la base de estos análisis de sensibilidad, las autoridades francesas elaboraron una hipótesis pesimista que combinaba perturbaciones desfavorables simultáneas, es decir, i) un aumento de los precios del combustible de [...] USD por tonelada en comparación con el plan de negocio (es decir, + [...] % en comparación con la hipótesis de base y + [...] % en comparación con la media observada en 2024/2025, ii) una disminución del [...] % en el precio del cupón medio, y iii) una caída de [...] puntos porcentuales en la tasa de ocupación. La Comisión observa que estos supuestos combinados son más severos que las variaciones observadas habitualmente a lo largo de un breve período y, por lo tanto, constituyen una prueba de resistencia creíble del modelo de negocio de Corsair.

(256) La Comisión observa que, en esta hipótesis pesimista, el impacto acumulado en el resultado de explotación sigue siendo significativo, pero también está controlado, con un efecto negativo de [...] EUR en el ejercicio 2025/2026, que aumenta acumulativamente a [...] EUR en 2026/2027 y a [...] EUR en 2027/2028. Pueden observarse escalas comparables respecto al flujo de caja. Sin embargo, a pesar de estas perturbaciones combinadas, Corsair consigue mantener un resultado de explotación positivo a corto plazo del plan, lo que demuestra la capacidad de la empresa para resistir a deterioros razonablemente desfavorables en su entorno económico sin comprometer inmediatamente su viabilidad operativa.

(257) Habida cuenta de toda esta información, la Comisión considera que el escenario pesimista no cuestiona la credibilidad del restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Corsair. Por el contrario, muestra que el plan de reestructuración es lo suficientemente sólido como para resistir los principales riesgos detectados, en particular los relacionados con la volatilidad de los precios de los combustibles y con un deterioro moderado de las condiciones comerciales, en consonancia con las Directrices de salvamento y de reestructuración. Esta conclusión es tanto más válida cuanto que el final del período de reestructuración se fija en el 30 de septiembre de 2026, es decir, en unos pocos meses, y que, aunque no puede descartarse por completo, es muy improbable que tal hipótesis se materialice en todos sus componentes y se deteriore hasta tal nivel en un período de tiempo tan breve.

(258) Por lo que se refiere al análisis conjunto de la hipótesis de base y la hipótesis pesimista, la Comisión considera que los supuestos utilizados por Corsair para demostrar su restablecimiento de la viabilidad son creíbles y prudentes y están suficientemente fundamentados. La hipótesis de base se basa en supuestos operativos y comerciales respaldados por tendencias ya observadas y documentadas, en particular respecto a la mejora del rendimiento por pasajero, la mejora del valor de las ventas y la optimización de los canales de venta, sin basarse en alteraciones excesivamente optimistas. Por otra parte, la hipótesis pesimista constituye una prueba de resistencia rigurosa, basada en perturbaciones desfavorables verosímiles que afectan al mismo tiempo a los principales motores del rendimiento económico, y pone de relieve un margen de seguridad significativo en comparación con los umbrales

([43]) Fuente: página 7 del plan de reestructuración actualizado presentado a la Comisión el 15 de diciembre de 2025.

críticos que daría lugar a un resultado neto igual a cero. El hecho de que, incluso en la hipótesis pesimista, Corsair siga logrando un resultado operativo positivo a corto plazo demuestra la solidez intrínseca del plan de reestructuración. Por consiguiente, la Comisión considera que todos los supuestos en los que se basan las dos hipótesis cumplen los requisitos de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis y respaldan una conclusión positiva sobre la credibilidad del restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Corsair.

5.3.1.2.2. Evaluación del rendimiento financiero esperado

(259) Con sus observaciones más recientes, las autoridades francesas remitieron varias revisiones de los datos financieros y las previsiones de Corsair, la última de ellas de 15 de diciembre de 2025. Estas previsiones actualizadas (véanse los considerandos 49 a 65) apuntan a una mejora constante y estructural del rendimiento financiero y de explotación de la empresa durante el período de reestructuración, ampliado hasta el 30 de septiembre de 2026. El hipótesis de base prevé que Corsair registre un resultado neto positivo de [...] EUR (o [...] EUR si se excluye el resultado excepcional de [...] EUR debido a la ayuda estatal) y un rendimiento del capital empleado del [10,6–13,4]% al final del período, lo que confirma la tendencia al alza observada desde 2023 e indica que la empresa debería estar en condiciones de proporcionar un rendimiento del capital previsto adecuado tras haber cubierto todos sus costes, incluida la amortización y las cargas financieras, en consonancia con el punto 52 de las Directrices de salvamento y de reestructuración. Las previsiones a medio plazo muestran una continuación de esta tendencia, con un resultado neto de [...] EUR y un rendimiento del capital empleado del [11,4–15,2] % previsto para el final del ejercicio financiero que se cerrará en septiembre de 2027.

(260) La Comisión observa que el porcentaje de rendimiento del capital empleado previsto para el final del plan revisado de reestructuración es superior al CMPC estimado por las autoridades francesas en el [8,6–10,5] %. Este nivel de CMPC es en sí mismo sustancialmente superior a las tasas medias utilizadas por la Comisión en sus recientes decisiones relativas al sector de la aviación, que se sitúan en torno a [...] ([44]). La Comisión considera que esta diferencia está justificada por la situación específica de Corsair, es decir, un perfil de riesgo más elevado y la falta de resultados concluyentes del primer plan de reestructuración aprobado, lo que no ocurrió con otras compañías aéreas que han sido objeto de decisiones de reestructuración comparables. En particular, Corsair no cotiza en el mercado de valores, es de menor tamaño y opera en un número limitado de mercados de larga distancia; su viabilidad a largo plazo sigue estando muy condicionada a la aplicación efectiva del plan revisado de reestructuración y a la consecución de unos supuestos de tráfico y rentabilidad exigentes. En este contexto, el uso de un CMPC más elevado que en otros casos del sector parece adecuado para reflejar el nivel de riesgo residual soportado por los inversores tras la reestructuración y evitar cualquier sobrestimación de la rentabilidad económica esperada.

(261) A este respecto, sobre la base de la información facilitada por las autoridades francesas y, en particular, del análisis detallado que figura en el estudio titulado «Méthodologie pour calculer le WACC de Corsair» (Método de cálculo del CMPC de Corsair), la Comisión considera que el método utilizado para calcular el CMPC está justificado ([45]).

(262) Más concretamente, la Comisión también considera apropiado utilizar un objetivo de apalancamiento financiero del [...]%, ya que no se basa en la propia situación financiera de Corsair durante el período de dificultad, sino en la media observada para las compañías aéreas europeas. Este enfoque está en consonancia con el método recomendado para las empresas no cotizadas, como Corsair ([46]). Del mismo modo, el coeficiente equity beta utilizado, fijado en [...], se deriva de un coeficiente beta de activos sectoriales estimado sobre la base de una amplia muestra de compañías aéreas europeas, que luego se desapalanca y se vuelve a apalancar sobre la base del apalancamiento de la muestra. Este método está ampliamente reconocido en la teoría financiera y por las autoridades reguladoras citadas en el estudio de las autoridades francesas ([47]).

([44]) Media calculada por la Comisión para Condor, SAS, TAP y TAROM.

([45]) El estudio estima el CMPC al final del plan de reestructuración sobre la base de datos de mercado y no en relación con la situación actual de Corsair y sus costes de financiación intrínsecos y las previsiones de apalancamiento financiero al final del período en 2026. Esto es coherente con un análisis de la capacidad de la empresa para cubrir sus costes de capital a largo plazo en condiciones normales de mercado. La alternativa es estimar el coste de oportunidad del capital cuando se invierte y analiza el capital (o la deuda).

([46]) El enfoque favorece los parámetros sectoriales normalizados en lugar de los datos idiosincrásicos sobre el beneficiario que reflejan la ayuda estatal concedida al beneficiario de la ayuda de reestructuración, como, en el caso de Corsair, la condonación de créditos públicos.

([47]) El enfoque permite mostrar el riesgo sistémico específico del sector del transporte aéreo en lugar del perfil de riesgo transitorio de Corsair.

(263) Además, la Comisión observa que el coste de los fondos propios incluye una prima específica de iliquidez, lo que se justifica por el hecho de que Corsair es una empresa no cotizada, mientras que no se aplica ninguna prima de dificultad financiera, ya que el CMPC se calcula en un momento en el que se prevé que la empresa haya recuperado la viabilidad. Por último, el coste de la deuda utilizado se basa en valores de referencia objetivos del mercado que combinan datos sectoriales y macroeconómicos franceses y reflejan el coste de financiación de una empresa viable de tamaño medio que opera en el transporte aéreo y no el coste soportado ahora o en el futuro por Corsair.

(264) Por consiguiente, la Comisión considera que el CMPC del [8,6–10,5] % constituye un tipo de referencia prudente y creíble para evaluar la viabilidad a largo plazo de Corsair y verificar que las previsiones financieras revisadas del plan de reestructuración permiten cubrir el coste de capital a largo plazo, de conformidad con las Directrices salvamento y de reestructuración y la práctica constante de la Comisión en casos comparables en el sector de la aviación.

(265) Además, la situación del patrimonio neto de la empresa [...], que marca así la salida definitiva de Corsair de la condición de empresa en crisis en el sentido de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(266) Sobre esta base, la Comisión considera que, aunque la reconstitución completa de los fondos propios de Corsair tuviera lugar una vez finalizado el período de reestructuración, el plan presentado presenta perspectivas sólidas y firmes de restablecimiento de la viabilidad. Las previsiones más recientes tienen en cuenta las medidas adicionales de racionalización y competitividad adoptadas por la empresa, en particular el control de los costes de explotación, la modernización de la flota, la mejora del factor de carga y una política de precios más eficiente. También tienen en cuenta las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia propuestas por las autoridades francesas. El nivel de rentabilidad previsto (rendimiento del capital empleado del [10,6–13,4]% en 2026 y del [11,4–15,2]% en 2027) demuestra una recuperación auténtica y sostenible, tanto más notable cuanto que se ha logrado en un contexto aún marcado por los efectos de la agresión militar de Rusia contra Ucrania.

(267) A este respecto, y sobre la base del cuadro 4 comunicado por las autoridades francesas, la Comisión desea formular las siguientes observaciones adicionales, que refuerzan el análisis del restablecimiento de la viabilidad de Corsair:

a) La Comisión observa, en primer lugar, que las autoridades francesas han justificado su análisis comparando el rendimiento del capital empleado de Corsair con una muestra amplia y representativa de una docena de compañías aéreas terceras europeas y norteamericanas. Esta muestra incluye compañías aéreas tradicionales, compañías de bajo coste y compañías aéreas norteamericanas, lo que permite reflejar fielmente las diferencias estructurales en el rendimiento del capital en función de los modelos de negocio. La Comisión observa que este desglose por categoría proporciona un punto de referencia pertinente para Corsair, cuyo posicionamiento y perfil de riesgo son similares a los de las compañías aéreas tradicionales que explotan redes de larga distancia con una elevada intensidad de capital, aunque su tamaño es manifiestamente más modesto que el de estas compañías aéreas.

b) En segundo lugar, la Comisión observa que la evolución del rendimiento del capital empleado observada durante el período 2019-2024 muestra los principales choques exógenos que afectaron al sector de la aviación: tras un nivel global satisfactorio en 2019, con un rendimiento del capital empleado medio del 7,3 % en todas las compañías aéreas, los indicadores experimentaron una fuerte caída en 2021 y 2022, y la media pasó a ser negativa o muy baja, debido, en particular, a la crisis de la COVID-19, las restricciones de movilidad y las perturbaciones de las cadenas de valor. La tendencia al alza observada en 2023 y confirmada en 2024 con un rendimiento del capital empleado medio del 6,9 % demuestra un retorno gradual a unas condiciones de mercado más normalizadas, aunque no con un retorno uniforme a los niveles anteriores a la COVID.

c) En este contexto sectorial, la Comisión observa que el rendimiento del capital empleado de Corsair se ha estabilizado en el [...]% en 2024/2025, tras haber alcanzado un nivel próximo al equilibrio durante el ejercicio 2023/2024. Esto refleja la notable mejora de sus resultados económicos tras la aplicación de las primeras medidas de reestructuración. Más concretamente, las previsiones del plan de reestructuración revisado muestran el rendimiento del capital empleado de Corsair en una trayectoria creciente al final del plan.

(268) La Comisión considera que esta trayectoria es coherente con las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que muestra la capacidad del beneficiario para generar a medio plazo un rendimiento del capital positivo a lo largo del tiempo y compatible con el coste del capital, lo que le permite operar en condiciones normales de mercado sin depender continuamente de la ayuda estatal. A este respecto, la tendencia prevista del rendimiento del capital empleado constituye un indicador pertinente y creíble del restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Corsair.

(269) Además, aunque el patrimonio neto sigue siendo negativo al final del período de reestructuración, la Comisión considera que esta situación no basta por sí sola para descartar la conclusión de un restablecimiento de la viabilidad a largo plazo. El concepto de «viabilidad», tal como lo interpreta la Comisión en casos similares de reestructuración de gran envergadura, no se basa únicamente en la solvencia del balance, sino en la capacidad estructural y permanente de la empresa para generar flujos de tesorería positivos y, por tanto, para financiarse sin más ayudas estatales. A este respecto, el plan revisado de reestructuración muestra una trayectoria de rentabilidad operativa positiva, que garantiza que la recuperación económica de Corsair sea irreversible y que Corsair pueda finalmente financiar sus inversiones y reembolsar sus deudas, aunque necesitará un período (ligeramente) ampliado para compensar las pérdidas históricas (déficit de patrimonio neto). Por lo tanto, la persistencia temporal de un patrimonio neto negativo debe aceptarse como consecuencia inherente de las pérdidas históricas, sin perjuicio de la viabilidad económica futura.

(270) Además, la Comisión observa que la tendencia reciente y prevista de los principales parámetros macroeconómicos también respalda la trayectoria de recuperación presentada. En primer lugar, la estabilización y el ligero aumento previsto del euro frente al dólar en 2025-2027 ([48]) reducen automáticamente el coste de las compras denominadas, en particular para los contratos de suministro de combustible de aviación y arrendamiento financiero de aviones, denominados en dólares. En segundo lugar, tras los picos de volatilidad observados en 2022 y 2023, los mercados de futuros del queroseno muestran una tendencia a la moderación de los precios ([49]) durante el período del plan de reestructuración, lo que mitiga considerablemente el riesgo que pesa sobre los márgenes de explotación. Estos dos factores combinados, la evolución favorable del tipo de cambio y la relajación de los precios de los combustibles, constituyen palancas externas que apoyan la rentabilidad de Corsair y refuerzan la credibilidad de su retorno a la viabilidad a largo plazo.

(271) La Comisión también observa que, una vez finalizado el plan, Corsair disfrutaría de una estructura financiera más sana y de un flujo de caja suficiente para continuar su desarrollo sin tener que depender de nuevas ayudas públicas; este es el caso tanto del hipótesis de base como de la hipótesis pesimista.

(272) Volviendo a la hipótesis pesimista, la Comisión observa que el resultado neto esperado al final del período de reestructuración es positivo en un importe de [...] EUR si se excluyen los efectos de la ayuda estatal. Lo mismo se aplica al flujo de caja de la empresa, que se espera que sea de [...] a [...] EUR.

([48]) Las previsiones de los mercados y los supuestos macroeconómicos apuntan a una estabilización del euro, o incluso a un ligero aumento, frente al dólar estadounidense durante el período 2025–2027. En primer lugar, las proyecciones técnicas del Eurosistema estiman que el tipo de cambio EUR/USD podría progresar moderadamente entre 2025 y 2027, pasando de alrededor de 1,08 en 2025 a 1,11 y después 1,13 en 2026–2027, lo que representa un aumento del euro en comparación con niveles anteriores, en un contexto de caída de los precios de las materias primas y de mejora de los tipos de interés a largo plazo en la zona del euro. En segundo lugar, las previsiones de los profesionales del mercado (encuesta del BCE a expertos en previsión económica) muestran una subida esperada del euro frente al dólar, previéndose que los tipos de cambio EUR/USD sean más elevados en 2026 que en 2025, siguiendo una trayectoria ascendente a medio plazo. Esto se ve respaldado por las previsiones en la misma línea de las instituciones financieras internacionales; algunos consideran que el euro podría superar el umbral de 1,15 a 1,20 USD a largo plazo a lo largo de 2025/2026 debido a factores estructurales como las posibles divergencias en las políticas monetarias del Banco Central Europeo y de la Reserva Federal de los Estados Unidos, así como la relativa resiliencia de la economía de la zona del euro. En general, estas consideraciones basadas en hechos respaldan el supuesto de que el euro se estabilizará antes de subir ligeramente frente al dólar durante el período en cuestión.

([49]) Los datos recogidos sobre el mercado de productos petrolíferos y el mercado de futuros muestran una tendencia general de moderación del precio del combustible destilado, en particular el queroseno, cuyo precio había experimentado picos de volatilidad en 2022 y 2023. Los precios internacionales del petróleo crudo, que son el principal factor del coste del queroseno, han disminuido significativamente desde los máximos alcanzados en los últimos años y se han mantenido en niveles históricamente más bajos en 2025, situando con frecuencia el precio del barril de Brent por debajo de los 70 USD, lo que refleja un exceso de oferta y una demanda mundial más débil de lo esperado. Unas previsiones fiables muestran que esta tendencia a la baja podría prolongarse hasta 2026 y 2027, con estimaciones que sitúen los precios del Brent en torno a 58–60 USD por barril a medio plazo, lo que corresponde a un nivel significativamente inferior a los máximos recientes y ejerce una presión a la baja sobre los precios del queroseno.
Además, los mercados de futuros de productos destilados muestran un aplanamiento de las primas de los carburorreactores (queroseno) en comparación con otros combustibles destilados, lo que es un indicio de que las expectativas de tensiones de suministro están disipándose. Las primas europeas de los carburorreactores frente a los futuros sobre el gasóleo casi han desaparecido, lo que refleja una disminución de los temores de escasez y una normalización de las estructuras de precios en los mercados de futuros (véase: https://www.argusmedia.com/en/news-and-insights/latest-market-news/2707526-european-jet-premiums-collapse-on-ice-gasoil-strength?utm_source=chatgpt.com).
En este contexto, la combinación de unos precios del petróleo crudo persistentemente más moderados y una caída de las primas de los productos destilados se refleja en las expectativas de que el precio del avtur se mantenga estable o disminuya ligeramente durante el período de planificación 2025–2027, lo que reduce significativamente el riesgo que pesa sobre los márgenes de explotación de las compañías aéreas que dependen de este combustible esencial, como Corsair.

(273) Los supuestos utilizados por las autoridades francesas, aunque prudentes, parecen verosímiles a la luz de las tendencias observadas en el sector de la aviación y de los resultados recientes de Corsair, en particular de sus rutas de larga distancia hacia los departamentos de ultramar y África. Si bien la hipótesis pesimista pone de relieve una sensibilidad residual a las variaciones de los costes y la demanda, la Comisión considera, no obstante, que la combinación de unos costes persistentemente más bajos, un posicionamiento comercial mejor orientado, un entorno económico exterior más favorable y la reanudación sostenida del tráfico internacional hace creíble el restablecimiento de la viabilidad de la empresa al final del período de reestructuración, que ya concluirá a finales de septiembre de 2026.

(274) De conformidad con el punto 52 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, la Comisión reitera que el restablecimiento de la viabilidad implica tanto la capacidad a largo plazo de la empresa para cubrir todos sus costes, incluidas la amortización y las cargas financieras, proporcionando al mismo tiempo un rendimiento previsto adecuado del capital, como la capacidad de la empresa reestructurada para competir en el mercado por sus propios méritos, como criterio separado, sin seguir dependiendo del apoyo público. A este respecto, la Comisión especifica que este criterio no se limita a la posición del patrimonio neto en términos contables durante la fase de reestructuración, que puede seguir siendo provisionalmente negativa, sino que debe evaluarse de manera prospectiva, en el horizonte de la conclusión del plan, mediante una serie de indicadores económicos y financieros pertinentes.

(275) En el caso que nos ocupa, la Comisión considera que, cuando finalice el plan de reestructuración, se prevé que Corsair genere un resultado de explotación positivo y recurrente, flujos de caja disponibles positivos y un rendimiento del capital empleado que sea persistentemente superior al coste medio ponderado del capital. Estos factores demuestran la capacidad de la empresa para financiar su actividad y sus futuras inversiones en condiciones normales de mercado, sin depender de otras ayudas estatales. Además, la Comisión observa que la estructura financiera prevista permite a Corsair cumplir los requisitos estándar del mercado respecto a solvencia y cobertura del servicio de la deuda, lo que le dará un acceso normal a las fuentes de financiación del mercado cuando finalice la reestructuración.

(276) En estas condiciones, y en consonancia con el enfoque adoptado por la Comisión en asuntos anteriores, en particular TAP, aprobado por el Tribunal (Ryanair DAC/Comisión Europea, T-458/22, ECLI:EU:T:2025:1094, apartados~ 104 y siguientes), la Comisión considera que Corsair podrá competir en el mercado por sus propios méritos al final del plan de reestructuración, y a más tardar en septiembre de 2026. Por consiguiente, las medidas aplicadas como parte del plan revisado de reestructuración pueden restablecer la viabilidad a largo plazo de Corsair y garantizar su autonomía financiera sin nuevas ayudas estatales.

5.3.2. *Efecto en los intercambios comerciales y la competencia*

5.3.2.1. Idoneidad de la ayuda, proporcionalidad, contribución propia y reparto de la carga

(277) De acuerdo con el punto 62 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, se necesita una contribución importante a los costes de reestructuración procedente de los recursos propios del beneficiario de la ayuda, de sus accionistas, de sus acreedores o del grupo empresarial al que pertenezca, o bien de nuevos inversores. Por lo general, esta contribución propia debe ser comparable a la ayuda concedida en cuanto a efectos sobre la posición de solvencia o de liquidez del beneficiario; además, la ayuda debe remunerarse adecuadamente (punto 54 de las Directrices). De conformidad con el punto 63 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, esta contribución debe ser real, es decir, real, excluyendo los beneficios futuros esperados, como el flujo de caja. Además, con arreglo al punto 124, letra b), de las Directrices, si, como parte de las modificaciones del plan de reestructuración, se incrementan los costes de reestructuración, la contribución propia debe incrementarse en consecuencia.

(278) En su Decisión de incoación, la Comisión indicó que las autoridades francesas estaban estudiando nuevas medidas de apoyo a Corsair, por un importe de 83 100 000 EUR ([50]), incluida una nueva aportación de 3 000 000 EUR del *Conseil Départemental de Guadaloupe* (Consejo Regional de Guadalupe), la reprogramación de la deuda pública por un importe de 19 000 000 EUR, la condonación de créditos por un importe de 23 000 000 EUR, nuevas reducciones fiscales en relación con la renovación de la flota por un importe aproximado de 38 100 000 EUR, así como la condonación de deudas públicas correspondientes a los importes del préstamos del FDES y el préstamo participativo concedidos en el marco de la reestructuración inicial (80 000 000 EUR en total).

(279) Además, la Comisión señaló que la cláusula de prosperidad prevista seguía estando limitada a [...] EUR, mientras que el importe acumulado de la ayuda pública concedida desde 2020 era de casi 200 000 000 EUR. En esta configuración, la Comisión consideró que, incluso si la reestructuración tuviera éxito, la mayoría de los beneficios se destinarían a accionistas privados, mientras que el Estado soportaría la presión principal debido a la condonación de deudas y a la concesión de ventajas fiscales equivalentes a subvenciones no reembolsables. Por lo tanto, señaló que la remuneración del Estado no parecía adecuada y que una conversión parcial de los créditos públicos en capital podría haber garantizado una mejor simetría con los demás inversores.

(280) Además, la Comisión consideró que el plan revisado de reestructuración aún no demostraba la existencia de una contribución propia suficiente, real y efectiva en el sentido del punto 64 y del punto 124, letra b), de las Directrices comunitarias de salvamento y de reestructuración. En particular, algunas fuentes de financiación mencionadas, como la operación de venta y arrendamiento posterior prevista por unos 21 700 000 EUR o la financiación de cuatro Airbus A330-NEO aún por entregar, parecían en esta fase insuficientemente documentadas o meramente hipotéticas.

(281) Por consiguiente, la Comisión consideró que la contribución propia era limitada e incierta en relación con el volumen global de las ayudas públicas y que las autoridades francesas no habían demostrado que la situación geográfica específica de Corsair justificara una contribución tan baja. Por lo tanto, expresó serias dudas en cuanto a la proporcionalidad y la remuneración de la ayuda prevista a la luz de los requisitos de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(282) Sin embargo, sobre la base de un análisis en profundidad de las observaciones más recientes de Francia y de las aclaraciones y modificaciones presentadas por las autoridades francesas, en particular, en relación con los diferentes componentes de la contribución propia del beneficiario (véanse los considerandos 36 a 43 y el cuadro 1 del considerando 44), el plan revisado de reestructuración muestra un coste total de 233 000 000 EUR, financiado por 145 400 000 EUR en contribución propia (62,3 %) y 87 800 000 EUR en ayuda estatal (37,7 %), y de 519 400 000 EUR, financiado por 319 100 000 EUR en contribución propia (61,4 %) y 200 500 000 EUR en ayuda (38,6 %) cuando se incluye el plan de reestructuración inicial (a partir de 2020), y cuando los 6 000 000 EUR de los departamentos de ultramar a través de OMRP que lo apoyaron se añaden como ayuda y no como contribución propia.

(283) En este contexto, la Comisión debe garantizar que las contribuciones sean reales, estén exentas de ayuda estatal y sean suficientes. La contribución propia de 145 400 000 EUR supera con creces el umbral mínimo del 50 % exigido, garantizando así que el beneficiario y sus acreedores o accionistas asuman la mayor parte de los costes de reestructuración. A este respecto, el análisis detallado de estas contribuciones muestra que cada una de estas medidas es conforme.

(284) Las aportaciones de capital de los inversores privados Blue Sky Holding y Advens-Geocoton por un total de [10 000 000–50 000 000] EUR representan nuevos fondos que se aportarán directamente sobre la base de un acuerdo entre accionistas, que se firmará de conformidad con su compromiso establecido en la Hoja de condiciones. Lo mismo puede decirse del compromiso adicional de aportar [5 000 000–30 000 000]EUR acordado por los tres accionistas (Blue Sky Holding, Advens-Geocoton y SEMPA), en caso de que las reservas de tesorería de Corsair disminuyan por debajo de los [...] EUR. A este respecto, si bien las autoridades francesas alegan que la ampliación del capital de Corsair de 3 000 000 EUR a través de recursos de la región de Guadalupe constituye ayuda estatal [véase el considerando 39, inciso i)], no proporcionan información sobre cómo clasificar o cuantificar

([50]) Véase el considerando 32 de la Decisión de incoación, que no hace ninguna declaración sobre los intereses del préstamo del FDES y el préstamo participativo abandonados.

la participación de SEMPAT en esta financiación adicional. Además, la Comisión observa que, dada la participación de la región de Guadalupe en el futuro capital de Corsair, incluso si la parte de la financiación adicional de SEMPAT se considerara ayuda estatal en lugar de un componente de la contribución propia, esto solo tendría un impacto menor en la proporción de financiación pública y privada en la financiación del plan revisado de reestructuración y, por consiguiente, no cambiaría la evaluación contable, también con respecto a la proporcionalidad, en la presente Decisión. Por lo tanto, estas contribuciones pueden considerarse ciertas, reales y exentas de ayuda estatal a efectos de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(285) Por lo que se refiere a la financiación de cuatro nuevos aviones Airbus A330-NEO arrendados por un importe de [20 000 000–80 000 000] EUR, aunque vinculada a pagos de arrendamiento, sigue considerándose un esfuerzo de financiación privada en el marco del plan de negocio por parte del proveedor del contrato de arrendamiento financiero. Se han firmado los contratos de arrendamiento financiero relativos a la renovación de la flota de Corsair y ya se han realizado las entregas. En particular, AerCap, una de las mayores empresas de arrendamiento financiero de aviones del mundo, ha suministrado y entregado la primera de las cuatro aviones A330-900-NEO Airbus arrendados a Corsair como parte de la renovación de la flota. La entrega tuvo lugar el [...], y está previsto que los otros tres aviones se entreguen a Corsair en el transcurso de 2024 en virtud del mismo contrato de arrendamiento financiero. Por lo tanto, esta contribución puede considerarse real y exenta de ayuda estatal.

(286) Además, el importe de [25 000 000-45 000 000] EUR para la venta de H-SKY en el verano de 2025 es admisible como producto de una venta que ya ha tenido lugar con una contraparte privada [véase el considerando 31, letra f)], y que se ha asignado irrevocablemente al plan revisado de reestructuración.

(287) Por lo que se refiere a la moratoria sobre las cotizaciones concedidas por CRPN por un importe de [10 000 000–40 000 000] EUR, los considerandos 193 a 200 muestran que esta medida no constituye ayuda estatal. Dado que se basa en un acuerdo comercial autónomo entre Corsair y CRPN, y no en una decisión imputable al Estado, puede aceptarse que está libre de ayuda estatal. Esta moratoria se decidió mediante un acuerdo del consejo de administración especial de la CRPN de 7 de noviembre de 2023, presentado por las autoridades francesas a la Comisión y, por lo tanto, puede considerarse un componente real, efectivo y verificable de la contribución propia en el sentido del punto 64 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, que exige que la contribución propia sea de al menos el 50 % de los costes de reestructuración para las grandes empresas.

(288) En vista de lo anterior, la Comisión considera que una parte significativa de la contribución propia impulsa directamente el patrimonio neto de Corsair, mediante inyecciones de nuevo capital (véase el considerando 283). Las medidas restantes, aunque no aumentan directamente el patrimonio neto, contribuyen significativamente a restablecer la solvencia de Corsair reforzando su capacidad para hacer frente a sus obligaciones financieras y apoyando la viabilidad a largo plazo de su modelo de negocio.

(289) La solvencia de una empresa corresponde a su capacidad para hacer frente a todos sus compromisos financieros a medio y largo plazo mediante sus propios recursos y los flujos de tesorería futuros. No solo debe evaluarse de manera estática, comparando los activos y pasivos del balance, sino también de manera dinámica, sobre la base de la capacidad de la empresa para generar resultados y flujos de tesorería suficientes para liquidar sus deudas a su vencimiento. Así pues, la solvencia puede mejorarse impulsando directamente los fondos propios o reduciendo de forma sostenible los compromisos, reduciendo el servicio de la deuda o disminuyendo estructuralmente los costes de financiación.

(290) Por lo tanto, por lo que se refiere a las medidas de contribución propia aplicadas como parte del plan revisado de reestructuración, la Comisión observa que contribuyen, cada una de ellas de manera distintiva, a mejorar la solvencia de Corsair, aunque su efecto no siempre pueda verse inmediatamente en el patrimonio neto del balance. La moratoria concedida por la CRPN significa que se han aplazado las fechas de vencimiento de los pagos y se ha reducido provisionalmente la carga financiera, lo que alivia las salidas de efectivo a corto y medio plazo, y mejora la capacidad de la empresa para cumplir sus demás compromisos financieros, contribuyendo así a estabilizar su estructura financiera global. La financiación de nuevos aviones, al permitir la renovación de la flota sin movilizar excesivamente fondos propios, reduce los costes de explotación unitarios y mejora la eficiencia operativa; esto, a su vez, aumenta la capacidad de generación de flujo de caja, reforzando así la solvencia durante el período del plan de reestructuración. Por último, la venta de un avión genera liquidez y reduce los costes de explotación y tenencia del activo en cuestión, lo que a su vez reduce las futuras necesidades de financiación y mejora tanto la solvencia como el perfil de riesgo financiero de la empresa.

(291) Por lo que se refiere a la ayuda estatal de 87 800 000 EUR ([...]% del coste total asociado a las modificaciones del plan de reestructuración de Corsair), se limita al mínimo necesario para garantizar la viabilidad de Corsair, un principio fundamental de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que este importe está destinado a compensar el déficit de financiación causado por las circunstancias imprevistas que no pueden imputarse a la empresa. Además de la ayuda por valor de 3 000 000 EUR en forma de aportación de capital del *Conseil départemental de la Guadaloupe* (Consejo Regional de Guadalupe), la ayuda consiste principalmente en la renuncia a la deuda pública reembolsable (23 000 000 EUR), la renuncia a los intereses devengados y capitalizados sobre el préstamo de PP (por valor de 4 700 000 EUR), el crédito fiscal en el extranjero (por valor de 38 100 000 EUR) y la reprogramación de la deuda pública no reembolsable (19 000 000 EUR), valorándose el importe de la ayuda en función de la ventaja conferida.

(292) Por lo que se refiere, en primer lugar, a la ayuda por valor de 3 000 000 EUR en forma de aportación de capital del *Conseil départemental de la Guadalupe* (Consejo Regional de Guadalupe), la Comisión considera que esta medida constituye un instrumento específico y necesario para la reestructuración, de conformidad con los puntos pertinentes de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que el instrumento elegido —la aportación de capital— es el instrumento más directo para remediar el pasivo de Corsair y reforzar inmediatamente su solvencia, eliminando así el riesgo inminente de quiebra. Además, el origen de la ayuda, que procede directamente de una autoridad local de una región de ultramar, pone de relieve tanto la dimensión de la cohesión regional como la dimensión esencial de interés público asociada al destino. La participación directa del *Conseil Départemental de la Guadaloupe* (Consejo Regional de Guadalupe) en el capital valida la credibilidad del plan revisado de reestructuración e inyecta fondos que son estructuralmente decisivos para la viabilidad futura de la empresa. Esta medida también se considera proporcionada porque contribuye a limitar los efectos de una salida del mercado y, por tanto, de una distorsión del mismo, garantizando al mismo tiempo que los beneficios derivados de la ayuda sirvan únicamente para restablecer la competitividad y la autonomía financiera de Corsair.

(293) Por lo que se refiere a los préstamos acordados y pagados en 2020 como parte de la primera decisión de reestructuración (que contabilizó el principal en su totalidad), la condonación del crédito en apoyo del plan modificado constituye efectivamente una nueva ayuda que se suma a las demás ayudas (considerando 211). Sin embargo, a efectos del examen de la proporcionalidad de la ayuda adicional a la reestructuración, ya no debe tenerse en cuenta la condonación del principal, ya que, de lo contrario, daría lugar a la doble contabilización de los mismos recursos públicos en apoyo de un único plan de reestructuración. Por lo tanto, dado que el principal ya se ha tenido plenamente en cuenta al evaluar la ayuda de reestructuración inicial de Corsair, solo se tienen en cuenta los intereses adeudados para revisar la proporcionalidad de la ayuda nueva y pasada (cuadro 1), garantizando así la transparencia y la plena trazabilidad de la medida, de conformidad con el punto 58 de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(294) La Comisión considera que la ayuda adicional prevista, principalmente en forma de renuncia a créditos como se ha indicado anteriormente, constituye de hecho un instrumento adecuado y proporcionado en el sentido de los puntos 60 y siguientes de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que tiene por objeto restablecer la viabilidad a largo plazo de Corsair, limitando al mismo tiempo el falseamiento de la competencia. Esta renuncia a la deuda, que en efecto equivale a una aportación de capital, mejorará de manera decisiva la solvencia de la empresa e incrementará su capacidad para cumplir sus obligaciones financieras sin nuevas ayudas.

(295) Además, la Comisión considera que la ayuda adicional de 38 100 000 EUR prevista, principalmente en forma de crédito fiscal extranjero, también constituye un instrumento adecuado y proporcionado en el sentido de los puntos 60 y siguientes de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que tiene por objeto restablecer la viabilidad a largo plazo de Corsair, limitando al mismo tiempo el falseamiento de la competencia. Dado que este apoyo financiero es el equivalente funcional de una inyección de capital, mejora significativamente la estructura de fondos propios y la solvencia del beneficiario. La salvaguardia de la liquidez resultante es esencial para que Corsair pueda absorber los costes asociados a la reestructuración y financiar los gastos necesarios para aplicar el plan revisado de reestructuración. Este refuerzo del balance y de la capacidad de autofinanciación se considera parte del requisito mínimo para que la empresa pueda cumplir sus futuras obligaciones financieras, garantizando así su viabilidad sin depender de nuevas ayudas.

(296) Sobre esta base, la contribución propia de Corsair se sitúa en el 61,4 % de los costes totales de reestructuración si se consideran los dos períodos de reestructuración (2020–2026), y en el 62,3 % para el período complementario (2023–2026).

(297) Estas ratios superan con creces el umbral mínimo del 50 % establecido en el punto 64 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, garantizando así que la ayuda pública siga siendo estrictamente proporcional a la necesidad residual de financiación y que la mayor parte del riesgo económico sea soportado por los accionistas y los inversores privados. Esto es válido tanto para la financiación del plan inicial como para la financiación del plan revisado, de conformidad con el punto 124, letra b), de las Directrices de salvamento y de reestructuración, por lo que se refiere a la modificación del plan considerado de forma aislada.

(298) Además, la combinación de medidas prevista según lo expuesto anteriormente cumple plenamente los requisitos de los puntos 61 y 65 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, ya que garantiza que la ayuda se limite al mínimo necesario y que la carga de la reestructuración se reparta a partes iguales entre las partes interesadas.

(299) La elevada contribución propia (62,3 %) es el mejor indicador de que la ayuda pública se limita al mínimo estrictamente necesario para permitir el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de la empresa, cumpliendo así plenamente el criterio de proporcionalidad de la ayuda de reestructuración.

(300) Además, aunque el punto 124 de las Directrices de salvamento y de reestructuración no exige examinar este aspecto del plan de reestructuración revisado, la Comisión considera que estas medidas de reestructuración se producen después de la absorción completa de las pérdidas acumuladas de Corsair, que han eliminado el valor de las acciones en poder de los accionistas existentes que han apoyado la reestructuración anterior (considerando 47).

(301) Por último, por lo que se refiere a la remuneración del Estado, la Comisión había expresado reservas en su Decisión de incoación en cuanto al hecho de que las autoridades francesas no hubieran previsto ninguna conversión de deuda en capital, al considerar que la mera condonación del crédito podía significar que todas las futuras ganancias de la reestructuración beneficiarían a los nuevos accionistas privados.

(302) Asimismo, el punto 67 de las Directrices de salvamento y de reestructuración establece que toda ayuda estatal que mejore el patrimonio neto del beneficiario deberá concederse en condiciones que permitan al Estado un porcentaje razonable de las futuras ganancias en valor del beneficiario, habida cuenta del importe de los fondos propios del Estados aportados en comparación con el patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas. A este respecto, cabe señalar que el concepto de «parte razonable de las ganancias futuras» para cualquier ayuda, incluidos los componentes que mejoran el patrimonio neto, depende del «patrimonio neto restante de la empresa después de haber contabilizado las pérdidas», y que estos dos términos deben aplicarse conjuntamente.

(303) Por lo que se refiere a Corsair, tras la aplicación de las medidas de reestructuración, los accionistas actuales (OMRP) y los acreedores garantizados (el Estado francés) vieron sus acciones completamente eliminadas y sus créditos casi totalmente anulados (considerando 47). Por lo tanto, ya no hay fondos propios que puedan beneficiarse de futuras ganancias derivadas de la inyección de fondos públicos o de la condonación de la deuda.

(304) En estas circunstancias, la Comisión considera que, por lo que se refiere a los requisitos del punto 67 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, la ausencia de una remuneración específica por la condonación de las deudas de Corsair está plenamente justificada. Los accionistas y acreedores garantizados fueron (casi) completamente sacrificados, por lo que ya no pueden soportar la carga de la reestructuración de Corsair.

(305) Dicho esto, la Comisión observa, no obstante, que las autoridades francesas han demostrado de manera convincente que la remuneración económica implícita de la condonación de los créditos estaría directamente relacionada con el éxito del plan de reestructuración y, por tanto, con las perspectivas de un retorno a las mejores fortunas para Corsair. Del mismo modo, el importe de la remuneración expresado en porcentaje de los créditos condonados es considerable, y se pagaría prioritariamente antes que la remuneración de los nuevos accionistas, incluido el *Conseil départemental* (Consejo Regional). Sin embargo, estos últimos aceptan asumir los riesgos de las inyecciones que el Estado no está aceptando mediante la condonación de los créditos que es poco probable que se reembolsen. Por lo tanto, el perfil asimétrico y de menor riesgo del Estado justifica la remuneración mediante la cláusula de prosperidad, que disipa las dudas planteadas.

(306) Sobre esta base, la Comisión ha examinado la remuneración de la ayuda acordada por el Estado francés, en particular la condonación de créditos, a la luz de los requisitos establecidos en los puntos 54 y 67 de las Directrices de salvamento y de reestructuración sobre la remuneración de la ayuda y el reparto de cargas.

(307) En primer lugar, por lo que se refiere a la remuneración de la ayuda, la Comisión considera que la estructura elegida por las autoridades francesas cumple el requisito de una remuneración adecuada que tenga en cuenta la situación financiera crítica y el perfil del riesgo asumido por el Estado dadas las circunstancias de la situación de Corsair. Las autoridades francesas han optado por una cláusula de prosperidad, en lugar de una remuneración fija e inmediata (que podría haber puesto en peligro la viabilidad de Corsair) o acciones con un valor y una remuneración inciertos. La cláusula supedita la remuneración del Estado a los resultados futuros y al saneamiento efectivo del balance, y la cláusula solo se activa cuando se alcanza una situación neta positiva. El mecanismo de reembolso, basado en el [...] % de un importe vinculado al resultado de explotación, garantiza, por tanto, que el Estado sea remunerado por la generación de flujos financieros operativos de la empresa, y no por la acumulación de nuevas deudas. Esta remuneración potencial, limitada a [...] EUR, imita el comportamiento de un acreedor que acepta convertir su crédito (cuyo valor actual es cero, ya que Corsair no puede reembolsarlo) en un instrumento participativo condicional, garantizando así que la ayuda se compense únicamente con las ganancias de reestructuración.

(308) En segundo lugar, la Comisión considera que el punto 67 de las Directrices de salvamento y de reestructuración no exige ningún reparto de cargas adicional una vez que los accionistas actuales de Corsair (que participaron en la financiación del plan inicial) hayan visto sus acciones totalmente amortizadas para absorber pérdidas, de modo que no haya «el patrimonio neto restante», cuyos titulares tendrían que compartir la carga de la reestructuración, junto con el Estado (véanse los considerandos 302 a 304), ya sea para los accionistas anteriores al plan aprobado en diciembre de 2020 o para los accionistas que financiaron el plan inicialmente aprobado. Dicho esto, aunque el punto pertinente de las Directrices de salvamento y de reestructuración exigiera un reparto de las cargas más allá de la plena eliminación de los instrumentos de capital existentes, lo que no ocurre en el caso de los accionistas del plan aprobado en diciembre de 2020, la cláusula de prosperidad también garantizaría el cumplimiento del principio de reparto equitativo de las cargas en la medida en que garantiza la simetría entre el riesgo asumido y el beneficio compartido. Al aceptar renunciar al crédito, el Estado asume inicialmente el riesgo y, al limitar el importe máximo de reembolso a [...] EUR, renuncia a la recuperación de la totalidad del importe, lo que podría disuadir a nuevos accionistas y acreedores privados de invertir a largo plazo en la empresa. Por lo tanto, este límite máximo permite a los inversores privados beneficiarse plenamente de un rendimiento futuro superior a dicho límite máximo, que está reservado al Estado.

(309) Sobre la base de estas explicaciones y justificaciones presentadas por las autoridades francesas, la Comisión considera que esta estructura garantiza que el Estado tenga una participación adecuada en las futuras ganancias de valor de Corsair. La ayuda estatal concedida en forma de condonación de créditos, que tiene el efecto de mejorar la posición del patrimonio neto de la empresa, se compensa, por tanto, con la cláusula de prosperidad. Este mecanismo garantiza que el Estado reciba una parte razonable de los beneficios futuros de la reestructuración, en proporción al esfuerzo realizado para rescatar a la empresa. Al vincular el reembolso al Estado a los resultados de explotación y a la consecución de una situación positiva neta, este enfoque establece un reparto equilibrado de riesgos y beneficios con los inversores privados, lo que constituye una señal positiva y creíble en lo que respecta a la sostenibilidad del modelo de negocio de Corsair.

(310) Más concretamente, la cláusula establece que, cuando se cumplan las condiciones establecidas, Corsair procederá a reembolsar anualmente un importe correspondiente al [...] % de la diferencia positiva entre su resultado de explotación, incluidas las provisiones para mantenimiento, y la amortización de la deuda restablecida ([51]). La activación efectiva de esta cláusula está supeditada al cumplimiento acumulativo de condiciones financieras estrictas, a saber, la existencia de un patrimonio neto positivo y el mantenimiento de una situación de flujo de tesorería suficiente, garantizando así que los pagos efectuados en virtud de la cláusula de volver a la prosperidad no comprometan la solvencia o la liquidez de la Empresa.

(311) Además, el mecanismo incluye una cláusula de «exceso de efectivo», destinada a cubrir una mayor parte de la creación de valor en caso de que el flujo de caja de Corsair supere el 75 % del importe de los requisitos reglamentarios de funcionamiento. En este caso, y siempre que se mantengan unos fondos propios y un flujo de caja positivos que se sitúen persistentemente por encima de este umbral, la contribución anual de Corsair se incrementaría hasta el 75 % de su resultado de explotación anual, con sujeción al límite máximo acumulado de [...] EUR. Este mecanismo garantiza que el retorno a la prosperidad se adapte dinámicamente a la capacidad de pago real de la empresa, sin ejercer una presión indebida sobre su estructura financiera.

([51]) Véase el anexo 5 de la Hoja de condiciones firmada el 7 de noviembre de 2025.

(312) La Comisión también observa que la cláusula prevé un mecanismo de vencimiento anticipado en caso de cesión de Corsair, en virtud del cual el saldo adeudado se reembolsaría en este momento, dentro del límite máximo global establecido. Esta disposición permite garantizar que el Estado se beneficie equitativamente de cualquier evento positivo de liquidez.

(313) Sobre la base de las previsiones financieras comunicadas por las autoridades francesas, la Comisión considera que, en el hipótesis de base, las condiciones de activación de la cláusula de retorno a la prosperidad solo se cumplirían a partir del ejercicio [...], cuando el patrimonio neto de Corsair volviese a ser persistentemente positivos y la situación del flujo de tesorería alcanzase un nivel suficiente. La activación de la cláusula hasta el límite máximo de [...] EUR se produciría entonces sin poner en peligro el refuerzo progresivo de los fondos propios, que seguiría siendo positivo durante todo el período considerado, o la capacidad de Corsair para financiar sus operaciones e inversiones futuras.

(314) En estas condiciones, la Comisión considera que el mecanismo de retorno a la prosperidad previsto es proporcionado, está estrictamente condicionado al restablecimiento efectivo de la viabilidad de Corsair y está en consonancia con los objetivos de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en la medida en que permite limitar los costes netos de la intervención estatal, evitando al mismo tiempo cualquier obstáculo a la recuperación a largo plazo de la empresa.

(315) En consecuencia, las dudas iniciales de la Comisión sobre la proporcionalidad de la ayuda prevista se han disipado y el paquete global de intervenciones estatales y privadas para Corsair puede considerarse compatible con el mercado interior con arreglo a las Directrices de salvamento y de reestructuración.

5.3.2.2. Medidas para limitar el falseamiento de la competencia

(316) De conformidad con el punto 76 y siguientes de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración, cuando se conceda una ayuda de reestructuración, deben adoptarse medidas para limitar el falseamiento de la competencia, de manera que se reduzcan todo lo posible los efectos negativos sobre las condiciones comerciales y los efectos positivos superen a los negativos.

(317) Estas medidas deben abordar tanto el problema del riesgo moral como posibles falseamientos en los mercados en los que opera el beneficiario. El alcance de tales medidas se determina mediante un análisis caso por caso, que incluye criterios como el tamaño y la naturaleza de la ayuda, las condiciones y circunstancias en las que se concedió, el tamaño y la importancia relativa del beneficiario en el mercado, y el alcance de las medidas de contribución propia y reparto de cargas.

(318) En particular, las medidas para limitar el falseamiento de la competencia deben consistir, por lo general, en medidas estructurales, es decir, cesiones claras de actividades viables, y excluir las cesiones de actividades deficitarias que, de todos modos, deberían abandonarse para preservar la viabilidad. Un principio fundamental es que las medidas no deben comprometer las perspectivas de restablecimiento de la viabilidad del beneficiario ni adoptarse a expensas de los consumidores y de la competencia.

(319) De conformidad con el punto 124, letras c) y d), de las Directrices de salvamento y de reestructuración, cuando se haya modificado un plan de reestructuración, la Comisión exigirá al Estado miembro de que se trate, si aumenta el importe de la ayuda, medidas para limitar el falseamiento de la competencia que sean más amplias que las impuestas inicialmente y, si las medidas propuestas para limitar el falseamiento de la competencia son más limitadas que las impuestas inicialmente, una reducción correspondiente del importe de la ayuda. Cuando una ayuda de reestructuración se examine con arreglo a las Directrices de salvamento y de reestructuración, la concesión de cualquier otra ayuda durante el período de reestructuración, aunque sea en aplicación de un régimen ya autorizado, puede influir en la evaluación de la Comisión por lo que se refiere al necesario alcance de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia. En consecuencia, la Comisión evalúa el alcance de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia teniendo en cuenta otras ayudas de cualquier tipo concedidas al beneficiario durante el período de reestructuración.

(320) En su Decisión de incoación, la Comisión había declarado que Francia tenía la intención, en el plan revisado de reestructuración de Corsair, de ajustar las medidas inicialmente aceptadas. En la práctica, Francia preveía que: i) Corsair se comprometería a renunciar a hasta 365 franjas horarias de despegue y aterrizaje entregándolas a la asociación COHOR, y ii) el aumento de la flota se limitaría a diez aviones a partir de agosto de 2024. Además, no se hizo ninguna mención a la renovación o el refuerzo de las medidas anteriores.

(321) Sobre esta base, y teniendo en cuenta la ayuda estatal complementaria (incluidos 32 400 000 EUR) recibida y por recibir durante el período de reestructuración, la Comisión expresó serias dudas sobre la idoneidad de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia. De conformidad con el punto 124, letra c) de las Directrices de salvamento y de reestructuración, si se aumenta el importe de la ayuda, las medidas para limitar el falseamiento de la competencia deberán ser más amplias que las impuestas inicialmente. Sin embargo, las medidas se mantuvieron sustancialmente inalteradas a pesar de un aumento significativo de la ayuda. El aumento de la flota a diez aviones vulneraba el principio de reducción del tamaño de la flota con el aumento de la ayuda y que, incluso si se calculaba en términos de asientos, la capacidad se mantenía ligeramente por encima de la establecida en el plan de 2020.

(322) Además, la renuncia a franjas horarias no parecía ni cualitativa ni cuantitativamente más significativa que la medida inicial de poner una cuota anual a disposición de una tercera empresa, para la que, además, no se había respetado el procedimiento de aprobación del pliego de condiciones. Por consiguiente, la ayuda de reestructuración revisada planteaba serias dudas en cuanto a su compatibilidad con las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(323) Por lo que se refiere al aumento del tamaño de la flota de Corsair, tras los intercambios con las autoridades francesas, el plan de negocio de la Hoja de condiciones relativa a la adaptación del plan de reestructuración de Corsair, firmado por Corsair, sus accionistas y el Estado francés, prevé ahora, a diferencia de las versiones anteriores [...] ([52]). Del mismo modo, el número de franjas horarias que podrían transferirse temporalmente a los competidores que las solicitaron se ha duplicado con creces. Junto con la evolución del tamaño de la flota, esta duplicación ha abordado adecuadamente las dudas planteadas por la Comisión en su Decisión de incoación.

(324) Además de las medidas establecidas en el plan inicial, el paquete de medidas incluye ahora: i) una reducción sustancial de los vuelos en las rutas de los departamentos de ultramar — las autoridades francesas han acordado suprimir 97 de las rotaciones de Corsair desde la Francia metropolitana a Fort de France, Pointe à Pitre y Reunión para el ejercicio 2025/2026, con el fin de alcanzar un volumen anual equivalente a las rotaciones realizadas por término medio por un avión de Corsair —; ii) la renuncia permanente por parte de Corsair a 700 franjas horarias en el aeropuerto París-Orly; y iii) la liberación temporal por parte de Corsair de 800 franjas horarias en el aeropuerto París-Orly hasta el final del período de reestructuración.

(325) Por lo que se refiere a la evaluación de las medidas, en primer lugar, las actividades de Corsair tienen lugar en las zonas asistidas a que se refiere el artículo 107, apartado 3, letra a), del TFUE (territorios de ultramar), lo que justifica una aplicación más flexible de los principios establecidos en las Directrices de salvamento y de reestructuración, como se indica en el punto 98 de las Directrices. Esto justifica los requisitos menos estrictos en términos de reducción de la capacidad o de la presencia en el mercado. A este respecto, la medida de comportamiento que reduce las rotaciones hacia los destinos de ultramar reduce el uso de aviones y servicios de transporte prestados por el equivalente de [...] para el período de reestructuración restante. Su objetivo es reducir el falseamiento de la competencia en destinos dentro del mercado interior a los que solo prestan servicio compañías aéreas competidoras registradas en la UE, lo que no es el caso de los destinos africanos de Corsair.

(326) Del mismo modo, las franjas horarias afectadas por la medida constituyen una parte significativa del [...] % de las franjas horarias disponibles para Corsair en el aeropuerto París-Orly. Debido a la congestión y a las limitaciones del tráfico aéreo en dicho aeropuerto, la demanda de franjas horarias supera la oferta, lo que crea una barrera a la entrada para los competidores que desean ofrecer vuelos. Por lo tanto, esta medida también se dirige a las rutas explotadas por Corsair.

(327) Por último, es probable que la apertura a los acuerdos con otras empresas que lo soliciten abra parte del mercado y de la red de Corsair a la competencia y fomente una ampliación de los acuerdos que, al aumentar la oferta de servicios, solo puede ser beneficiosa para la competencia y los consumidores. El compromiso de Corsair de negociar acuerdos de código compartido de buena fe contribuiría a reforzar la interconexión de las redes y a mejorar el acceso al mercado de otras compañías aéreas. Esto afecta, en particular, a las pequeñas compañías aéreas, que, dado el tamaño limitado de su red, no pueden ofrecer a sus clientes un servicio y una experiencia similares a los de las grandes compañías aéreas, que pueden prestar tales servicios con su propia flota dentro de sus redes.

([52]) Anexo II de la Hoja de condiciones: Presentación «Proyecto Gwalior», 23 de mayo de 2025, p. 11.

(328) Todas las medidas deben evaluarse también a la luz del tamaño y la importancia relativos de Corsair en el mercado, así como de las características del mercado en cuestión. Los datos disponibles muestran que el mercado de la aviación en Europa está creciendo y, en 2025, ha reanudado los niveles de actividad de 2019; también demuestran que, gracias a los ajustes realizados, no existe exceso de capacidad. Más concretamente, en el caso de Francia y el beneficiario, con una media de 16 vuelos diarios en 2024, último año completo del que se dispone de datos, Corsair representó un volumen del [...] % del total de 4 086 vuelos diarios con origen o destino en Francia, una cifra que ha experimentado un crecimiento del 2 % en comparación con el año anterior ([53]). Del mismo modo, en valor, los [...] EUR de ingresos de Corsair solo representaron ([...] %) de los 8 500 000 000 EUR transferidos por compañías aéreas registradas en Francia en 2023, último año completo del que se dispone de datos ([54]).

(329) Por lo tanto, los falseamientos de la competencia causados por la ayuda son muy limitados y las medidas para remediar la situación deben tenerlo en cuenta. Esto es tanto más cierto cuanto que Corsair no posee activos propios, como aviones que puedan venderse para fomentar la entrada en el mercado de nuevos competidores, la expansión de competidores existentes o la actividad transfronteriza.

(330) Por lo que se refiere a las circunstancias en las que se concedió la ayuda, cabe señalar que la modificación del plan de reestructuración se produjo a raíz de acontecimientos inevitables fuera del control de Corsair, principalmente la prolongación de la crisis de la COVID-19 y la agresión militar de Rusia contra Ucrania, lo que llevó a Corsair a desviarse del plan de negocio inicial, ya sea en lo que respecta a trayectoria financiera (considerando 346) o a destinos, con una reorientación hacia África y, por tanto, fuera del mercado interior. Además, la gran mayoría de la ayuda solicitada como parte del plan revisado de reestructuración consiste en una renuncia a la ayuda concedida en 2020 en forma de préstamos, no de nuevas inyecciones. Estas circunstancias también deben tenerse en cuenta al analizar la idoneidad de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia.

(331) Además, también debe tenerse en cuenta el importe de la contribución propia, que es relativamente elevado en comparación con el importe de la ayuda. Incluso después de añadir los 6 000 000 EUR de ayuda de las autoridades locales de las regiones de ultramar a través de OMRP (que sirvió de base para el plan de reestructuración inicial), tanto la ayuda anterior como la ayuda ahora notificada financian un porcentaje muy inferior a la mitad de los costes de reestructuración. Al igual que las medidas de ayuda, las contribuciones propias realizadas por Corsair como parte de la reestructuración abordan tanto las necesidades de solvencia como de liquidez de Corsair, reduciendo así el alcance de la intervención estatal. Del mismo modo, debe tenerse en cuenta la participación de los accionistas actuales, como en el caso de los accionistas anteriores con la Decisión de 2020, que han visto reducida su participación a cero como parte de la próxima ampliación de capital. En el caso de Corsair, unos mayores grados de contribución propia y reparto de cargas, al limitar el importe de la ayuda y el riesgo moral, reducen el alcance necesario de las medidas para limitar el falseamiento de la competencia, tal como se establece en el punto 90 de las Directrices de salvamento y de reestructuración.

(332) Por último, en cuanto al impacto de los compromisos propuestos en la viabilidad a largo plazo de la empresa, un criterio esencial es que las medidas que limiten las distorsiones no reduzcan la actividad hasta el punto de comprometer el restablecimiento de su viabilidad. A este respecto, como se muestra en la última versión del plan revisado de reestructuración, Corsair está de nuevo en vías de recuperar su viabilidad, incluso en una hipótesis pesimista que incorpora las medidas contra el falseamiento propuestas.

(333) La Comisión considera que, teniendo en cuenta las circunstancias y los factores tomados en consideración para calibrar las medidas, dada la extensión de las franjas horarias adicionales liberadas temporalmente, además de las medidas del plan inicial, este paquete de medidas claramente mejorado cumple plenamente los requisitos de las Directrices de salvamento y de reestructuración, en particular su punto 124, letra c), al garantizar que cualquier efecto negativo sobre la competencia causado por la ayuda adicional se contrarreste adecuadamente. Además, Corsair renunciará permanentemente a 700 franjas horarias en el aeropuerto París-Orly y cesará 97 rotaciones de la Francia metropolitana a Fort de France, Pointe à Pitre y Reunión durante el ejercicio 2025/2026.

([53]) Eurocontrol, «Panorama de la aviación europea», 23 de enero de 2025. Datos de Corsair extraídos del proyecto Gwailor, 23 de mayo de 2025, p. 11.

([54]) IATA, «The Value of Air Transport to France» [«El valor del transporte aéreo para Francia», documento en inglés], fuente: Oxford Economics, 2023.

5.3.2.3. Ponderación de los efectos positivos de la ayuda con el efecto negativo en el mercado interior

(334) Una medida de ayuda estatal es compatible con el mercado interior con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE cuando sus efectos positivos superan a sus efectos negativos. En las Directrices de salvamento y de reestructuración, la Comisión estableció los criterios que aplica al evaluar la compatibilidad con el mercado interior de las ayudas de reestructuración de una empresa en crisis, velando por que el desarrollo de la actividad económica en cuestión no altere las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.

(335) En las Directrices de salvamento y de reestructuración, la Comisión estableció los criterios que examina cuando evalúa la compatibilidad de las ayudas de reestructuración con el mercado interior, velando por que el desarrollo de la actividad económica en cuestión no altere las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común. La Comisión también previó la posibilidad de modificar las ayudas de reestructuración ya aprobadas mediante el establecimiento de condiciones de compatibilidad para tales cambios en el punto 124 de las Directrices.

(336) En el presente caso, la evaluación expuesta en las secciones 5.3.1 y 5.3.2 (y también en la sección 5.3.3 por lo que se refiere al principio de ayuda única) muestra que se cumplen las condiciones establecidas en las Directrices y que se han disipado todas las preocupaciones planteadas por la Comisión en su Decisión de incoación. El plan de reestructuración de Corsair prevé el restablecimiento de la viabilidad; el aumento de los costes de reestructuración y el importe de la ayuda se ven compensados por un aumento de la contribución propia y el refuerzo de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia.

(337) Por último, si bien el aumento de la ayuda y la ampliación del plan de reestructuración tienen efectos no desdeñables en el sector del transporte aéreo, cabe destacar que esta ayuda modificada permite abordar una deficiencia del mercado y evitar dificultades sociales que podrían afectar a zonas limitadas por su insularidad y lejanía. La Comisión también tiene en cuenta el hecho de que las rutas atendidas por Corsair no conectan dos Estados miembros diferentes de la UE, sino territorios franceses, ya sea con terceros países o, de manera más decisiva, con las regiones ultraperiféricas afectadas por las limitaciones específicas identificadas en el artículo 349 del TFUE (Guadalupe, Martinica, Reunión, San Bartolomé y San Martín), donde contribuye a la continuidad territorial con la Francia metropolitana. Por lo tanto, la ayuda de reestructuración de Corsair no afecta indebidamente al comercio entre Estados miembros, dado el escaso interés de los operadores de otros Estados miembros en prestar servicio en estas rutas, por diversas razones (véase el considerando 16).

(338) En consecuencia, los efectos positivos de la ayuda de reestructuración modificada para el desarrollo de la actividad en cuestión compensan los efectos negativos potenciales para la competencia y el comercio, que, por tanto, no se ven afectados negativamente en forma contraria al interés común.

5.3.2.4. Conclusión sobre la compatibilidad

(339) A la luz de las conclusiones de la evaluación expuesta anteriormente, la Comisión considera que la nueva ayuda de reestructuración cumple los principales requisitos de las Directrices de salvamento y de reestructuración y, por consiguiente, que las condiciones comerciales en el mercado interior no se ven afectadas negativamente en forma contraria al interés común, de modo que la ayuda de reestructuración es compatible con el mercado interior de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE.

5.3.3. *Compatibilidad de la ayuda adicional concedida a Corsair durante el período de reestructuración*

(340) En su Decisión de incoación (véanse los considerandos 116 a 118), la Comisión constató que la ayuda adicional recibida por Corsair durante el período de reestructuración no se había notificado individualmente, contrariamente a los requisitos establecidos en el punto 129 de las Directrices de salvamento y de reestructuración. Las autoridades francesas reconocieron que, dado que Corsair era una empresa en crisis a 31 de diciembre de 2019, no debería haberse beneficiado de las disposiciones aplicadas como parte del Marco Temporal, y admitieron que podría haberse cometido un error en el contexto excepcional de la crisis de la COVID-19 (véanse los considerandos 18 a 21). No obstante, expresaron su esperanza de que pudiera encontrarse una solución para regularizar la situación.

(341) La Comisión reiteró que, de conformidad con el principio de ayuda única establecido en el punto 70 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, una empresa que ya se hubiera beneficiado de una ayuda de reestructuración no podría recibir nuevas ayudas de este tipo durante la ejecución del plan. En este caso, Corsair siguió solicitando y recibiendo varias ayudas públicas entre marzo de 2021 y abril de 2022, cuando ya estaba en proceso de reestructuración.

(342) Aunque la pandemia de COVID-19 podría justificar cierta compensación por las pérdidas relacionadas con las restricciones de viaje, la Comisión señaló que las intervenciones del Estado francés (por un importe de 32 400 000 EUR en ayudas adicionales) se sumaban a los 136 900 000 EUR ya aprobados en 2020. Este carácter recurrente de la ayuda suscitó serias dudas en cuanto al cumplimiento del principio de ayuda única y a la idoneidad de la primera operación de reestructuración.

(343) Por consiguiente, y a falta de una base jurídica alternativa para evaluar la compatibilidad de la ayuda con el mercado interior, la Comisión consideró que seguían existiendo dudas en cuanto a su compatibilidad con arreglo al artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, en particular en lo que se refiere al restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de Corsair, la proporcionalidad de la ayuda y la idoneidad de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia.

(344) En este contexto, la Comisión señaló que, el 19 de diciembre de 2025, Corsair había procedido a devolver voluntariamente la totalidad del importe de 32 400 000 EUR correspondiente a la ayuda adicional concedida en 2021 y 2022, incluidos los intereses correspondientes. La recuperación efectiva de la ayuda ilegal priva a Corsair de la ventaja que le confiere la ayuda y elimina cualquier riesgo de doble intervención del Estado o de acumulación no autorizada de ayudas. Posteriormente, se ha regularizado completamente el incumplimiento detectado y se han disipado las dudas, en particular en lo que se refiere a la proporcionalidad de la ayuda y a la idoneidad de las medidas destinadas a limitar el falseamiento de la competencia.

(345) Habida cuenta del principio de «ayuda única» establecido en el punto 70 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, la evaluación de la recepción de ayuda ilegal adicional debe tener en cuenta las circunstancias durante el período en que se concedió la ayuda (es decir, entre abril de 2021 y mayo de 2022); estas circunstancias estuvieron marcadas por los continuos efectos en todo el mundo de la crisis más profunda a la que se ha enfrentado el transporte aéreo desde su creación. Estos efectos se agravaron aún más en el caso de Corsair, ya que la compañía aérea operaba casi exclusivamente en territorios en los que el transporte aéreo estaba gravemente restringido por razones de salud pública y circunstancias inevitables (considerandos 19 y 20).

(346) Estas circunstancias y efectos combinados contribuyeron a aumentar las pérdidas de Corsair más allá de lo que había justificado el plan de reestructuración. Cuando la Comisión aprobó la ayuda de reestructuración en diciembre de 2020, las pérdidas acumuladas previstas entre 2020 y 2022 ascendían a [...] EUR. Las pérdidas reales durante ese período ascendieron a [...] EUR ([55]). Esta diferencia estaba lejos de compensarse con las demás ayudas compatibles con arreglo al artículo 107, apartado 2, letra b), del TFUE aprobadas en aquel momento ([56]).

(347) Por último, resulta que se concedieron ayudas ilegales durante la ejecución del plan de reestructuración. Incluso si se analizara como ayuda adicional (a pesar de haber sido recuperada) que cubre los costes incurridos en 2021 ([57]), esta ayuda sigue estando muy por debajo de la contribución propia adicional para cubrir los costes de reestructuración con respecto al importe total, y muy por debajo de la ayuda de reestructuración aprobada en diciembre de 2020 además de las medidas cubiertas por la presente Decisión (cuadro 1). Además, la diferencia entre los costes de reestructuración estimados en diciembre de 2020 y los costes realmente soportados en 2021 por Corsair excluye la posibilidad de que los mismos costes estén cubiertos por la ayuda de reestructuración y cualquier ayuda ilegal.

([55]) Decisión de diciembre de 2020, cuadro 1, nota a pie de página de la página 3 y plan revisado de reestructuración.
([56]) Decisión de diciembre de 2020, nota a pie de la página 4.
([57]) A este respecto, la Comisión observa que la ayuda en cuestión recibida por Corsair en 2022 se concedió para compensar los costes soportados hasta finales de 2021 [véase la Decisión de ampliación, considerando 21, inciso iii), y la Decisión mencionada en la nota a pie de página de la página 12 de la Decisión de ampliación].

(348) En estas condiciones, recibir una ayuda ilegal por importe de 32 400 000 EUR debido a circunstancias excepcionales e imprevisibles no imputables a Corsair permite hacer una excepción al principio de ayuda única establecido en el punto 72, letra c), de las Directrices de salvamento y de reestructuración. Por consiguiente, y teniendo en cuenta el reembolso íntegro de esta ayuda y sus intereses asociados, la concesión de esta ayuda no es un obstáculo para la concesión de ayuda adicional destinada a financiar el plan revisado de reestructuración y no afecta a la forma en que se contabiliza este último (véase el considerando 119).

(349) Una excepción como la mencionada en el considerando 348 no es necesaria para el apoyo de 6 000 000 EUR de las autoridades locales de las regiones de ultramar a través de OMRP, que sustentaba el plan de reestructuración inicial objeto de la Decisión de 2020. Aunque este apoyo resultó ser una ayuda ilegal, ya estaba previsto en el plan de reestructuración inicial y se pagó junto con las demás ayudas de reestructuración y con el mismo fin, como parte de la misma operación, de modo que no constituye un caso reiterado de ayuda que pueda infringir el principio de «ayuda única» establecido en los puntos 70 y 71 de las Directrices de salvamento y de reestructuración. Se trata de un componente de la operación de reestructuración, cuya financiación global se especifica en el cuadro 1, que debe considerarse ayuda compatible con el mercado interior por las mismas razones que se aplicaron a la ayuda aprobada en la Decisión de 2020, teniendo también en cuenta el contenido del considerando 331.

(350) Por consiguiente, la Comisión considera que se han disipado las dudas expresadas anteriormente en cuanto a la concesión de las ayudas adicionales. Por lo tanto, estos casos de ayuda ilegal recuperados entretanto ya no cuestionan la compatibilidad con el mercado interior, en el sentido del artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, de la ayuda en la que se basa el plan revisado de reestructuración.

### 5.4. **Uso indebido de la ayuda de reestructuración**

(351) En su Decisión de ampliación, la Comisión reiteró que, de conformidad con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades pueden considerarse compatibles con el mercado interior siempre que no alteren las condiciones de los intercambios comerciales en forma contraria al interés común.

(352) La Comisión también reiteró las disposiciones del artículo 108, apartado 2, del TFUE y del artículo 20 del Reglamento (UE) 2015/1589, que establecen que cualquier uso indebido de la ayuda puede dar lugar a que el Estado miembro en cuestión tenga que modificarla o suprimirla.

(353) En su Decisión de 2020, la Comisión consideró que la ayuda de reestructuración de Corsair era compatible con el artículo 107, apartado 3, letra c), del TFUE, siempre que se cumplieran plenamente el plan de reestructuración y las medidas de limitación del falseamiento de la competencia incluidas en él (considerando 101 de la Decisión de incoación). Además, las autoridades francesas se habían comprometido a presentar informes semestrales a la Comisión con el fin de garantizar un seguimiento periódico de la ejecución del plan, de los desembolsos de la ayuda y de cualquier desviación de las trayectorias financieras inicialmente aprobadas (considerando 102 de la Decisión de 2020).

(354) De conformidad con los puntos 122, 126 y 129 de las Directrices de salvamento y de reestructuración, cualquier incumplimiento en la ejecución del plan o cualquier ayuda adicional concedida al margen de la decisión inicial debe notificarse a la Comisión y considerarse un uso indebido de la ayuda inicial.

#### 5.4.1. *El requisito de limitar la flota a nueve aviones*

(355) En su Decisión de incoación, la Comisión consideró que el uso de la ayuda de reestructuración de Corsair incumpliendo los compromisos contraídos en virtud de la Decisión de 2020, en particular la limitación de la flota a nueve aviones, tal como se establece en el considerando 88, letra b), de dicha Decisión, podría constituir un uso indebido de la ayuda en el sentido del artículo 108, apartado 2, del TFUE (considerando 65 de la Decisión de ampliación). En tal caso, la Comisión debe decidir si Francia debe suprimir o no la ayuda aprobada recuperándola o modificándola en un plazo por determinar.

(356) Sobre la base de las observaciones de los competidores y de la información comunicada por las autoridades francesas, la Comisión constató que, durante las temporadas de verano de la IATA de 2023 y 2024, Corsair había explotado una flota compuesta por al menos diez aviones mediante el fletamento repetido de aviones durante períodos prolongados (considerandos 48 a 62 de la Decisión de ampliación). Las autoridades francesas reconocieron que se habían superado los límites, al tiempo que afirmaron que se trataba de casos puntuales justificados debido a circunstancias excepcionales que escapaban al control de Corsair (véase el considerando 49 de la Decisión de ampliación).

(357) Sin embargo, por lo que se refiere al tamaño de la flota de Corsair para 2021 y 2022, la información facilitada por las autoridades francesas muestra que cualquier caso en el que se superase el límite establecido en la Decisión de 2020 podría explicarse por la latencia inherente al proceso de matriculación de los aviones y no por el fletamento de un décimo avión (véase el considerando 62 de la Decisión de ampliación).

(358) En este contexto, la Comisión sostuvo que superar la flota máxima aprobada podría constituir un uso indebido de la ayuda en el sentido del artículo 20 del Reglamento (UE) 2015/1589 (véase el considerando 65 de la Decisión de ampliación). Por lo tanto, decidió ampliar el procedimiento de control formal para evaluar si este incumplimiento del límite de la flota ponía en tela de juicio la compatibilidad de la ayuda de reestructuración aprobada en la Decisión de 2020 y, en su caso, comprobar el tamaño real de la flota de Corsair durante el período de reestructuración ampliado.

5.4.2. *Evaluación de las modificaciones que deben introducirse en la ayuda de reestructuración*

(359) Sin embargo, la información presentada por Francia muestra el carácter *de minimis* de las desviaciones identificadas con respecto a la Decisión de 2020; las observaciones de terceros no contradicen esta conclusión.

(360) En particular, la Comisión observa que el uso por parte de Corsair de aviones adicionales desde 2020 siguió siendo estrictamente excepcional, justificado por circunstancias externas ajenas al control de la empresa (como retrasos en la entrega, imperativos de seguridad u operaciones de mantenimiento) y, en la práctica, nunca dio lugar a que se superara el límite máximo de nueve aviones establecido en la Decisión de 2020. Se demostró que estos casos puntuales, que representan menos del [...] % de la actividad cubierta por el plan de reestructuración, tenían una duración limitada y no tenían ningún impacto significativo en la competencia, como confirma el estudio presentado por las autoridades francesas (véase el considerando xx). Además, la Comisión señala que el procedimiento de investigación formal ampliado no determinó que Corsair hubiera superado el límite máximo de la flota ni en 2021 ni en 2022. Las partes interesadas no aportaron ninguna prueba que contradijera las explicaciones dadas por las autoridades francesas, tal como se expone en el considerando 357. Los únicos casos en los que se constató que Corsair había superado los límites máximos se refieren a los acontecimientos de 2023 y 2024.

(361) Por lo tanto, la Comisión considera que, incluso si se constata una irregularidad formal, es estrictamente insignificante. Así pues, la Comisión considera que, en lugar de imponer la recuperación de la ayuda de reestructuración en cuestión, una modificación de la ayuda constituye una medida suficiente para subsanar las irregularidades detectadas, de conformidad con el artículo 108, apartado 2, del TFUE.

(362) En este caso, la Comisión considera que, puesto que el uso indebido se refiere a una medida que limita el falseamiento de la competencia, también debe introducirse una modificación adecuada de la ayuda en el plan de medidas relativas a la competencia. Por lo tanto, son necesarias condiciones o medidas adicionales para reducir el falseamiento de la competencia en comparación con las medidas previstas para la ayuda inicial y que van más allá de las medidas calibradas en relación con la nueva ayuda. La renuncia permanente a 700 franjas horarias en el aeropuerto de París-Orly y la disminución de las rotaciones de la Francia metropolitana a Fort de France, Pointe à Pitre y Reunión cumplirán este requisito. Se trata de medidas que reducen los obstáculos a la entrada o facilitan la expansión de competidores establecidos en París-Orly, en el primer caso, y que se centran en rutas específicas en las que el fletamento temporal de un décimo avión puede haber tenido efectos directos o indirectos, en el segundo caso.

(363) Para ambas medidas, dado que ninguna de ellas se aplicaba a la ayuda de reestructuración inicial, fijarlas como condiciones da lugar a cambios en la ayuda ya aprobada. Sin embargo, no es necesario distinguir formalmente las medidas que deben adoptarse o los compromisos propuestos por Francia de las condiciones específicas que modifican la ayuda aprobada inicialmente. Así pues, todas las condiciones que debe cumplir Francia, en su caso Corsair, deben reflejarse en las condiciones a las que se supedita la aprobación de la ayuda.

5.5. **Supervisión del cumplimiento de la decisión**

(364) Además, habida cuenta de los casos en los que se concedieron ayudas adicionales a Corsair en 2021 y 2022, y del incumplimiento de las limitaciones de tamaño de la flota de aviones en 2023 y 2024, debe garantizarse el estricto cumplimiento de todas las condiciones establecidas en la presente Decisión, al igual que la capacidad de controlarlo. A tal fin, la Comisión considera necesario introducir la obligación de que Francia, a través de un administrador independiente tanto de las autoridades francesas como de Corsair, pueda comprobar el cumplimiento de su Decisión. Este administrador, que deberá ser aprobado por la Comisión, será responsable de supervisar estrechamente el cumplimiento de las condiciones establecidas en la Decisión, incluida la aplicación precisa del plan revisado de reestructuración y la comprobación de los resultados obtenidos en comparación con los previstos en las trayectorias financieras correspondientes. Las autoridades francesas, en cooperación con Corsair, comunicarán cualquier información y adoptarán todas las medidas necesarias para que el administrador pueda desempeñar debidamente sus funciones. El administrador presentará informes periódicos a la Comisión,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

1. La ayuda de reestructuración por un importe de 167 800 000 EUR, de los cuales 80 000 000 EUR en concepto de condonación de deudas públicas correspondientes al importe de los préstamos estatales concedidos en el marco del plan de reestructuración de 2020, y 87 8000 000 EUR en concepto de ayuda adicional, que la República Francesa tiene previsto ejecutar en beneficio de la entidad económica que comprende Corsair SAS y todas las filiales bajo su control, así como los 6 000 000 EUR ya concedidos a Corsair SAS en 2020 como parte de la inversión realizada por la empresa Outre-Mer R-Plane (OMR) en Corsair, son compatibles con el mercado interior, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el artículo 2.

*Artículo 2*

1. La República Francesa velará por que Corsair SAS, o sus filiales cuando proceda, apliquen plena e inmediatamente las medidas incluidas en el plan revisado de reestructuración, tal como se describe en la presente Decisión.

2. La República Francesa velará por que Corsair SAS, o sus filiales cuando proceda, apliquen plena e inmediatamente las medidas para limitar el falseamiento de la competencia descritas en la presente Decisión, a saber:

a) limitar la flota de Corsair SAS a nueve aviones hasta el final del período de reestructuración revisado;

b) reducir en noventa y siete rotaciones el número de rotaciones realizadas por Corsair SAS entre el aeropuerto de París-Orly y los aeropuertos de los tres destinos, Pointe-à-Pitre, Fort-de-France y Reunión, hasta el final del período de reestructuración revisado;

c) renunciar de manera irrevocable a 700 franjas horarias en el aeropuerto de París-Orly lo antes posible y, a más tardar, antes de que finalice el período de reestructuración revisado;

d) poner a disposición de uno o más terceros lo antes posible 800 franjas horarias en el aeropuerto de París-Orly hasta el final del período de reestructuración revisado;

e) ofrecer y negociar de buena fe acuerdos comerciales con las compañías aéreas que lo deseen, hasta el final del período de reestructuración revisado;

f) abstenerse de adquirir acciones de cualquier empresa, excepto cuando sea esencial para garantizar la viabilidad a largo plazo de Corsair SAS, o de sus filiales cuando proceda, y en ese caso, previa aprobación de la compra por parte de la Comisión, durante todo el período de reestructuración revisado; y

g) abstenerse de presentar las ayudas estatales como ventaja competitiva a la hora de comercializar sus productos y servicios durante todo el período de reestructuración revisado.

*Artículo 3*

1. La República Francesa presentará informes periódicos sobre la aplicación del plan de reestructuración y el cumplimiento de las condiciones de la presente Decisión, cada tres meses a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión y hasta el final del período de reestructuración revisado.

2. Los informes se presentarán a través de un mandatario independiente del beneficiario; la elección del mandatario será validada por la Comisión en un plazo de 30 días a partir de la adopción de la presente Decisión.

3. Los informes especificarán las fechas de desembolso o concesión efectiva de la ayuda y la contribución propia del beneficiario, la evolución de la red, la posición en el mercado, la flota de aviones y su utilización por Corsair SAS. Los informes investigarán cualquier desviación de las trayectorias financieras u operativas del plan revisado de reestructuración en términos de ingresos, control de costes y reducción, así como los resultados obtenidos mediante la reestructuración; en su caso, mostrarán las medidas correctoras aplicadas o que vayan a aplicarse para lograr los resultados establecidos en el plan. El mandatario evaluará exhaustivamente en cada informe el cumplimiento de las condiciones establecidas en el artículo 2 de la presente Decisión con el fin de señalar sin demora cualquier desviación detectada o previsible.

*Artículo 4*

El presente procedimiento de investigación formal establecido en el artículo 108, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, en la medida en que se refiere a una ayuda estatal por importe de 32 400 000 EUR concedida por la República Francesa entre 2021 y 2022 a Corsair SAS infringiendo el artículo 108, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y dado que se ha determinado que Corsair SAS ha reembolsado la ayuda con intereses, carece de objeto.

*Artículo 5*

La República Francesa informará a la Comisión, en un plazo de un mes a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas o que tiene intención de adoptar en cumplimiento de la misma.

*Artículo 6*

El destinatario de la presente Decisión es la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 23 de diciembre de 2025.

*Por la Comisión*
Teresa RIBERA
*Vicepresidenta Ejecutiva*