DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 8 de julio de 2008

sobre las medidas C 58/02 (ex N 118/02) ejecutadas por Francia en favor de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM)

[notificada con el número C(2008) 3182]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2009/611/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, 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 artículos citados ([1]), y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. **PROCEDIMIENTO**

(1) El 18 de febrero de 2002, la República Francesa notificó a la Comisión un proyecto de ayuda a la reestructuración en favor de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (en lo sucesivo, «la SNCM») ([2]), completado el 3 de julio de 2002 ([3]). La ayuda a la reestructuración notificada consistía en recapitalizar la SNCM, a través de la Compagnie Générale Maritime et Financière (en lo sucesivo, «la CGMF») ([4]), con un importe de 76 millones EUR.

(2) Mediante carta de 19 de agosto de 2002, la Comisión comunicó a las autoridades francesas la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal, en aplicación del artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, previsto en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ([5]).

(3) El 8 de octubre de 2006 ([6]), las autoridades francesas comunicaron a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de 19 de agosto de 2002 ([7]).

(4) A petición de las autoridades francesas se organizaron reuniones de trabajo con los servicios de la Comisión el 24 de octubre y el 3 de diciembre de 2002, y el 25 de febrero de 2003.

(5) En el marco de la incoación del procedimiento, la Comisión recibió observaciones de dos empresas: Corsica Ferries France (en lo sucesivo, «la CFF»), el 8 de enero de 2003 ([8]), y el grupo Stef-TFE, el 7 de enero de 2003, así como de distintos entes territoriales franceses, el 18 de diciembre de 2002, y el 9 y el 10 de enero de 2003. Mediante cartas de 13 y 16 de enero, y de 5 y 21 de febrero de 2003, la Comisión comunicó dichas observaciones a Francia, para que, a su vez, hiciese las suyas.

(6) Las autoridades francesas comunicaron a la Comisión sus comentarios sobre las observaciones de la CFF y Stef-TFE el 13 de febrero ([9]) y el 27 de mayo de 2003 ([10]).

(7) El 16 de enero de 2002, los servicios de la Comisión enviaron una solicitud de información complementaria, a la que las autoridades francesas respodieron el 21 de febrero de 2003.

(8) Mediante carta de 10 de febrero de 2003 ([11]), las autoridades francesas adujeron argumentos para demostrar que el proyecto de ayuda se ajustaba enteramente a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ([12]), (en lo sucesivo, «Directrices de 1999»).

(9) El 25 de febrero de 2003 ([13]), las autoridades franceses enviaron copia del acuerdo de accionistas que vinculaba a la SNCM con el grupo Stef-TFE, a petición de la Comisión.

(10) Mediante la Decisión 2004/166/CE, de 9 de julio de 2003 (en lo sucesivo, «la Decisión de 2003») ([14]), la Comisión aprobó la concesión, en determinadas condiciones, de la ayuda a la reestructuración en favor de la SNCM, pagadera en dos tramos: uno de 66 millones EUR y otro de un máximo de 10 millones EUR, en función del producto neto resultante de las cesiones de activos realizadas tras la adopción de la Decisión de 2003.

(11) El 13 de octubre de 2003, la CFF presentó un recurso de anulación de la Decisión de 2003 ante el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas (en lo sucesivo, «el Tribunal») (asunto T-349/03).

(12) El 8 de septiembre de 2004, la Comisión decidió considerar que las modificaciones solicitadas por Francia el 23 de junio de 2004: la permuta del buque *Aliso* por el buque *Asco* en la lista de buques que la SNCM estaba autorizada a utilizar tras la Decisión de 2003 y la venta del buque *Aliso*, en lugar del buque *Asco*, no eran motivo para poner en tela de juicio la compatibilidad con el mercado común de la ayuda a la reestructuración autorizada por la Decisión de 2003 ([15]).

(13) Mediante Decisión de 16 de marzo de 2005 (en lo sucesivo, «la Decisión de 2005»), la Comisión aprobó el pago de un segundo tramo de la ayuda a la reestructuración, por valor de 3,3 millones EUR, con lo que el importe total de la ayuda a la reestructuración autorizada se elevaba a 69 292 400 EUR.

(14) El 15 de junio de 2005, en el asunto T-349/03, el Tribunal anuló la Decisión de 2003, debido a una apreciación errónea del carácter mínimo de la ayuda. La consecuencia de dicho fallo fue que la Comisión volvía a estar en la etapa del procedimiento de investigación formal incoado por Decisión de 19 de agosto de 2002, invalidando las Decisiones de 8 de septiembre de 2004 y de 16 de marzo de 2005, que se basaban en la Decisión anulada de 2003.

(15) El 25 de octubre de 2005 ([16]), las autoridades francesas transmitieron a la Comisión información sobre la situación financiera de la empresa tras la notificación del plan de ayuda a la reestructuración de 18 de febrero de 2002.

(16) El 17 de noviembre de 2005 ([17]), las autoridades francesas proporcionaron datos sobre la actualización del plan de reestructuración de 2002 y la reconstitución de los fondos propios de la SNCM ([18]).

(17) El 15 de marzo de 2006, las autoridades francesas transmitieron a la Comisión una síntesis sobre el mercado, el plan de operaciones (parte de ingresos) y la cuenta de resultados previstos ([19]). Se transmitieron otros documentos a los servicios de la Comisión el 28 de marzo y el 7 de abril de 2006 ([20]). En este último correo, las autoridades francesas invitaron, además, a la Comisión a considerar que, en razón de su naturaleza de «compensación de servicio público», una parte de la ayuda a la reestructuración de 2002, concretamente el importe de 53,48 millones EUR, no era una medida adoptada en el marco de un plan de reestructuración, sino una no ayuda, con arreglo a la jurisprudencia del asunto Altmark ([21]), o una medida autónoma e independiente del plan de reestructuración con arreglo al artículo 86, apartado 2, del Tratado CE.

(18) El 21 de abril de 2006, se notificó a la Comisión un proyecto de concentración por el que las empresas Veolia Transport (en lo sucesivo, «VT») ([22]) y Butler Capital Partners (en lo sucesivo, «BCP») asumían conjuntamente el control de la SNCM ([23]), notificación realizada en virtud del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo ([24]). El 29 de mayo de 2006, la Comisión adoptó una Decisión por la que aprobaba esta operación de concentración ([25]).

(19) El 21 de junio de 2006 ([26]), las autoridades francesas transmitieron a la Comisión la Orden del Ministerio de Economía, Hacienda e Industria, de 26 de mayo de 2006, por el que se aprueban las operaciones financieras realizadas por la empresa CGMF; el Decreto nº 2006-606, de 26 de mayo de 2006, sobre la tranferencia de la SNCM al sector privado, y la Orden de 26 de mayo de 2006 por la que se aprueban las operaciones financieras realizadas por la SNCF.

(20) El 7 de junio de 2006 se transmitió a la Comisión información sobre la delegación de servicio público y las ayudas de carácter social relativas a la línea de Córcega ([27]).

(21) El 13 de septiembre de 2006, la Comisión decidió incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado CE, relativo a las nuevas medidas aplicadas en favor de la SNCM, integrando el plan de reestructuración notificado en 2002 ([28]) (en lo sucesivo, «la Decisión de 2006»).

(22) El 16 de noviembre de 2006, Francia transmitió a la Comisión sus observaciones en el marco de la Decisión de 2006 ([29]).

(23) A raíz de la solicitud de algunas partes interesadas de prorrogar un mes el plazo de presentación de sus observaciones ([30]), la Comisión decidió conceder ese plazo adicional a todas las partes interesadas ([31]).

(24) La Comisión recibió de la CFF ([32]) y de STIM d'Orbigny (en lo sucesivo, «STIM») ([33]) observaciones que fueron transmitidas a las autoridades francesas mediante correo de 20 de febrero de 2007. Un tercero interesado envió también sus comentarios, que se transmitieron a las autoridades francesas, y los retiró el 28 de mayo de 2008.

(25) Las autoridades francesas comunicaron sus observaciones sobre los comentarios de los terceros interesados el 30 de abril de 2007 ([34]).

(26) El 20 de diciembre de 2007, la CFF presentó una denuncia por las ayudas estatales contra la SNCM, que completa los envíos de información de 15 de junio y 30 de noviembre de 2007. La denuncia se refiere al artículo 3 del nuevo convenio de delegación de servicio público (en lo sucesivo, «DSP»), firmado en junio de 2007 por el ente territorial de Córcega y la agrupación Compagnie Méridionale de Navigation-SNCM para el período de 2007 a 2013. Según la CFF, la aplicación de esta cláusula permitió obtener nuevos recursos financieros, del orden de 10 millones EUR, para la SNCM en 2007. Por otra parte, la compensación abonada a la SNCM en concepto de obligaciones de servicio público se considera una ayuda estatal y, además, ilegal, ya que no se notificó a la Comisión.

(27) Dado que, tras la expiración de plazo fijado inicialmente hasta el 13 de febrero de 2007 ([35]), se transmitió a la Comisión un determinado número de datos, esta informó a las partes interesadas de su decisión de ampliar, hasta el 14 de marzo de 2008, el plazo para la presentación de observaciones de terceros.

(28) El 26 de marzo de 2008, la Comisión transmitió las observaciones de los terceros interesados a Francia, que comunicó sus comentarios en fecha de 28 de marzo, 10 de abril y 28 de abril de 2008.

2. IDENTIFICACIÓN DEL BENEFICIARIO DE LAS MEDIDAS OBJETO DE LA PRESENTE DECISIÓN

(29) El beneficiario de las medidas amparadas por la presente Decisión es la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), que agrupa varias filiales del sector marítimo y realiza el transporte marítimo de pasajeros, automóviles y camiones de las conexiones entre Francia continental y Córcega, Italia (Cerdeña) y el Magreb (Argelia y Túnez).

(30) La SCNM es una sociedad anónima surgida en 1969 de la fusión de la Compagnie générale transatlantique y la Compagnie de navigation mixte, ambas creadas en 1850. Esta compañía, que en su día se denominó Compagnie générale transméditerranéenne, fue rebautizada, en 1976, con el nombre de Société nationale maritime Corse-Méditerranée, después de que la Société nationale des chemins de fer (SNCF) hubiese adquirido una participación en su capital, dado que había sido seleccionada por el Gobierno francés para aplicar el principio de continuidad territorial con Córcega, alineando las tarifas del transporte marítimo con las aplicadas por la SNCF en el transporte ferroviario, según lo estipulado en un convenio firmado el 31 de marzo de 1976 para un período de veinticinco años. La Compagnie Générale Transatlantique había recibido ya del Gobierno francés la responsabilidad de garantizar el servicio de transporte marítimo de Córcega mediante un convenio anterior, celebrado el 23 de diciembre de 1948.

(31) En el momento de notificar la recapitalización, en 2002, la SNCM pertenecía en un 20 % a la SNCF y en un 80 % a la CGMF. Desde la apertura del capital de la SNCM, el 30 de mayo de 2006 (véase el considerando 18 de la presente Decisión), BCP y VT poseen, respectivamente, un 38 % y un 28 % del capital de la SNCM; la CGMF sigue teniendo un participación del 25 % (el 9 % del capital está reservado a los trabajadores).

(32) Las principales filiales de la SNCM son la Compagnie Méridionale de Navigation (en lo sucesivo, «CMN») ([36]), la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) ([37]), Aliso Voyage ([38]), Sud-Cargos ([39]), la Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) ([40]), Ferrytour ([41]) y Les Comptoirs du Sud ([42]).

(33) Tras la cesión de los buques de gran velocidad *Aliso*, en septiembre de 2004, y *Asco* ([43]), en mayo de 2005, la flota de la SNCM está compuesta por diez buques: cinco transbordadores ([44]), cuatro buques mixtos (carga y pasajeros) ([45]) y un buque de gran velocidad (BGV) que opera principalmente desde Niza ([46]), siete de los cuales son de su propiedad ([47]).

(34) En aras de la exhaustividad hay que recordar que los servicios de transporte marítimo regulares entre los puertos de Francia continental y Córcega se han garantizado, desde 1948, en el marco de un servicio público prestado, entre 1976 y 2001, por las empresas concesionarias SNCM y CMN, en virtud de un acuerdo marco celebrado inicialmente por veinticinco años. De acuerdo con las normas comunitarias vigentes ([48]), y a raíz de la licitación europea ([49]) organizada por el ente territorial de Córcega ([50]), la SNCM y la CMN asumieron conjuntamente la delegación de servicio público de los servicios marítimos de Córcega con salida de Marsella, a cambio de compensaciones financieras, durante el período de 2002 a 2006.

(35) Dado que la DSP expiraba a finales de 2006, el servicio público marítimo indicado, objeto de una nueva licitación a nivel europeo ([51]), se adjudicó a la agrupación SNCM — CMN, del 1 de mayo de 2007 al 31 de diciembre de 2013, por una subvención de aproximadamente 100 millones EUR anuales.

(36) De forma paralela, se impusieron obligaciones en relación con la frecuencia de las conexiones a todos los explotadores que prestaban servicios de transporte desde Tolón y Niza. En estas líneas, los residentes corsos y otras categorías de pasajeros son beneficiarios desde 2002, y lo serán hasta 2013, de ayudas sociales aplicadas en virtud de las Decisiones de la Comisión de 2 de julio de 2002 ([52]) y de 24 de abril de 2007 ([53]).

3. CONDICIONES DE MERCADO

(37) La SNCM opera principalmente en dos mercados distintos, tanto en lo que se refiere al tráfico de pasajeros como al tráfico de mercancías: por una parte, el servicio marítimo a Córcega y al Magreb, desde Francia, y, por otra, con carácter complementario, a Italia y España.

3.1. Servicios marítimos de Córcega

Transporte de pasajeros

(38) El servicio marítimo de Córcega para el transporte de pasajeros es un mercado que se caracteriza por su fuerte oscilación estacional y por picos de afluencia estacional hasta diez veces superiores a los de los meses más flojos, lo que exige de los operadores una flota que permita absorber esos momentos de máxima afluencia. La mitad del volumen de negocio se realiza en los meses de julio y agosto. Por otra parte, existe un desequilibrio en función del sentido del trayecto, incluso en los períodos de máxima afluencia: en julio, por ejemplo, la salida del continente se efectúa con lleno total y el regreso, casi de vacío. Así pues, los índices de carga anual media de los buques son relativamente bajos.

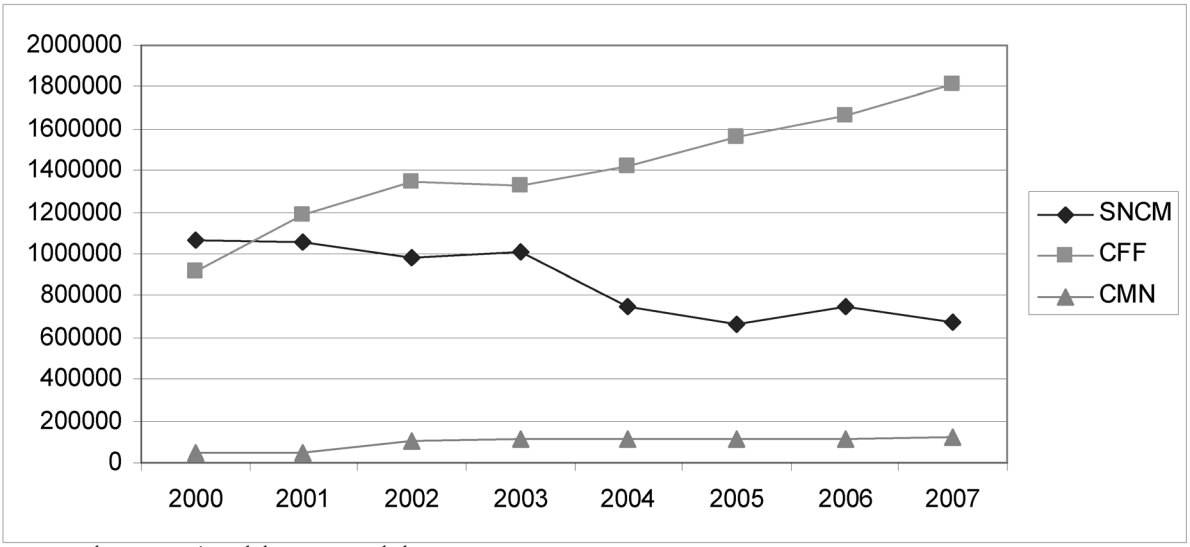
(39) La SNCM es el operador histórico que comunica Córcega con Francia continental. De manera esquemática, dos tercios de su actividad se realizan entre Marsella y Córcega en el marco de una delegación de servicio público; el último tercio de su actividad está constituido por conexiones con otros puntos de salida o de destino (Niza-Córcega, Tolón-Córcega o conexiones internacionales con Cerdeña o el Magreb).

(40) Durante mucho tiempo, la SNCM gozó de una situación de monopolio en su actividad principal. Sin embargo, a partir de 1996 tuvo que enfrentarse a una competencia en rápido desarrollo. Así, la empresa Corsica Ferries France (CFF) es en la actualidad el operador dominante de las conexiones marítimas entre el continente y Córcega, y su cuota de mercado no deja de aumentar. Aunque su presencia en este mercado solo data de 1996, entre 2000 y 2005, la CFF experimentó un incremento anual del […] (*) de su tráfico de «pasajeros», que no deja de aumentar. Así, hoy en día, cerca del […] de los pasajeros entre el continente y Córcega viajan en buques de la CFF, mientras que solo el […] utiliza los buques de la SNCM y el […] restante, los de la CMN.

(41) La posición lograda desde hace siete años por CFF en el mercado considerado se pone también de manifiesto en el número de pasajeros transportados por temporada entre Córcega y Francia continental. La cuota de mercado de CCF pasó del 45 % en 2000 al […] % en 2007, y la de la SNCM, del 53 % al […] % durante ese mismo período, con una diferencia superior a un millón de viajeros transportados, según se desprende de la siguiente gráfica:

Gráfico 1

Número de pasajeros transportados por temporada (mayo-septiembre) entre Francia continental y Córcega — Temporadas de 2000 a 2007



Fuente: Observatoire régional des transports de la Corse.

(42) Los otros competidores de menor importancia de la SNCM para el servicio marítimo de Córcega son la Compagnie Méridionale de Navigation (CMN), Moby Lines, Happy Lines y TRIS.

(43) Estos dos últimos años, la oferta de la SNCM y sus cuotas de mercado en las conexiones con Córcega han disminuido, con una bajada del […] % de la oferta de plazas (– […] % en los servicios desde Niza y – […] % en los servicios a partir de Marsella).

(44) Sin embargo, el hecho de que las cuotas de mercado sigan disminuyendo pone de manifiesto la lentitud con que se está produciendo la recuperación de la confianza por parte de los pasajeros, que se vio grandemente afectada, en 2004 y 2005, por las huelgas y las perturbaciones ocasionadas por la conflictividad social, principalmente cuando se privatizó la empresa, y es una condición necesaria para contener la disminución de la cuota de mercado de la SNCM observada estos últimos años. La progresión, dadas las circunstancias, del volumen de negocio en 2007 induce a confiar en la viabilidad de la empresa, aun cuando haya liberado cuotas de mercado considerables en provecho de su único competidor, cuya cuota de mercado es actualmente muy superior.

(45) El mercado del transporte marítimo de pasajeros entre el continente y Córcega ha crecido una media del 4 % en los quince últimos años; su crecimiento debería continuar, con un aumento del […] % previsto también para 2008 y un crecimiento moderado en años sucesivos. Sin embargo, no parece que en este mercado haya nuevos participantes interesados en desarrollarse. Con ocasión de la licitación lanzada por la Office des Transports de Corse para la adjudicación, durante el período de 2007 a 2013, de la delegación de servicio público para la conexión marítima de algunos puertos de Córcega, no hubo más candidaturas que las presentadas por CFF y SNMC-CMN, a pesar de que existía la posibilidad de presentar propuestas parciales para una línea determinada.

(46) La CFF, principal competidora de la SNCM, ha aumentado notablemente su oferta de plazas, de 500 000 a […] millones entre 1999 y 2007 (siendo del […] % el aumento registrado entre 2006 y 2007), lo cual le ha permitido aumentar su tráfico (de […] millones en 2005 a […] millones en 2007) y su cuota de mercado. No obstante, esta política se traduce en índices de carga estructuralmente menos elevados para la CFF que para la SNCM, con una diferencia del orden de […] puntos porcentuales en 2007. Por lo que se refiere a la SNCM, el índice medio de carga en 2007 fue del […] %, lo cual es normal, si se tiene en cuenta que el mercado sufre grandes variaciones estacionales (cf. *supra*).

Transporte de carga

(47) En cuanto al tráfico de carga con Córgega, la SNCM poseía, en 2005, cerca del […] % del mercado de Marsella-Tolón a Córcega.

(48) En el tráfico de carga general (no acompañada), la SNCM y la CMN gozan prácticamente del monopolio de hecho. En el marco del contrato de delegación de servicio público, las dos compañías realizan servicios de transporte frecuentes de Marsella a todos de los puertos de Córcega.

(49) Por lo que respecta a los remolques acompañados cargados en transbordadores, que representan globalmente el 24 % del tráfico de carga general, medido en metros lineales, todas las compañías que explotan servicios de pasajeros compiten entre sí. La SNCM y la CMN realizan también la mayor parte de este tráfico acompañado. Los demás operadores, en particular la CFF, transportan el 10 %, lo que representa un 2 % del mercado total.

(50) En cuanto a los automóviles acompañados ([54]) cargados en los transbordadores (en torno al 24 % del tráfico de carga general en 2003), la SNCM y la CMN poseen también la mayor parte del mercado. No obstante, desde 2002, la CFF ha desarrollado su oferta y posee alrededor del […] % del mercado.

3.2. **Servicio marítimo del Magreb**

(51) Túnez y Argelia constituyen un mercado importante, de cerca de cinco millones de pasajeros, en el que predomina el transporte aéreo. En este contexto, el transporte marítimo representa cerca del 15 % de los flujos. Es significativo el mercado marítimo de Argelia, con 560 000 pasajeros, siendo menos importante el de Túnez, con 250 000 pasajeros.

(52) El mercado del transporte marítimo de Francia al Magreb ha experimentado un crecimiento sostenido durante estos últimos años de alrededor del 13 % entre 2001 y 2005. Teniendo en cuenta las perspectivas de crecimiento del turismo hacia esa región, cabe esperar que el transporte marítimo experimente un índice de crecimiento anual de un 4 % para 2010.

(53) En Argelia, la SNCM se sitúa como segundo agente del mercado, tras la empresa pública argelina Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV). La cuota de mercado de la SNCM pasó del 24 % en 2001 al […] % en 2005.

(54) La SNCM se sitúa como segundo operador en el mercado de Túnez, tras la Compagnie tunisienne de navigation (CTN). Aunque, desde 2001, la SNCM haya perdido cuotas de mercado en favor de la CTN, habiendo pasado del 44 % al […] % en 2004, se produjo una mejora en 2005 (el […] %).

4. **DESCRIPCIÓN DE LAS MEDIDAS OBJETO DE LA PRESENTE DECISIÓN**

4.1. **Recapitalización de la SNCM en 2002**

4.1.1. *Descripción*

(55) Tras la Decisión de la Comisión, de 17 de julio de 2002, de autorizar una ayuda de salvamento a la SNCM ([55]), las autoridades francesas notificaron a la Comisión, el 18 de febrero de 2002, un proyecto de ayuda a la reestructuración en favor de la SNCM. La medida consistía en recapitalizar la SNCM, a través de su empresa matriz, la CGMF, con un importe de 76 millones EUR, 46 millones en concepto de cargas de reestructuración ([56]). El objetivo de este aumento de capital era incrementar los fondos propios de la SNCM de 30 millones EUR a 106 millones EUR.

(56) Conforme a las Directrices de 1999, las autoridades francesas presentaron a la Comisión un plan de reestructuración ([57]) para la SNCM que constaba de cinco puntos:

i) reducción del número de travesías y redistribución de sus buques entre las distintas líneas (reducción del servicio a Córcega y refuerzo del servicio del Magreb) ([58]),

ii) reducción de cuatro buques de su flota, que suponía una aportación de 20 millones EUR de liquidez,

iii) cesión de determinados activos inmobiliarios,

iv) reducción de aproximadamente el 12 % de los efectivos ([59]), que, combinada con una política salarial razonable, debía permitir una reducción de los costes de tripulación de 61,8 millones EUR en 2001 a […] millones EUR de media entre 2003 y 2006, y de los costes del personal de tierra, de 50,3 millones EUR en 2001 a […] millones en ese mismo período,

v) supresión de dos de sus filiales, la Compagnie Maritime Toulonnaise y la empresa Corsica Marittima, cuyas actividades residuales serían asumidas por la SNCM.

(57) Tras las observaciones hechas por la Comisión en su Decisión de 19 de agosto de 2002, las autoridades francesas describieron, en su carta de 31 de enero de 2003, las mejoras aportadas al plan de reestructuración en los puntos siguientes:

— compromisos y precisiones en lo que se refiere a la política salarial,

— plan de reducción de los costes de las compras intermedias,

— compromiso de que la SNCM no provocase una guerra de tarifas con sus competidores en Córcega.

(58) Sobre este último punto, las autoridades francesas indican que «la SNCM asume este compromiso sin reservas, pues considera que el desencadenamiento por su parte de una guerra de tarifas no se compadecería ni con su posicionamiento estratégico ni con sus intereses, ya que redundaría en una disminución de sus ingresos, ni con sus usos habituales y su competencia profesional».

(59) En su plan de reestructuración, las autoridades francesas presentaron a la Comisión un modelo financiero detallado para el período 2002-2007 sobre la base del supuesto intermedio relativo a una serie de variables ([60]). Las proyecciones financieras indican, entre otras cosas, una vuelta a resultados ordinarios positivos a partir de 2003.

Cuadro 1

Modelo financiero para el período 2002-2007

(en millones EUR)

	2000	2001	2002	2002	2003	2004	2005	2006	2007
	Realizado	Realizado	Plan	Realizado	Plan	Plan	Plan	Plan	Plan
Volumen de negocio	204,9	204,1	178	205,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Subvenciones de explotación	85,4	86,7	74,5	77,7	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado ordinario	– 14,7	– 5,1	1,2	– 5,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado neto	– 6,2	– 40,4	23	4,2	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondos propios	67,5	29,7	119	33,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Deudas financieras netas (sin contar arrendamiento financiero)	135,8	134,5	67,7	144,8	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Ratios financieras					[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Resultado ordinario/vol. negocio + subvenciones	– 5 %	– 2 %	0 %	– 2 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Fondos propios/deuda en balance	50 %	22 %	176 %	23 %	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]

Las cifras correspondientes a 2000, 2001 y 2002 se han obtenido de los informes anuales de 2001 y 2002 de la SNCM.

(60) La aportación de capital de 76 millones EUR y la recuperación de la rentabilidad de la explotación a partir de 2003 debían permitir, según las autoridades francesas, que los fondos propios pasaran de un nivel de aproximadamente 30 millones EUR a finales de 2001 a 120 millones EUR a corto plazo (2003), y a […] millones EUR al finalizar el plan (2006-2007). Esto debía permitir la reducción de la deuda financiera de 145 millones EUR en 2002 a niveles de entre […] y […] millones EUR de 2003 a 2005. En los últimos años del plan, la compañía había considerado la posibilidad de aumentar la deuda para la renovación, en plena propiedad, de uno o dos buques.

(61) Las autoridades francesas proporcionaron también un estudio de sensibilidad de los resultados previstos con respecto a las hipótesis de trabajo relativas al tráfico en las distintas líneas. Sobre esta base, las diferentes simulaciones demuestran que la SNCM tenía la posibilidad de recuperar la rentabilidad en los casos considerados.

4.1.2. *Determinación de la cuantía de la recapitalización*

(62) El método elegido por las autoridades francesas ([61]) para determinar la cuantía de la recapitalización consiste en calcular las necesidades de financiación sobre la base de la ratio media recursos propios/deuda financiera observada en el año 2000 en cinco compañías marítimas europeas. Aunque los balances de esas empresas muestran fuertes disparidades, las autoridades francesas han calculado una media del 79 %. Sostienen que el modelo financiero del período 2002-2007 conduce a una ratio media recursos propios/deuda financiera del 77 %, con fondos propios de 169 millones EUR en 2007. Ese nivel de fondos propios se debía obtener mediante una recapitalización de 76 millones EUR, contando con que las medidas previstas en el plan de reestructuración surtiesen los efectos previstos.

4.2. **Medidas posteriores a la recapitalización de 2002**

4.2.1. *Observación preliminar*

(63) La recapitalización y el plan de reestructuración de 2002 no dieron los resultados esperados y, desde 2004, la situación económica y financiera de la SNCM ha sufrido un grave deterioro, al cual han contribuido tanto los factores internos (conflictos sociales, consecución insuficiente y tardía de los objetivos de productividad, pérdida de cuotas de mercado) como los externos a la SNCM [menor atractivo de Córcega, adquisición de cuotas de mercado por la CFF, gestión deficiente por parte del Estado ([62])], así como la subida del coste de los combustibles.

(64) Por lo tanto, el resultado ordinario de la SNCM se establece en – 32,6 millones EUR en 2004 y – 25,8 millones EUR en 2005. El resultado neto fue de – 29,7 millones EUR en 2004 y – 28,8 millones EUR en 2005.

(65) El deterioro de la situación económica y financiera de la SNCM obligó a las autoridades francesas a ceder más activos de los previstos por el plan de reestructuración de 2002 y exigidos por la Decisión de 2003, y a lanzar un procedimiento de búsqueda de socios privados.

Cuadro 2

Lista de los activos cedidos por la SNCM desde 2002 ([63])

	Producto neto de las cesiones	Fecha
Cesiones propuestas en la notificación de 2002 (en EUR)	25 165 000	
Aliso(en sustitución del *Asco*, con arreglo a la Decisión de la Comisión de 8 de septiembre de 2004)	[…]	30.9.2004
Napoleón	[…]	6.5.2002
Monte Rotondo	[…]	31.7.2002
Liberté	[…]	27.1.2003
Conjunto inmobiliario Schuman	[…]	20.1.2003
Cesiones adicionales impuestas por la Comisión en su Decisión de 9 de julio de 2003 *(en EUR)*	5 022 600	
SCI Espace Schuman	[…]	24.6.2003
Southern Trader	[…]	22.7.2003
Someca	[…]	30.4.2004
Amadeus	[…]	12.10.2004
CCM	[…] ([1])	—

	Producto neto de las cesiones	Fecha
Cesiones adicionales realizadas tras la Decisión de julio de 2003 *(en millones EUR)*	12,6	
Asco	[…]	24.5.2005
Sud-Cargos	[…]	15.9.2005
Ventas de pisos del parque inmobiliario de la SNCM(ocupados anteriormente por el personal de la SNCM)	[…]	Septiembre de 2003 a 2006
Total *(en millones EUR)*	42,385	

([1]) […]

4.2.2. *Medidas posteriores a la recapitalización de 2002*

(66) Tras un proceso de selección abierto, transparente y no discriminatorio ([64]), el 13 de octubre de 2005, el Estado, BCP y VT llegaron finalmente a un acuerdo, en un contexto social y financiero muy difícil. Así, VT es el operador industrial de la SNCM (participación del 28 %), mientras que BCP es el accionista de referencia, con una participación del 38 %. El Estado se comprometió, sobre todo frente a los trabajadores, a seguir siendo accionista de la empresa en un 25 % ([65]). BCP y VT establecieron un plan de operaciones para la SNCM que fue comunicado a la Comisión Europea el 7 de abril de 2006.

Contenido del Protocolo de Acuerdo

(67) El Protocolo de Acuerdo, en virtud del cual el 75 % del capital de la SNCM se cedía a los inversores privados, se firmó el 16 de mayo de 2006 entre las partes (BCP, VT y la CGMF).

(68) En la sección II del Protocolo de Acuerdo se prevé el comprimoso de la CGMF de aprobar, suscribir y liberar enteramente un aumento de capital de la SNCM de un total de 142,5 millones EUR.

(69) Tras el aumento de capital, se prevé que el capital social de la SNCM se reduzca, mediante la anulación de acciones, hasta situarse en el mínimo legal para una sociedad anónima sin cotización oficial.

(70) Como complemento del aumento de capital, la CGMF se compromete a poner a disposición de la SNCM, en forma de anticipo en cuenta corriente, la suma de 38,5 millones EUR. Este anticipo en cuenta corriente, que será abonado por la SNCM a través de un administrador judicial (el banco CIC) se destinará a la financiación de la fracción de coste de «generosidad», que vendría a completar las sumas devengadas en aplicación de las disposiciones legales y de los convenios en el caso de que los inversores aplicasen un plan de reducción de efectivos ([66]). El abono de las compensaciones añadidas a las indemnizaciones percibidas en aplicación de las disposiciones legales y de los convenios se efectúa sobre una base individual y nominal correspondiente a los trabajadores que han dejado la empresa y cuyo contrato de trabajo se ha rescindido.

(71) Tras estas operaciones, la sección III del Protocolo de Acuerdo prevé que la CGMF venda a los inversores privados sus acciones, que representan el 75 % de las que componen el capital social de la empresa y el […] destinado a financiar la parte del plan social añadido a las obligaciones legales y por convenio.

(72) La sección III del Protocolo de Acuerdo prevé asimismo la suscripción conjunta y simultánea por los inversores y la CGMF de nuevas acciones por un valor total de 35 millones EUR y de una aportación en cuenta corriente de 8,75 millones EUR por BCP/VT, facilitada a la SNCM en función de sus necesidades de tesorería. En el apartado III.2.7 del Protocolo de Acuerdo se prevé que el valor de las acciones de la CGMF sea igual, en todo momento, a su valor nominal inicial, aumentado en […] % de su valor nominal liberado, multiplicado por J/365, siendo «J» el número de días desde la fecha de realización, con deducción de todas las sumas percibidas (por ejemplo, dividendos). Estas modalidades no son aplicables en caso de recuperación o de liquidación del activo de la empresa.

(73) El Protocolo de Acuerdo (sección III.5) incluye una cláusula resolutoria de cesión de la SNCM que puede ser aplicada, de manera simultánea, por los inversores en caso de darse alguno de los supuestos siguientes, siempre y cuando dichos supuestos pudiesen poner en tela de juicio la credibilidad de su plan de operaciones y el restablecimiento de la viabilidad de la empresa:

— la no adjudicación del contrato de delegación de servicio público relativo a la comunicación marítima de Córcega para el período que comienza el 1 de enero de 2007 […],

— cualquier decisión negativa de la Comisión Europea o una sentencia del Tribunal o del Tribunal de Justicia, como el rechazo de la operación o la imposición de condiciones que tengan un efecto sustancial sobre el valor de la empresa […].

(74) La sección VII del Protocolo de Acuerdo prevé que la CGMF asuma una parte de los compromisos sociales de la SNCM en concepto de gastos de las mutuas de sus pensionistas, que ascienden a 15,5 millones EUR, a partir de la fecha en que se transfiera la propiedad de la empresa.

(75) Las modalidades de gobernanza de la empresa se especifican en la sección IV del Protocolo de Acuerdo. Está prevista la modificación del modo de gestión de la SNCM, que se transformará en sociedad anónima con comité de dirección y consejo de vigilancia. Este último que estará constituido, al principio, por diez y, más tarde, por catorce miembros. Su presidencia se asignará, de forma transitoria, a un representante estatal. Si la DSP se asigna a la SNCM, el Presidente del Consejo de Vigilancia será sustituido por un representante de BCP. El Comité de Dirección tiene, a su vez, la función de garantizar la gestión operativa de la SNCM.

(76) El 26 de mayo de 2006, el Gobierno francés aprobó la cesión de la SNCM, así como las medidas citadas.

Medidas

(77) A la luz de lo anteriormente expuesto, el Protocolo de Acuerdo contiene tres tipos de medidas estatales que justifican un examen a la luz del régimen comunitario de ayudas estatales:

— la cesión del 100 % de la SNCM a un precio negativo de 158 millones EUR (aportación de capital de 142,5 millones EUR y asunción de los gastos de las mutualidades por valor de 15,5 millones EUR),

— anticipo en cuenta corriente por parte de la CGMF, por valor de 38,5 millones EUR en favor del personal despedido de la SNCM,

— aumento de capital de 8,75 millones EUR suscrito por la CGMF, conjunta y simultáneamente con la aportación de 26,25 millones EUR realizada por VT y BCP.

5. ALCANCE DE LA PRESENTE DECISIÓN

(78) La presente Decisión definitiva se refiere a las medidas aplicadas por Francia a favor de la SNCM desde el 18 de febrero de 2002, que son las siguientes:

— aportación de capital de la CGMF a la SNCM, en 2002, por valor de 76 millones EUR (53,48 millones EUR, en concepto de obligaciones de servicio público y el saldo, en concepto de ayudas a la reestructuración),

— precio de venta negativo de la SNCM por la CGMF, por valor de 158 millones EUR,

— aportación de la CGMF de 8,75 millones EUR,

— asunción por parte de la CGMF de algunas medidas sociales complementarias, por valor de 38,5 millones EUR.

(79) La presente Decisión no se refiere al examen de las compensaciones financieras percibidas o pendientes de percibir por la SNCM en concepto de obligaciones de servicio público para el período 2007-2013, que son objeto de un procedimiento distinto.

6. MOTIVOS PARA LA ADOPCIÓN DE LAS DECISIONES DE LA COMISIÓN DE 2002 Y 2006

6.1. Incoación del procedimiento de investigación formal de 2002

(80) En su Decisión de incoar el procedimiento, de 19 de agosto de 2002, aun reconociendo a la SNCM el carácter de empresa en crisis, la Comisión expresó sus dudas sobre la compatibilidad de la medida notificada con los criterios expuestos en el punto 3.2.2 de las Directrices de 1999, vigentes en ese momento.

(81) La Comisión expresó algunas dudas sobre el plan de reestructuración, al no haberse analizado las causas de las pérdidas sufridas por la empresa. En particular, la Comisión se preguntaba sobre la relación entre las pérdidas y las obligaciones de servicio público, la repercusión de la política de adquisición de buques de la SNCM sobre sus cuentas de resultados y las medidas consideradas para aumentar la productividad de la empresa.

(82) Además, la Comisión subrayó las lagunas del plan de reestructuración, en particular, la falta de medidas concretas para reducir el importe de los consumos intermedios y de indicaciones con respecto a la futura política de tarifas de la SNCM.

(83) La Comisión se preguntaba también por la pertinencia del método de cálculo elegido por las autoridades francesas para decidir el importe de la recapitalización y por determinadas hipótesis elegidas para establecer las simulaciones financieras.

6.2. Ampliación del procedimiento de investigación formal de 2006

(84) Mediante su Decisión de 13 de septiembre de 2006, la Comisión decidió ampliar el procedimiento de investigación formal de 2002 para tener en cuenta también las medidas previstas en el marco de la cesión de la SNCM al sector privado.

(85) Primeramente, teniendo en cuenta la petición de las autoridades francesas, de 7 de abril de 2006 (véase el considerando 17 de la presente Decisión), de examinar una parte de la aportación de capital de 2002 a la luz de la jurisprudencia Altmark, la Comisión manifestó dudas sobre el cumplimiento de las condiciones (principalmente, la segunda y la cuarta) impuestas por el juez comunitario en dicha sentencia ([67]).

(86) En el supuesto de que ese importe se calificase de ayuda compatible con lo dispuesto en el artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, la Comisión consideraba, en su Decisión de 2006, que el nuevo importe de ayuda que se debía evaluar con arreglo a las Directrices en materia de ayudas a la reestructuración era de 15,81 millones EUR. En la medida en que el importe de ayuda a la reestructuración fuese muy inferior al notificado en 2002, y aprobado en 2003, la Comisión expresó dudas sobre la conveniencia de mantener todas las contrapartidas impuestas a la SNCM por la Decisión de 2003.

(87) La Comisión también expresó dudas con respecto al cumplimiento de las condiciones impuestas por la Decisión de 2003: el principio del liderazgo en materia de precios («price leadership») y el número de rotaciones a Córcega.

(88) En cuanto al precio de cesión negativo de la SNCM, la Comisión manifestó dudas sobre la conformidad de la recapitalización estatal previa a la cesión de la SNCM con el principio del inversor privado en una economía de mercado. En concreto, la Comisión manifestó dudas sobre la validez del cálculo de los costes de liquidación que el Estado accionista debería pagar en caso de liquidación de la SNCM.

(89) La Comisión puso en duda que las medidas financieras pudieran justificarse con arreglo a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis.

(90) También expresó dudas sobre la segunda recapitalización de 8,75 millones EUR en lo que se refiere a la observancia de los principios de simultaneidad entre la inversión privada y pública, y la conformidad de las condiciones de suscripción con la jurisprudencia.

(91) Por último, la Comisión manifestó dudas con respecto al hecho de que las medidas sociales complementarias de 38,5 millones EUR de ayuda a las personas pudiesen constituir una ventaja indirecta para la empresa. También subrayó el riesgo de contradicción con la toma en consideración de las indemnizaciones complementarias de despido como uno de los riesgos a los que ha de hacer frente un inversor prudente.

7. **POSICIÓN DE LAS AUTORIDADES FRANCESAS**

7.1. **Sobre la recapitalización de 2002**

7.1.1. *Sobre el importe de 53,48 millones EUR con arreglo a la jurisprudencia Altmark*

7.1.1.1. Cumplimiento de los cuatro criterios Altmark

(92) En su correo de 7 de abril de 2006, así como en los comentarios presentados tras la Decisión de 2006, las autoridades francesas invitaban a la Comisión a observar que, en razón de su naturaleza de «compensación de servicio público» para el período 1991-2001, una parte del aumento de capital de 2002 (53,48 millones EUR) no constituía una ayuda estatal con arreglo a la jurisprudencia Altmark, por considerar que en el caso en cuestión se cumplían las cuatro condiciones establecidas por dicha jurisprudencia.

(93) En relación, más concretamente, con la *segunda condición* Altmark, las autoridades francesas subrayan que, de conformidad con la sentencia Altmark, solo deben fijarse previamente, de manera objetiva y transparente, los parámetros de cálculo. Sin embargo, en el caso que nos ocupa, precisan que el importe de 53,48 millones se abonó en noviembre de 2003 sobre la base de parámetros de cálculo fijados con anterioridad al período en cuestión (1991-2001) ([68]).

(94) Así pues, según Francia, el hecho de que el abono de la reevaluación por compensación insuficiente se produjera con posterioridad no pone en tela de juicio su conclusión de que los parámetros utilizados para calcular la compensación de 53,48 millones EUR se hubieran establecido claramente de manera objetiva y transparente antes de la ejecución de las misiones de servicio público.

(95) Por lo que se refiere a la *cuarta condición* Altmark, las autoridades francesas consideran que se refiere a las características de una empresa responsable de una misión de servicio público que responda a la calificación de buen gestor medio, pero no hace, en cambio, referencia alguna a ninguna exigencia de rentabilidad mínima o media de la empresa en cuestión.

(96) A este respecto, las autoridades francesas consideran que la SNCM puede beneficiarse de una «presunción de buena gestión» durante el período de 1991 a 2001 y que no cabría imputarle la «presunción de mala gestión» solo por las pérdidas financieras sufridas durante el período 1991-2001. Según las autoridades francesas, las pérdidas de la SNCM no deben imputarse a una mala gestión, sino a la severidad de los convenios suscritos en 1991 y 1996, y al trastorno repentino del mercado histórico de esta compañía al pasar de una situación de monopolio a un entorno muy competitivo. A su modo de ver, la SNCM se comportó, por lo tanto, como una empresa medianamente bien gestionada.

(97) Francia subraya que el operador público era la única empresa capaz de asumir esas obligaciones en términos de regularidad anual y frecuencia de servicio, a pesar de la llegada, en 1996, de un operador privado que solo explotaba algunas líneas en temporada alta. Por otra parte, no hay, en rigor, ninguna empresa cuyos costes puedan servir de referencia para determinar si el nivel de la compensación concedida a la SNCM supera o no los costes necesariamente ocasionados por la ejecución de las obligaciones de servicio público. Según las autoridades francesas, sería, por lo tanto, delicado comparar la estructura de costes de la SNCM con la de otras compañías marítimas, teniendo en cuenta las especificidades de la actividad de esta última y del mercado en el que opera.

(98) A pesar de la imposibilidad práctica de encontrar una empresa que pudiera servir de referencia para este período, Francia considera que, con ocasión de los intercambios con la Comisión en 2005 y 2006, se esforzó por facilitar elementos objetivos y justificables que permitiesen determinar el carácter de «empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada» de la SNCM, y verificar el cumplimiento del cuarto criterio establecido por la sentencia Altmark ([69]).

(99) Francia considera, además, que una comparación basada en los elementos disponibles sobre la estructura de costes de la CFF y sobre la de la SNCM estaría lejos de contradecir la presunción de buena gestión de la SNCM, sobre todo, porque no permiten, en absoluto, tomar en consideración una parte no despreciable de los costes de la actividad de servicio público que afecta al transporte de mercancías.

(100) Por otra parte, Francia afirma que, en un caso como este, cabe considerar que la jurisprudencia que dio lugar a la sentencia Altmark (y, sobre todo, a la Ferring) debe entenderse únicamente como una comprobación de la inexistencia de una compensación excesiva. A este respecto, las autoridades francesas manifiestan que las subvenciones concedidas no excedieron de los costes efectivamente soportados por la SNCM en razón de las obligaciones de servicio público de las que eran responsables, según señalaba la Comisión en su Decisión de 30 de octubre de 2001 ([70]).

(101) Por último, las autoridades francesas afirman que el hecho de que la jurisprudencia en el asunto Altmark se aplique al convenio de delegación de servicio público de 2002-2006 debería contribuir a despejar las dudas sobre la aplicabilidad de esta jurisprudencia a las compensaciones por cargas de servicio público del período comprendido entre 1991 y 2001. Según Francia, las compensaciones concedidas entre 1991 y 2001, y entre 2002 y 2006, son de la misma índole, al ser idénticos los parámetros de su definición: condiciones onerosas de servicio público, presencia de una única empresa capaz de asumirlas y esquema de toma en consideración de los costes de explotación.

(102) En conclusión: Francia considera que la existencia de obligaciones de servicio público, combinada con la inexistencia de compensación excesiva en el período 1991-2001, confirma el cumplimiento de las cuatro condiciones del asunto Altmark.

7.1.1.2. Compatibilidad del importe de 53,48 millones EUR, con arreglo al artículo 86, apartado 2, del Tratado CE

(103) Aunque la Comisión debía concluir que esta intervención constituye una ayuda estatal según el artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, las autoridades francesas consideran que esta medida, autónoma e independiente, del plan de reestructuración de 2002 es compatible en virtud del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, ya que esta base de compatibilidad nunca fue contestada por el Tribunal en su sentencia de 2005.

(104) Las autoridades francesas insisten en que, en el caso que nos ocupa, el importe en cuestión es una medida que no debería estudiarse a la luz de las Directrices sobre ayudas a la reestructuración de 1999 o de 2004 y, sobre todo, no debería tomarse en consideración a la hora de apreciar las condiciones impuestas al plan de 2002. Según Francia, las Directrices sobre ayudas a la reestructuración de 2004 (punto 68) no justifican la integración de los 53,48 millones EUR en las ayudas a la reestructuración.

(105) A este respecto, Francia afirma que el importe de 53,48 millones EUR que cubren las compensaciones de cargas de servicio público del período 1991-2001 no es una medida concedida durante la reestructuración, ya sea el plan de reestructuración notificado en 2002, ya sea su actualización, sino una medida anterior a los planes de reestructuración en cuestión. Además, las autoridades francesas arguyen que una medida destinada a compensar las cargas de las empresas en razón de sus obligaciones de servicio público no puede considerarse una ayuda a la reestructuración según la definición de las Directrices.

(106) Las autoridades francesas consideran que, aunque ese importe se notificó en el marco de una inyección financiera global en concepto de ayuda a la reestructuración, la Comisión no está vinculada a las calificaciones adoptadas por los Estados miembros, sino que, por el contrario, le corresponde, en su caso, recalificar una medida como no constitutiva de ayuda estatal, o bien calificar una medida estatal de ayuda cuando el propio Estado miembro de que se trate no la haya presentado como tal.

7.1.2. *Sobre el saldo notificado en concepto de ayudas a la reestructuración*

(107) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, Francia considera que, si el importe de 53,48 millones EUR se considera exento de elementos de ayuda, o si se lo califica de ayuda compatible con arreglo al artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, el importe de la ayuda que se ha de considerar ayuda a la reestructuración en razón de la notificación de 2002 ascendería, no a 76 millones EUR, sino a 15,81 millones EUR.

7.2. **Sobre las medidas posteriores a la recapitalización de 2002**

(108) Como observación preliminar, Francia recuerda que la gravedad de los movimientos sociales de 2004/05 y el deterioro de la situación económica y financiera de la SNCM dieron lugar a que el Estado accionista lanzase, en enero de 2005, un procedimiento de selección de inversores privados y a que aplicase medidas de urgencia (principalmente, la cesión del *Asco* y la participación en Sud-Cargos) ([71]).

7.2.1. *Sobre el precio de cesión negativo de la SNCM*

(109) En aplicación de la jurisprudencia comunitaria en la materia, las autoridades francesas invitan a la Comisión a considerar que el precio de cesión negativo de la SNCM, de 158 millones EUR, no contiene ninguna medida que se pueda calificar de ayuda con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, ya que el Estado francés actuó como un inversor privado en una economía de mercado.

(110) Como observación previa, Francia señala que el precio final de 158 millones EUR, inferior al precio negativo que solicitaban inicialmente los inversores al finalizar su auditoría de la SNCM, es el resultado de una negociación de cesión de control mantenida en el marco de una apertura a la competencia abierta, transparente y no discriminatoria, y, por lo tanto, es indudablemente un precio de mercado.

(111) Francia considera que, en la medida en que esta búsqueda de un socio privado para la SNCM se produjo en el marco de un procedimiento de apertura a la competencia abierto, transparente y no discriminatorio, mediante el cual se seleccionó la mejor oferta, el precio de cesión es un precio de mercado.

(112) Según las autoridades francesas, la cesión al precio negativo de 158 millones EUR se produjo en las condiciones más ventajosas para el Estado, conforme a la jurisprudencia comunitaria y a la práctica de toma de decisiones de la Comisión, y no contenía, por lo tanto, ningún elemento de ayuda. Francia considera que ese precio negativo es inferior al coste de liquidación que el Estado habría tenido que soportar en caso de liquidación de la empresa.

(113) Esta conclusión se impone, a su modo de ver, tanto al aplicar el enfoque derivado de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas [en lo sucesivo, «jurisprudencia Gröditzer» ([72])] como al aplicar el planteamiento basado en el análisis de los costes reales de liquidación de la SNCM [decisión ABX ([73])].

(114) Dado que se trata del *primer método*, basado en la jurisprudencia Gröditzer, Francia señala que esta sentencia confirmaba la apreciación de la Comisión en su Decisión de 8 de julio de 1999, según la cual: «solo el mencionado valor de liquidación del activo […] puede tomarse en consideración como coste de liquidación» ([74]).

(115) A este respecto, los informes de la CGMF ([75]) y Oddo-Hastings ([76]) estiman el valor de liquidación del activo en un mínimo de […] millones EUR a 30 de septiembre de 2005 ([77]).

(116) Por lo tanto, en la medida en que el Estado, en tanto que propietario del capital social de las empresas de referencia, solo respondía de sus deudas hasta el valor de liquidación de sus activos [jurisprudencia «Hytasa» ([78])], Francia afirma que el valor de liquidación de los activos de la compañía, estimado en un mínimo de […] millones EUR, es claramente superior al precio negativo de cesión de 158 millones EUR.

(117) Sobre el *segundo método*, Francia indica que se deriva de la Decisión de la Comisión relativa a la ayuda estatal ejecutada por Bélgica en beneficio de ABX Logistics, en la que la Comisión examinaba un precio de cesión negativo que presentaba, como en el caso que nos ocupa, el carácter de un precio de mercado, comparándolo con los costes que el Estado accionista habría soportado realmente en el marco de una liquidación amistosa o judicial, según el informe pericial de un tercero independiente. Según Francia, la Comisión reconoce, en concreto, en dicha Decisión la validez de una serie de costes que pueden derivarse de una actuación para asumir el pasivo por parte de los acreedores o de la liquidación a las otras ramas del grupo al liquidar su filial.

(118) Sobre la base de los informes CGMF y Oddo-Hastings, anteriormente citados, las autoridades francesas consideran que todos los costes reales que habría tenido que soportar la República Francesa, a 30 de septiembre de 2005, en su condición de accionista se situarían entre […] y […] millones EUR.

(119) Este método tiene en cuenta, sobre todo, el riesgo que el Estado francés habría corrido por «asunción del pasivo» si un tribunal hubiera tenido que considerarlo gestor de hecho de la SNCM. Las autoridades francesas consideran que el riesgo de actuación para asumir el pasivo no puede descartarse, especialmente en lo que se refiere a un precedente juzgado por la Cour de Cassation en Francia ([79]). Así, en varios correos dirigidos a la Comisión, las autoridades francesas sostuvieron que la hipótesis de una condena del Estado por un juez nacional a asumir el pasivo de la empresa que dirige constituía una hipótesis más que plausible y que se debía incluir en el cálculo del coste efectivo de una eventual liquidación de la SNCM.

(120) A fecha de 30 de septiembre de 2005, el valor residual del activo de la SNCM ([…] millones EUR), tras el pago de las deudas preferentes, sería de […] millones EUR. Los otros elementos de costes tenidos en cuenta en concepto de actuación para asumir el pasivo frente al Estado incluyen, sobre todo, los costes de rescisión de los principales contratos de explotación; los costes relacionados con la rescisión de las condiciones del arrendamiento financiero de los buques, y el pago de las deudas quirografarias, lo que daría lugar a una insuficiencia de activos por valor de […] millones EUR. Las autoridades francesas consideran que el Estado habría sido condenado a asumir entre el […] y el […] % de ese importe.

(121) Además, las autoridades francesas consideran que, en razón de su vínculo de dependencia con la SNCM, y según otra jurisprudencia francesa ([80]), la liquidación de la empresa habría podido impulsar al juez a ordenar el pago de daños y perjuicios a los trabajadores. Según esta jurisprudencia, las autoridades francesas consideran que sería más que probable que un juez hubiese fijado el importe de las indemnizaciones complementarias tomando como base las indemnizaciones que se tendrían que haber abonado en el marco de un plan social presentado con anterioridad a la liquidación.

(122) Aplicando la jurisprudencia Aspocomp en el caso que nos ocupa, Francia considera que el Estado habría tenido que abonar indemnizaciones complementarias de despido por un coste total de entre […] y […] millones EUR, lo que, al final, habría ocasionado un coste total de liquidación a cargo del Estado comprendido entre […] y […] millones EUR.

(123) Según este enfoque, el análisis de los costes efectivos que tendría que haber asumido el Estado accionista pone de manifiesto que el coste para el Estado de la venta de la SNCM a un precio negativo de 158 millones EUR es inferior al coste efectivo que tendría que haber soportado en caso de liquidación del activo de la empresa.

(124) En conclusión: las autoridades francesas consideran que este importe no debería considerarse ayuda estatal.

7.2.2. *Sobre la aportación de capital conjunto de los accionistas*

(125) Francia considera que, con la adquisición de participaciones, se comportó como un inversor prudente, ya que, por una parte, intervino de manera simultánea y minoritaria junto a BCP y VT y, por otra, esta participación goza de una remuneración en capital fijo del […] % anual, lo que exime al Estado del riesgo de ejecución del plan de operaciones. Efectivamente, Francia expone que ese índice de rentabilidad es muy satisfactorio para un inversor privado ([81]). Sin embargo, precisa que no se devengaría ninguna remuneración en caso de recuperación o de liquidación del activo de la SNCM o del ejercicio de la cláusula resolutoria por parte de los inversores.

7.2.3. *Sobre las medidas sociales complementarias (ayuda a las personas)*

(126) Remitiéndose a las prácticas decisorias de la Comisión, especialmente en el expediente SFP-Société française de production ([82]), Francia considera que esta financiación constituye una ayuda a las personas que no beneficia a la empresa. Por lo tanto, según Francia, la aplicación, con fondos públicos, de medidas sociales adicionales en favor de las personas despedidas, sin que esas medidas alivien a la empresa de sus cargas normales, es parte de la política social de los Estados miembros y no constituye una ayuda estatal.

7.2.4. *Conclusión*

(127) No obstante, si la Comisión tuviese que calificar de ayuda estatal a todas o a parte de las nuevas medidas, Francia llama la atención de la Comisión sobre el hecho de que las nuevas medidas, al asegurar la nueva viabilidad de la SNCM, permitirían el mantenimiento de un juego competitivo en los mercados en cuestión, principalmente en el de los servicios marítimos de Córcega. Según Francia, este elemento es uno de los principios de las Directrices para el salvamento de un empresa en crisis, como recuerdan la Comisión (apartado 283 de su Decisión anulada) en el presente expediente y el Tribunal, en su sentencia de 15 de junio de 2005. En particular, el Tribunal recordó que la Comisión podía estimar, en el ejercicio de sus amplios poderes de apreciación, que la presencia de una empresa era necesaria para prevenir la emergencia de una estructura oligopolística reforzada de los mercados en cuestión.

(128) Por lo que se refiere a la determinación de las posibles contrapartidas que se han de imponer a la SNCM, Francia sugiere que la Comisión tenga en cuenta la estructura de mercado. Así, una reducción de las capacidades de la SNCM podría reforzar la posición dominante que tendría a partir de ese momento la CFF en el mercado de servicios marítimos de Córcega ([83]).

(129) Según las autoridades francesas, el plan de reestructuración actualizado se ajusta a los criterios de compatibilidad enunciados por la Comisión en su Directrices de 1999 y 2004. Todas las medidas expuestas en el contexto de la privatización de la SNCM permiten también, a su modo de ver, restablecer, a partir de finales de 2009, la viabilidad a largo plazo de la SNCM y se limitarán al mínimo necesario para que vuelva a ser viable.

7.3. **Sobre la supresión de las restricciones planteadas por la Decisión anulada de 2003**

(130) Las autoridades francesas recuerdan, por una parte, que las condiciones impuestas por la Decisión de 2003 se aplicaron y cumplieron en su totalidad durante el período 2003-2006. Por otra parte, las autoridades francesas consideran que esas medidas ya no son necesarias para prevenir el falseamiento de la competencia y que su mantenimiento sería contrario al principio de proporcionalidad, dada la limitación del importe de las ayudas a la reestructuración, reducido ahora a 15,81 millones EUR. En particular, las autoridades francesas consideran que hay que suprimir las condiciones que se podrían seguir aplicando, que son las relativas a la prohibición de modernizar la flota de la SNCM, al cumplimiento del principio del liderazgo en materia de precios y al mantenimiento de un determinado número de frecuencias.

8. **OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS**

8.1. **Sobre la decisión de incoar el procedimiento de investigación formal de 2002**

8.1.1. *Observaciones de Corsica Ferries (CFF)*

(131) Contestando primeramente que la SNCM sea una empresa en crisis con arreglo a las Directrices ([84]), la CFF se pregunta por la capacidad de la SNCM de ser rentable en sus líneas no subvencionadas. La CFF observa, además, que, contrariamente a lo que se anunció en el plan de reestructuración ([85]), Livorno sigue contando con servicio.

(132) Por lo que se refiere a la reducción de los costes, la CFF lamenta no tener acceso a determinados elementos del plan de reestructuración, con respecto al cual han expresado críticas sus representantes ([86]).

(133) La CFF considera que el cálculo de las autoridades francesas que da lugar a la suma de 76 millones EUR es totalmente ficticio ([87]), mientras que la ratio de fondos propios sobre las deudas financieras del 79 % adoptada por las autoridades francesas le parece exagerada ([88]). Por lo que se refiere a las participaciones de la SNCM, la CFF observa que algunas de las filiales no son necesarias para las actividades de la compañía marítima ([89]).

(134) En conclusión: según la CFF, el proyecto de ayuda pretende soslayar el Reglamento sobre cabotaje marítimo y hacer innecesaria la licitación lanzada para los servicios marítimos de Córcega a partir de Marsella. La CFF insiste en que la ayuda proyectada no debe permitir una oferta comercial más agresiva por parte de la SNCM. Sugiere que no se conceda la ayuda a la reestructuración hasta 2007 y a condición de que la SNCM pierda la próxima licitación de 2006, único supuesto, a su modo de ver, que pondría realmente a la compañía marítima pública en una situación crítica.

8.1.2. *Observaciones del grupo Stef-TFE* ([90])

(135) El grupo Stef-TFE alega que las participaciones de la SNCM en la CMN deben analizarse como activos puramente financieros. Según el grupo Stef-TFE, la CMN y la SNCM son independientes y compiten por las líneas que no salen de Marsella, aunque ambas sean cocontratantes en el marco del contrato de delegación de servicio público.

(136) La carta indica que el grupo Stef-TFE se compromete a comprar, total o parcialmente, y preferiblemente la totalidad de las participaciones de la SNCM en la CMN, cuyo valor estima entre 15 y 17 millones EUR, si la Comisión debiese estimar, en las condiciones que pudiera imponer en su decisión final que una cesión de esas características es necesaria para el buen equilibrio del plan de reestructuración.

8.1.3. *Observaciones de representantes de los entes locales*

(137) El alcalde del municipio de Marsella, el presidente del Consejo General de Bouches-du-Rhône y el presidente del Consejo Regional Provence-Alpes-Côte d'Azur destacan la importancia económica que tiene la SNCM en la economía regional.

(138) El presidente del Consejo Regional Provence-Alpes-Côte d'Azur añade que, a su modo de ver, se dan las condiciones para que el plan de reestructuración de la SNCM garantice la viabilidad de la empresa.

(139) El presidente del Consejo Ejecutivo de la Asamblea de Córcega transmitió una deliberación de dicha Asamblea, con fecha de 18 de diciembre de 2002, durante la cual la Asamblea de Córcega emitía «un dictamen favorable» al proyecto de recapitalización de la SNCM.

8.1.4. *Observaciones de la Office des Transports de Corse*

(140) La Office des Transports de Corse (OTC) ([91]) subraya que la licitación lanzada para el contrato de delegación de servicio público fue objeto de una única oferta, la de la agrupación CMN y SNCM. En aras de mantener un servicio fiable de calidad, el ente territorial de Córcega incluyó en su contrato mecanismos financieros de compensación o de corrección en función de la eficacia y la fiabilidad de los servicios. Por último, se recuerda que el ente territorial de Córcega tuvo en cuenta la evolución de la oferta desde 1996 en los servicios a partir de los puertos de Francia continental, para limitar las obligaciones de servicio público a los servicios a partir de Marsella exclusivamente.

(141) La OTC indica también que, dado que la SNCM es en la actualidad la única empresa capaz de cumplir los requisitos del contrato en lo que se refiere al tráfico de pasajeros, su desaparición implicaría inmediatamente una disminución importante de los servicios. Recuerda, además, el peso de la SNCM en la economía de Córcega.

8.2. **Sobre la decisión de ampliar el procedimiento de 2006**

8.2.1. *Observaciones de Corsica Ferries (CFF)*

(142) La CFF destaca la importancia de los importes financieros en cuestión, su carácter desproporcionado con respecto al volumen de negocio de la SNCM y el hecho de que se abonaran a la SNCM antes de que la Comisión se pronunciase sobre la calificación con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

(143) La CFF llama la atención de la Comisión sobre el hecho de que el apoyo del Estado francés a la SNCM tiene un carácter estratégico para el desarrollo de la CFF. Estas medidas no autorizadas permetirían a la SNCM tener una política de tarifas muy agresiva en las líneas en las que la CFF está implantada desde hace diez años y en las que perdería cuotas de mercado por primera vez desde su implantación.

(144) La CFF considera que existen vías alternativas a la presencia de la SNCM en todas las líneas en cuestión, las consideradas por la delegación de servicio público (DSP) y las que no están incluidas, que presentarían numerosas ventajas, tanto para la SNCM como para la competencia en general. Por lo que se refiere a la DSP ([92]), la CFF considera que la SNCM debería reducir su oferta en los servicios operados en el marco de la delegación, para impedir que abuse de su posición dominante en este mercado, a fin de evitar nuevas inversiones y de establecer un plan social limitado a 120 puestos de trabajo estacional, sin tener que suprimir los contratos de duración indefinida, más costosos. Por lo que se refiere a las líneas excluidas de la DSP, la CFF sugiere la retirada por parte de la SNCM de un buque estacional.

8.2.1.1. Sobre la recapitalización de 2002

(145) Por lo que se refiere al importe de 53,48 millones EUR, la CFF se pregunta por una posible doble contabilización a la hora de calcular la compensación de 787 millones EUR autorizada por la Decisión de la Comisión de 2001.

(146) La CFF considera que, aunque la jurisprudencia Altmark sea posterior a la firma de la DSP, las compensaciones abonadas en el marco de esta deben examinarse con arreglo a los criterios establecidos por dicha jurisprudencia. A este respecto, la CFF considera que solo se cumple el primero de ellos.

(147) Por lo que se refiere, en concreto, al cuarto criterio Altmark, la CFF duda, al igual que la Comisión, de que la SNCM fuera en aquel momento una empresa bien gestionada y adecuadamente equipada. A este respecto, la CFF llama la atención de la Comisión sobre el hecho de que aproximademente el 50 % de las pérdidas de la SNCM se concentraran en los ejercicios 2000 y 2001, lo cual parece indicar que dichas pérdidas no serían imputables exclusivamente a las obligaciones de servicio público.

(148) En cuanto a la posibilidad de valorar este importe con arreglo al artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, la CFF considera que el Tribunal invitó a la Comisión a una valoración que se limitaba a la calificación de dicho importe como ayuda y no a su justificación con arreglo a dicho artículo. La Comisión estaba obligada a comprobar que dicho importe no fuera excesivo con respecto al exceso de costes ocasionados por las obligaciones de servicio público.

8.2.1.2. Sobre las medidas posteriores a la recapitalización de 2002

(149) Por lo que se refiere al *proceso de apertura a la competencia para la cesión de la empresa*, la CFF considera que no fue completamente transparente, ya que la empresa seleccionada, BCP, ya no tiene el control operativo de la SNCM, al haber cedido su puesto al grupo VT. Por otra parte, dado que las condiciones finacieras evolucionaron, resultando mucho más favorables para los compradores, la CFF se pregunta sobre el principio de igualdad de trato de los inversores que tendría que haber presidido toda la operación.

(150) *En cuanto al precio de cesión negativo de 158 millones EUR*, la CFF duda de la aplicación, en el caso que nos ocupa, del criterio del inversor prudente en una economía de mercado. Por una parte, la CFF se pregunta si se puede considerar que la operación en cuestión fue realizada por el Estado paralelamente a una intervención significativa y simultánea de los operadores privados afectados en condiciones comparables, cuando el Estado recapitalizó la empresa antes de la recapitalización conjunta de los accionistas y el nuevo plan de reestructuración. Por otra parte, la CFF considera que, frente a las condiciones financieras graves de la SNCM, un inversor prudente habría intervenido antes, para evitar que su inversión se depreciara ([93]).

(151) La CFF considera que la referencia al asunto «ABX Logistics» no es pertinente. Además del hecho de que las circunstancias de este asunto no son transferibles al presente caso, la CFF destaca una contribución significativa del beneficiario de las ayudas en este asunto, lo que, evidentemente, no sería el caso de la SNCM. Por otra parte, según la CFF, la Decisión de la Comisión de 2006 no tuvo en cuenta los costes relacionados con el riesgo de actuaciones judiciales en el marco de una liquidación de la empresa en cuestión. A este respecto, la CFF considera que la jurisprudencia nacional aducida por Francia para justificar los costes relacionados con la liquidación de la SNCM no es aplicable al presente caso ([94]).

(152) La CFF considera que la aplicación de la jurisprudencia comunitaria en los asuntos Gröditzer e Hytasa al presente caso solo puede llevar a la conclusión de que el Estado no se comportó como un inversor privado, ya que, según la citada jurisprudencia, la aportación de capital del Estado estuvo vinculada a la venta del 75 % de su participación en la SNCM, con la consiguiente disminución de las perspectivas de beneficio correspondiente.

(153) Por último, la CFF considera que la comparación entre los costes de liquidación y los costes de una recapitalización deberían tomar en consideración el valor de los activos, que, en ambos casos, se transfirió al comprador. La CFF considera que el valor del activo cedido a los inversores fue de entre 640 millones EUR y 755 millones EUR ([95]), teniendo en cuenta el valor venal de la flota utilizada por la SNCM, que la CFF sitúa entre 644 y 664 millones EUR en agosto de 2006.

(154) *En cuanto a la apreciación de las medidas posteriores a la recapitalización de 2002 como ayudas a la reestructuración*, la CFF considera que, aunque la SNCM cumpliese las condiciones de empresa en crisis de las Directrices de 2004 en el período anterior a la primera recapitalización, de 142,5 millones EUR, esta calificación es muy discutible en lo que se refiere al período anterior al segundo aumento de capital, de 8,75 millones EUR, al haberse reconstituido los fondos propios de la empresa.

(155) Por lo que se refiere a la viabilidad de la empresa, la CFF destaca que la cesión de la SNCM es solo parcial y no irrevocable, teniendo en cuenta las cláusulas resolutorias negociadas con los inversores. Estos elementos conllevan una gran incertidumbre con respecto a la voluntad y la capacidad de los inversores de sanear la SNCM y, por lo tanto, hipotecan las perspectivas de viabilidad duradera de la empresa. Además, la CFF indica que, contrariamente a lo exigido por las Directrices de 2004, las autoridades francesas no consideraron la posibilidad de abandonar actividades que seguirían siendo deficitarias, desde el punto de vista estructural, aun después de la reestructuración ([96]). Asimismo, la CFF manifiesta su escepticismo con respecto al plan de reducción de los costes, teniendo en cuenta que la flota de la SNCM, incluso, se agrandó ([97]), y al de reducción de personal, visto, principalmente, el fracaso del plan social de 2002.

(156) La CFF duda de que las nuevas ayudas se limitasen al mínimo, debido, por una parte, a la falta de claridad sobre lo que cubren los costes sociales y, por otra, al contenido del acta de la Asamblea de la SNCM de 28 de abril de 2006, de la cual se desprende que una parte de las ayudas sirvió para cubrir las pérdidas de explotación de la empresa en 2006 y 2007. La CFF considera también que los inversores de la SNCM no contribuyen de manera sustancial a la reestructuración de la empresa.

(157) A fin de prevenir falseamientos indebidos de la competencia, la CFF considera necesario mantener y especificar las contrapartidas impuestas a la SNCM en 2003, así como añadirles otras nuevas para reducir la presencia de la SNCM en el mercado ([98]). La CFF considera, además, que una parte de las medidas impuestas a la SNCM por la Decisión de 2003 no se cumplieron ([99]).

(158) *Sobre la naturaleza de la segunda recapitalización, de 8,75 millones EUR*, la CFF considera que, además de la simultaneidad de la inversión pública y la privada, la intervención privada debe ser significativa y realizarse en condiciones comparables, de manera que se valide la intervención del Estado. En el caso que nos ocupa no se cumplen estas dos condiciones. Por una parte, la participación de los inversores, estrictamente vinculada al primer aumento de capital, de 142,5 millones EUR, no es significativa. Por otra parte, la intervención de los inversores no se efectuó en condiciones comparables a las del Estado, principalmente debido a las cláusulas resolutorias y la rentabilidad esperada de la participación minoritaria de la CGMF.

(159) *Por lo que se refiere a las medidas sociales por valor de 38,5 millones EUR*, la CFF contesta que se dé a ese importe la calificación de ayuda a las personas, pues, si bien es cierto que ese importe beneficia directamente a los empleados de la SNCM, la CFF destaca que esa medida podría generar efectos positivos indirectos para la SNCM, principalmente en términos de apaciguamiento del clima social.

8.2.2. *Observaciones de STIM d'Orbigny (Groupe Stef-TFE)*

8.2.2.1. Sobre la recapitalización de 2002

(160) La STIM subraya que, mediante el pago de 53,48 millones EUR en concepto de compensaciones de servicio público, el Estado compensó a la SNCM dos veces por las mismas obligaciones de servicio público. Además, la STIM considera que dicho pago no cumple los criterios establecidos por la jurisprudencia Altmark.

(161) Por lo que se refiere, más concretamente, a los criterios segundo y cuarto de la jurisprudencia Altmark, la STIM contesta, por una parte, la existencia de parámetros preestablecidos de manera objetiva y transparente y, por otra, la comparabilidad de las ratios de la SNCM y de la CMN durante el período de 1991 a 2001 ([100]), y aduce al respecto que los datos facilitados a la Comisión eran manifiestamente sesgados ([101]).

8.2.2.2. Sobre las medidas posteriores a la recapitalización de 2002

(162) *Por lo que se refiere al precio de cesión negativo de 158 millones EUR*, la STIM considera que este precio no constituye un precio de mercado resultante de un procedimiento de apertura a la competencia y no discrimintaorio, ya que la recapitalización se produjo en condiciones distintas de las que deben normalmente guiar a un inversor privado. La STIM considera que el activo neto contable reevaluado permitiría, en la peor de las hipótesis, una liquidación sin costes para el Estado o, incluso, que, al liberar una plusvalía de liquidación, el precio de cesión es ridículo con respecto al valor de la empresa (estimado por la STIM en 350 millones EUR) y que la ayuda es desproporcionada con respecto a las necesidades de la empresa.

(163) La STIM llama también la atención de la Comisión sobre el carácter desorbitado de la cláusula resolutoria de la transferencia al sector privado.

(164) La STIM contesta, por último, la justificación de la venta a un precio negativo partiendo del supuesto de una liquidación socialmente difícil, que parece poco realista.

(165) *En cuanto a la segunda recapitalización de 8,75 millones*, la STIM considera que esta aportación de capital no se ajusta al principio del inversor privado en una economía de mercado, teniendo en cuenta la insuficiencia de garantías de rendimiento de la inversión. La STIM contesta el argumento extraído de la concomitancia de la inversión privada y la pública para negar a esta aportación la calidad de ayuda de Estado. Dicha concomitancia, de determinarse, no es más que un índice y no puede constituir por sí sola un criterio de calificación ([102]). Por último, la STIM afirma que esa aportación constituiría una garantía dada a los inversores por el Gobierno francés de que la SNCM sería con seguridad adjudicataria de la DSP de los servicios marítimos de Córcega.

(166) *Por lo que se rerfiere a los 38,5 millones EUR de ayudas a las personas*, la STIM considera que dicho importe se destinó, en realidad, a dar a la SNCM los medios para cumplir algunos aspectos esenciales del plan de recuperación presentado a la Comisión, en concreto la reducción de personal, que no se aplicaron.

8.2.2.3. Sobre la compatibilidad con las Directrices de 2004

(167) Según la STIM, las ayudas recibidas por la SNCM no se limitaron al mínimo. La contribución de la SNCM y de los inversores al plan de reestructuración fue insuficiente en cuanto a las condiciones impuestas por las Directrices de 2004, y no se ha demostrado que la situación de la SNCM fuese tan excepcional como para justificar una contribución propia menos elevada. Además, la STIM subraya el carácter desproporcionado de las ayudas concedidas en 2006, ya que permitieron a la SNCM constituir reservas para cubrir pérdidas futuras. Por último, el hecho de que la SNCM no previese vender los activos no indispensables para la supervivencia de la empresa fue contrario a los requisitos planteados por las Directrices de 2004.

(168) La STIM considera que las sumas abonadas infringieron el principio de unicidad establecido por dichas Directrices. La degradación de la situación financiera de la empresa y los conflictos sociales no pueden considerarse circunstancias excepcionales, imprevisibles y no imputables a la empresa beneficiaria.

(169) Por lo tanto, la STIM exige compensaciones adicionales de hasta la mitad de las ayudas aportadas, es decir, 98,25 millones EUR, mediante la cesión de un buque adicional y de las participaciones directas e indirectas de la SNCM en la CMN. A este respecto, la STIM afirma que dichas participaciones no son estratégicas con arreglo a las Directrices sobre ayudas a la reestructuración, ya que no eran «indispensables para la supervivencia de la empresa» ni revestían el carácter de activo inalienable.

(170) La STIM aduce también que la pretendida sinergia entre la SNCM y la CMN no existe, ya que la SNCM no desempeña ninguna función efectiva en la gestión y el desarrollo de la CMN. La STIM destaca finalmente que el acuerdo de accionistas que vincula a las dos empresas no existe desde el 15 de marzo de 2006, fecha en la que fue denunciado por la CMN, según lo constató la Cour d'Appel de París.

8.2.3. *Observaciones de la SNCM*

(171) La SNCM transmitió a la Comisión un expediente en el que hacía balance de la situación económica y de competencia, acompañado de una consulta jurídica que valoraba el riesgo, en el marco de un procedimiento de liquidación, de una comprobación de la tipicidad de la intervención del Estado como gestor de hecho de la empresa durante el período previo a la privatización.

(172) Consultado por la SNCM, el estudio […] llega a la conclusión de que, tomando como base los documentos sociales de la empresa, completados por las correspondencias, las intervenciones y las actas de los órganos de control, el Estado francés […] ([103]) ([104]) ([105]). El informe destaca, además, que […] ([106]). Por último, señala que […].

(173) Partiendo de ello, el experto de la SNCM concluye que es muy probable que la calidad de gestor de hecho del Estado francés hubiese sido admitida por el Tribunal de Commerce de Marsella.

(174) Por otra parte, de los hechos establecidos, en concreto, por los informes del Tribunal de Cuentas se desprende que los fallos de gestión imputables al Estado francés ([107]), gestor de hecho de la SNCM, coadyuvaron a la insuficiencia de activos observada en la SNCM. El perjuicio resultante de la gestión deficiente del Estado es de […].

(175) En este contexto, según el experto de la SNCM, la condena al Estado francés de afrontar, total o parcialmente, la insuficiencia de activos en el marco de una actuación para asumir el pasivo no plantea, por lo tanto, ninguna duda, dada la gran implicacion del Estado en la gestión de la SNCM, sus notorios fallos de gestión y la magnitud de sus recursos financieros.

(176) Tomando como base la jurisprudencia pertinente, el experto de la SNCM concluye que, si la SNCM hubiese sido liquidada, el Estado habría sido condenado, con seguridad, a asumir todas las deudas sociales de la SNCM. Esto habría dado lugar a la asunción por parte del Estado accionista de un porcentaje de entre el […] y el […] % de la insuficiencia de activos observada (es decir, entre […] y […] millones EUR). Por consiguiente, al decidir la privatización de la SNCM, previo refuerzo de sus fondos propios por un importe de 158 millones EUR, el Estado francés se hubiera comportado como un inversor prudente.

9. COMENTARIOS DE FRANCIA SOBRE LAS OBSERVACIONES DE LAS PARTES INTERESADAS

9.1. Comentarios de Francia sobre las observaciones de las partes interesadas respecto a la Decisión de apertura del procedimiento de investigación formal de 2002

9.1.1. *Sobre las observaciones de Corsica Ferries*

(177) Las autoridades francesas indicaron que algunos datos presentados por la CFF sobre la oferta de la SNCM son inexactos.

(178) Contrariamente a las afirmaciones de la CFF, el Estado francés considera que el plan de reestructuración se elaboró de manera que permitiese la recuperación de la SNCM en los mejores plazos y crease las condiciones para su viabilidad a medio y largo plazo. Las autoridades francesas recuerdan que ya se ha aplicado una parte importante del programa de reducción de costes ([108]). Además, la SNCM constituyó, en 2001, una provisión de 21,3 millones EUR para la financiación de medidas de reestructuración y, especialmente, del plan de mantenimiento del empleo.

(179) Por lo que se refiere a la determinación del importe de la ayuda, las autoridades francesas confirman que la ratio fondos propios/deuda total de 0,79 es típica de los balances de la mayor parte de las compañías marítimas, salvo casos particulares ([109]).

9.1.2. *Sobre las observaciones de Stef-TFE*

(180) Las autoridades francesas consideran que la descripción que hace Stef-TFE de las relaciones entre la SNCM y la CMN en el contexto de la ejecución del contrato de servicio público no se corresponde con la realidad.

(181) Según las autoridades francesas, la opción por la fórmula de consorcio temporal de empresas, en el que la SNCM y la CMN son concesionarias conjuntas y no solidarias, en absoluto «estuvo forzada por el carácter global de la consulta», al contrario de lo que afirma Stef-TFE en sus observaciones. La decisión de constituir un consorcio SNCM-CMN fue el resultado del análisis realizado por las dos compañías, según el cual continuar de esta forma

su asociación histórica y natural les proporcionaría mayores ventajas en el marco de la licitación, especialmente desde el punto de vista de la competencia. La entrada de la CMN en el consorcio se debe, por lo tanto, a una elección deliberada por su parte, basada en la evaluación de sus propios intereses, y no a una obligación derivada del texto de la licitación.

(182) Las autoridades francesas precisan que, al contrario de lo que afirma Stef-TFE, las dos compañías, SNCM y CMN, no son independientes ni se encuentran en competencia directa. Tal situación estaría en contradicción con el principio mismo del contrato de delegación de servicio público único del que son cosignatarias.

(183) Las autoridades francesas sostienen que la participación de la SNCM en el capital de la CMN no puede considerarse un activo puramente financiero, tal como parece afirmar Stef-TFE. Francia sostiene que la participación de la SNCM en la CMN posee un carácter altamente estratégico. Su cesión constituiría, no solo un contrasentido desde el punto de vista industrial, sino también un grave error estratégico.

9.1.3. *Comentarios de Francia sobre las observaciones de representantes de los entes locales*

(184) Aunque Francia aprueba, en general, el contenido de la carta del Presidente de la Región Provence-Alpes-Côte d'Azur, desea, sin embargo, señalar que, a diferencia de lo que se afirma en el punto 2 de dicha carta ([110]), la oferta de servicios marítimos entre Francia continental y Córcega no está «sobredimensionada con respecto a la demanda» y la política de tarifas de la SNCM se ajusta a los compromisos asumidos por la compañía de no provocar una guerra de tarifas ni erigirse en «empresa líder en materia de precios».

9.2. **Comentarios de Francia sobre las observaciones de las partes interesadas relativas a la Decisión de 2006**

(185) En general, Francia señala que gran parte de las observaciones de la STIM y la CFF son idénticas a los comentarios ya formulados por estas empresas ante la Comisión en 2003. En concreto subraya que los comentarios de la CFF fueron presentados ante el Tribunal de Primera Instancia en el marco del recurso de anulación de la Decisión de la Comisión de 9 de julio de 2003 y ya han sido rechazados, en su mayor parte, por la Comisión y por el Tribunal.

(186) Sobre la DSP relativa a las conexiones Marsella-Córcega, Francia contesta todos los argumentos que tachan de irregular el procedimiento de celebración del acuerdo de DSP. Además, según Francia, la existencia de esos procedimientos nacionales ante jueces nacionales competentes en tanto que jueces comunitarios de Derecho ordinario implica que no existe interés comunitario para la Comisión en examinar los asuntos relativos al procedimiento de celebración del acuerdo de DSP.

9.2.1. *Sobre la ejecución anticipada de las medidas previstas por el primer plan de reestructuración y sus modificaciones*

(187) A la observación general sobre la ejecución anticipada de medidas calificables de ayudas por parte de Francia, las autoridades francesas responden que dicha ejecución se justifica por la especificidad del procedimiento; es decir, la anulación, en 2005, de la Decisión de autorización de la Comisión de 9 de julio de 2003, y no por la voluntad de las autoridades francesas de incumplir sus obligaciones en virtud del Tratado CE. Por otra parte, Francia precisa que siempre mantuvo informada a la Comisión de la evolución del expediente y de las distintas medidas adoptadas desde enero de 2005, en virtud del principio de cooperación leal entre los Estados miembros y la Comisión.

(188) Por lo que respecta a estas últimas medidas, las autoridades francesas consideran que, dado que ninguna de ellas constituye una ayuda, no sería aplicable *in fine* el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE y que, por lo tanto, no habría obligación de suspender su ejecución.

9.2.2. *Sobre la recapitalización de 2002*

(189) En primer lugar, las autoridades francesas precisan que no pusieron en duda la aplicabilidad de la sentencia Altmark, destacando, en cambio, las dificultades de aplicación de la prueba planteada por dicha sentencia, ya que el importe en cuestión era anterior a esta y, por lo tanto, no se habían podido tener en cuenta esos nuevos criterios.

(190) Francia precisa que los 53,48 millones EUR en cuestión son parte de los 69,3 millones EUR declarados compatibles por la Comisión en 2003. Las dudas expresadas por la Comisión en su Decisión de apertura de 2006 no se refieren, por lo tanto, a la compatibilidad de dichas medidas, que no se pone en tela de juicio, como parece afirmar la STIM en sus observaciones, sino que se refieren a la naturaleza de la ayuda de ese importe, concedido como compensación por cargas de servicio público.

(191) Según Francia, las observaciones de la CFF y de la STIM no ponen en tela de juicio la aplicabilidad, en el presente caso, de la primera y la segunda condición Altmark.

(192) Por lo que se refiere al tercer criterio Altmark, las autoridades francesas refutan el argumento utilizado por la CFF y la STIM de que el pago de esa suma daba lugar necesariamente a una compensación excesiva, debido a que la Comisión había autorizado, mediante su Decisión de 30 de octubre de 2001, el pago de 787 millones EUR como contrapartida por cargas de servicio público. A este respecto, Francia precisa que la Comisión, en su Decisión de 2003, constató, en efecto, que esas obligaciones no se habían compensado debidamente y que el importe de 53,48 millones EUR estaba justificado como compensación de servicio público.

(193) Sobre la cuarta condición Altmark, las autoridades francesas subrayan que, a pesar de no disponer de una empresa de referencia y debido, por lo tanto, a la imposibilidad de establecer una comparación global entre la SNCM y otras empresas, según constataba también la CFF, se esforzaron en proporcionar elementos que permitiesen una comparación lo más precisa posible con empresas análogas, principalmente la CMN. Francia contesta asimismo el argumento de la STIM y de la CFF de que las cargas de estructura de la SNCM eran más onerosas que las de la CMN. Pero, aun en ese caso, las autoridades francesas consideran que las ratios de productividad de la SNCM se aproximan bastante a las de la CMN. En conclusión: la SNCM estaba tan bien gestionada como la CMN, a la que la STIM no califica, en ningún momento, de empresa mal gestionada.

(194) Francia precisa que las pérdidas sufridas entre 1991 y 2001 no cabe imputarlas solamente a la DSP, como parece querer afirmar la CFF, sino que las obligaciones de servicio público impidieron a la SNCM adaptarse al cambio de situación en cuanto a la competencia. Las autoridades francesas precisan también que esas pérdidas no se concentraron en el período 2000-2001, pero que se aceleraron en dicho período debido al aumento de las rotaciones efectuadas por la CFF.

(195) Por lo que se refiere a la compatibilidad de los 53,48 millones EUR abonados como compensación por las cargas de servicio público en aplicación del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, las autoridades francesas recuerdan que, por una parte, en su Decisión de 2003, la Comisión ya había declarado que ese importe era compatible con dicho artículo y que, por otra parte, el Tribunal no lo puso en tela de juicio en su sentencia de 15 de junio de 2005.

9.2.3. *Sobre las medidas posteriores a la recapitalización de 2002*

(196) *Por lo que se refiere al proceso de cesión*, Francia precisa que previó, desde el principio, criterios de selección clásicos, basados principalmente en el precio propuesto para valorar los títulos de la SNCM y, en segundo lugar, en otros parámetros (proyecto industrial, proyecto social, etc.), entre ellos el importe que los candidatos estaban dispuestos a invertir en la empresa para su recapitalización. Francia contesta con firmeza el argumento de las terceras partes de que el proceso de puesta a la venta no fue transparente y recuerda que, en el presente caso, el Estado fue, incluso, más allá de sus obligaciones legales y reglamentarias, que ya eran fuertes y vinculantes, previstas en caso de venta de participaciones públicas. Francia recuerda que la evolución posterior a la oferta de BCP de adquirir el 100 % de los títulos de la SNCM se desarrolló en un contexto financiero y social muy difícil y que la asociación de VT a la oferta de BCP no cambió los términos comerciales y financieros de la operación (sin el reparto del capital).

(197) *Por lo que se refiere al precio negativo de 158 millones EUR*, las autoridades francesas recuerdan que, teniendo en cuenta la situación financiera de la SNCM a 30 de septiembre de 2005, la empresa se vendió a un precio de mercado y que la venta fue económicamente más ventajosa de lo que hubiera sido su liquidación. A este respecto, las autoridades francesas precisan que la aplicación del criterio del inversor privado en caso de cesión de una empresa próxima a la liquidación no debe considerarse la búsqueda de la «rentabilidad de la intervención pública», sino la prevención de pérdidas mayores que habría sufrido el accionista con una liquidación más costosa.

(198) En cuanto al precio pagado, Francia contesta el argumento de que la SNCM se vendió a un precio que no se correspondía con su valor real ([111]).

(199) Las autoridades francesas refutan también el argumento de la CFF de haber subestimado el valor venal de la flota de la SNCM, que la CFF cifra entre 406,5 millones EUR y 426,5 millones EUR. Las autoridades francesas señalan que los buques tomados en consideración en el cálculo de la CFF no son los que tenía en propiedad la SNCM a 30 de septiembre de 2005. La ausencia de descuentos aplicados al valor venal de los buques no tiene en cuenta el contexto en el que se habría desarrollado la eventual liquidación del activo y, por último, la fecha elegida para calcular el valor venal, agosto de 2006, no es la fecha de la posible liquidación de la SNCM a la que conviene referirse, el 30 de septiembre de 2005. Por otra parte, Francia observa que, si se aceptase el cálculo propuesto por la CFF, el precio negativo sería tres veces menor que el valor de liquidación de los activos exigido por la jurisprudencia Gröditzer, lo que sería, por lo tanto, más favorable que las hipótesis presentadas a la Comisión por las autoridades francesas.

(200) Al argumento aducido por la CFF, que pone en tela de juicio la aplicación de la jurisprudencia Gröditzer al referirse al hecho de que la aportación de capital del Estado en la SNCM estuvo relacionada con la venta del 75 % de su participación, con la consiguiente disminución de las perspectivas de beneficio correspondiente, las autoridades francesas recuerdan que el precio de cesión negativo de 158 millones EUR se corresponde perfectamente con la cesión de la totalidad del capital de la SNCM, seguida de una nueva inversión estatal del 25 %, con un beneficio correspondiente del […] % anual. Por lo tanto, Francia considera que el rendimiento de la inversión está garantizado con su participación en el accionariado de la compañía del 25 %, ya que dicha participación goza de una garantía de rendimiento muy elevado.

(201) Francia contesta también el argumento aducido por la CFF sobre la no aplicabilidad al caso que nos ocupa del enfoque ABX, basado, principalmente, en el análisis de los costes de liquidación efectivos de la SNCM y en el riesgo de que el Estado hubiera podido ser considerado responsable del pasivo de la empresa en razón de una actuación de asunción del pasivo como la prevista por los procedimientos colectivos franceses y confirmada por la jurisprudencia nacional (sentencia de la Cour d'Appel

de Ruán de 22 de marzo de 2005). Aunque las autoridades francesas consideran que su comportamiento como gestor de la SNCM no puede calificarse de «doloso» con respecto a esta actuación, insisten en la existencia de un riesgo muy elevado de condena del Estado por un juez nacional por la insuficiencia de activos de la SNCM, en razón de criterios flexibles de calificación de la gestión deficiente con arreglo al artículo L.651-2 del «Code de commerce» y en virtud de la jurisprudencia citada, que sería aplicable al caso que nos ocupa.

(202) *Por lo que se refiere a la recapitalización de 8,75 millones EUR*, Francia recuerda que, contrariamente a lo que afirman la CFF y la STIM, esta aportación de capital no es una ayuda estatal, en razón de la simultaneidad de dicha inversión, de la semejanza de las condiciones de su suscripción y de la remuneración superior a la media obtenida por el Estado a través de la CGMF.

(203) En particular, las autoridades francesas precisan que el principio de igualdad de los inversores no es puesto en tela de juicio por la existencia de cláusulas resolutorias, ya que estas se previeron en el marco de la cesión del 100 % de la SNCM, y no en el de la recapitalización de 35 millones EUR posterior a esta.

(204) Además, Francia recuerda que su inversión es muy inferior a la de los inversores, ya que solo el importe de 8,75 millones EUR es comparable con la inversión efectuada por ellos (26,25 millones EUR): el examen de la primera recapitalización de 142,5 millones EUR solo debería hacerse en el marco de la comparación con el precio de liquidación.

(205) Por último, Francia contesta el argumento aducido por la STIM de que esa aportación constituía una garantía dada a los inversores privados de que la SNCM iba a ser con seguridad adjudicataria de la DSP de los servicios marítimos de Córcega. Las autoridades francesas aducen que este aumento de capital es prudente e independiente de los resultados de la empresa, y que la adjudicación de la DSP a la SNCM no permitía mejorar el rendimiento esperado de la inversión.

(206) *Por lo que se refiere a los 38,5 millones EUR de medidas sociales*, Francia reitera el argumento de que estas medidas son ayudas a las personas y que no cabe considerar que su asunción por el Estado proporciona una ventaja indirecta a la empresa, ya que estas vienen a añadirse a las obligaciones legales y por convenio a cargo de la SNCM. Además, Francia recuerda que estas medidas no permitirían el despido de trabajadores, que, de no existir, seguirían a cargo de la SNCM.

(207) Contrariamente a lo aducido por la CFF, las autoridades francesas precisan que los 38,5 millones EUR no responden a la aplicación de reducciones de personal previstas en el marco del plan social de 2003, que, a pesar del retraso, ya se han aplicado. Por lo tanto, el nuevo plan social viene a completar las primeras medidas sociales de 2003.

9.2.4. *Sobre la compatibilidad con las Directrices*

(208) Francia considera que, dado lo anteriormente expuesto, el importe de ayuda que se ha de evaluar con arreglo a las Directrices es de 15,81 millones EUR.

(209) Contrariamente a lo afirmado por la CFF, las autoridades francesas consideran que, teniendo en cuenta el punto 11 de las Directrices de 2004, aunque la primera recapitalización permitió a la SNCM reconstituir sus fondos propios, no le hizo perder su carácter de empresa en crisis, ya que la recapitalización se destinó a garantizar el mantenimiento de la actividad de la empresa.

(210) Francia refuta las alegaciones de la CFF, según las cuales no se tendrían que haber dado nuevas inyecciones financieras a la empresa, porque la SNCM podría haber recurrido al crédito bancario. A este respecto, las autoridades francesas recuerdan que, el 24 de agosto de 2005, los bancos denegaron la concesión de nuevas líneas de tesorería en favor de la SNCM y que, por lo tanto, las únicas alternativas posibles eran la privatización o la liquidación de la empresa.

(211) Francia contesta los argumentos de la CFF y la STIM con respecto al fracaso del plan de reestructuración de 2002, que se ejecutó, aunque con algún retraso, y permitió alcanzar los objetivos en 2005. El deterioro de la situación económica y financiera de la SNCM, debido a factores externos a la empresa habría hecho, incluso, necesaria la prórroga del plan notificado en 2002 y la introducción de nuevas medidas.

(212) Francia considera que la SNCM tiene buenas perspectivas de recuperación y que las medidas consideradas por los nuevos accionistas, como la aplicación del plan social, la reorganización de los servicios marítimas y la renovación de algunos buques, harán que la empresa vuelva a ser viable. A este respecto, Francia observa que, en razón de los ingresos obtenidos de la DSP (aproximadamente […] del volumen de negocio de la SNCM), y teniendo en cuenta la magnitud de los costes fijos y las dificultades de redistribución de los seis buques utilizados en el servicio Marsella-Córcega, la DSP es un elemento esencial de la estrategia de la empresa y de su viabilidad.

(213) *Sobre la limitación de la ayuda al mínimo*, Francia considera haber limitado a lo estrictamente necesario los costes de reestructuración necesarios para poder llevar a cabo la reestructuración. A ese efecto, las autoridades francesas recuerdan que, según lo reconocía la Comisión en su Decisión de 2003, la propia empresa contribuyó de modo suficiente al plan de reestructuración con sus propios recursos, en razón de la cesión de activos por importe de 30,2 millones EUR. Por otra parte, teniendo en cuenta otras cesiones realizadas por la SNCM por valor de 12,2 millones EUR, el total de contribuciones propias de la empresa se elevaría a 42,4 millones EUR. Francia considera que ese importe es muy superior al de las contribuciones propias necesarias para aprobar las ayudas a la reestructuración, estimadas finalmente en 15,81 millones EUR, ya que las otras medidas no pueden considerarse ayudas estatales.

9.2.5. *Sobre las condiciones impuestas por la Decisión de la Comisión de 2003 y sobre las posibles nuevas contrapartidas*

(214) Contrariamente a lo alegado por la STIM y la CFF, las autoridades francesas afirman que cumplieron todas las condiciones impuestas por la Decisión de 2003, a las que se atuvieron hasta finales de 2006, principalmente, el mantenimiento de la flota en once buques y la aplicación de tarifas inferiores a las de la competencia.

(215) Por otra parte, Francia considera que, en el marco de la nueva Decisión final, debería adaptarse el nivel de contrapartidas que se ha de imponer a la SNCM, ya que el importe de las ayudas a la reestructuración sería entonces de 15,81 millones EUR, en vez de 69,3 millones EUR.

(216) A este respecto, Francia refuta las observaciones de la STIM sobre la posibilidad de que la Comisión imponga a la SNCM, como contrapartida, la cesión de su participación en la CMN. Francia refuta el argumento de la STIM de que la definición de activos estratégicos se tendría que haber cuestionado en las Directrices de 2004, frente a las de 1999.

(217) Por lo que se refiere a las medidas mencionadas por la CFF para a reducir la presencia de la SNCM en el mercado, las autoridades francesas recuerdan que, tal como señalaba, además, la Comisión en su Decisión de 2003 (punto 87), los mercados afectados (Francia-Córcega y Magreb) no tienen un exceso de capacidad, y que una reconfiguración de las líneas que dan servicio a Córcega en el marco de la DSP y fuera de dicho marco volvería a poner en peligro la viabilidad de la empresa.

(218) En cuanto al argumento de la CFF de que la aplicación de las medidas descritas anteriormente en favor de la SNCM conllevaría el grave riesgo de hacer desaparecer del mercado Francia continental-Córcega a su principal competidor, la CFF, las autoridades francesas alegan que, teniendo en cuenta la configuración actual de ese mercado, en el que la CFF es ahora mayoritaria, el mantenimiento de una estructura de competencia depende de la autorización del plan de reestructuración de la SNCM y de la presencia de esta en ese mercado.

10. EVALUACIÓN DE LA MEDIDA

(219) El artículo 87, apartado 1, del Tratado CE establece que «salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado común, 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».

(220) Para que una medida nacional pueda calificarse de ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, tienen que cumplirse las siguientes condiciones acumulativas: 1) que la medida otorgue una ventaja económica selectiva; 2) que esa ventaja se financie con recursos estatales; 3) que falsee o amenace con falsear la competencia, y, por último, 4) que afecte a los intercambios comerciales entre Estados miembros ([112]).

(221) La Comisión observa que la SNCM obtuvo recursos estatales por un valor total de 274,54 millones EUR a través de la CGMF, propiedad al 100 % del Estado francés.

(222) Dado que la SNCM opera en el sector del transporte marítimo, abierto a la competencia intraeuropea, la posible ventaja económica que percibió puede falsear la competencia y afectar a los intercambios comerciales entre los Estados miembros.

(223) El hecho de que, hasta el 1 de enero de 1999, el mercado de cabotaje con las islas mediterráneas estuviese provisionalmente exento de la aplicación del Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) ([113]), no permite descartar, en principio, que las subvenciones concedidas para conexiones de cabotaje con las islas mediterráneas en el marco de la DSP hayan podido afectar a los intercambios entre Estados miembros y falsear la competencia.

(224) En cualquier caso, aunque las subvenciones concedidas para el servicio de líneas de cabotaje no afectasen a los intercambios comerciales ni diesen lugar al falseamiento de la competencia antes del 1 de enero de 1999, la situación ha cambiado desde entonces, ya que, según el Reglamento (CEE) nº 3577/92, las actividades de cabotaje están abiertas ahora a todos los operadores comunitarios. Además, hay que destacar que la SNCM no practica únicamente el transporte de cabotaje, sino que opera también en el mercado del transporte marítimo internacional, que fue liberalizado por el Reglamento (CEE) nº 4055/86 del Consejo, de 22 de diciembre de 1986, relativo a la aplicación del principio de libre prestación de servicios al transporte marítimo entre Estados miembros y entre Estados miembros y terceros países ([114]).

(225) Por lo tanto, la Comisión considera que, en el caso que nos ocupa, se cumplen los tres últimos criterios del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE citados en el considerando 220 de la presente Decisión. Las secciones siguientes examinan sucesivamente si las diferentes medidas presentan una ventaja económica selectiva y, en su caso, si son compatibles con el mercado común las medidas calificadas de ayuda estatal.

10.1. **Aportación de capital de 53,48 millones EUR en concepto de compensación de servicio público**

(226) Aunque en su Decisión de 2003, la Comisión reconociese el carácter compensatorio de servicio público de una parte de esos 76 millones EUR (esto es, 53,48 millones EUR) para los servicios marítimos de Córcega entre 1991 y 2001, evaluó toda la aportación de capital (76 millones EUR) en concepto de ayudas a la reestructuración, ya que las autoridades francesas notificaron dicho importe por ese concepto. En su sentencia de 15 de junio de 2005, que anuló la Decisión de la Comisión de 2003, el juez comunitario pidió a la Comisión que examinara el importe de 53,48 millones EUR a la luz de la sentencia del Tribunal, de 24 de julio de 2003, en el asunto Altmark.

(227) Además, las autoridades francesas pidieron a la Comisión que considerase que, en razón de su carácter de «compensación de servicio público», una parte de la ayuda a la reestructuración de 2002 se tratase como no constitutiva de ayuda con arreglo a la jurisprudencia Altmark.

(228) Dado que las autoridades francesas solicitaron la aplicación, en el presente caso, de la jurisprudencia Altmark y, en su caso, de la excepción prevista por el artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, la Comisión debe pronunciarse a este respecto, ya que dichos razonamientos revisten una importancia esencial en la argumentación de Francia ([115]).

10.1.1. *Observaciones preliminares*

Sobre la aplicabilidad de la jurisprudencia Altmark al presente caso

(229) De forma preliminar, la Comisión recuerda que, aunque el pronunciamiento de la sentencia Altmark sea posterior a la aplicación de la medida mencionada, los criterios establecidos por el juez comunitario en dicha sentencia son aplicables al presente caso.

(230) Efectivamente, según recordaba recientemente el Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas ([116]), el TJUE no limitó en el tiempo el alcance de los términos recogidos en la sentencia Altmark. Así pues, al no existir limitación temporal, las indicaciones resultantes de una interpretación del artículo 87, apartado 1, del Tratado CE son plenamente aplicables a la situación fáctica y jurídica del presente asunto.

Sobre la determinación de la compensación percibida en concepto de servicio público

(231) En primer lugar, hay que señalar que la SNCM sufrió déficit sustanciales, entre 1991 y 2001, en todos los servicios marítimos de Córcega sometidos a obligación de servicio público, a pesar de las subvenciones estatales autorizadas por la Decisión de la Comisión de 2001 ([117]), pues, según observa la Comisión en el punto 105 de dicha Decisión, la pérdida acumulada antes de impuestos por los servicios marítimos de Córcega ([118]), durante el período 1991-1999, ascendió, según el informe del experto habilitado por la Comisión, a 217 millones de francos franceses (33,08 millones EUR), incluidas las subvenciones recibidas.

(232) Por lo que se refiere a los ejercicios de 2000 y 2001 ([119]), la Comisión ha aplicado el mismo enfoque que en dicho informe y ha vuelto a calcular el resultado, antes de impuestos, a partir de las cuentas analíticas de resultados facilitadas, eliminando las provisiones para la reestructuración, ya contabilizadas en los gastos de reestructuración notificados. Por otra parte, la Comisión ha comprobado que, según la contabilidad anual de la empresa, no se han producido ventas de material naval en esos dos años.

(233) La Comisión entiende que el déficit de 2002 en el tráfico Marsella-Córcega no se debe tener en cuenta, dado que, a partir del 1 de enero de 2002, las tarifas de explotación de dicho tráfico, así como las cuantías de la compensación financiera, han sido definidas entre las autoridades públicas y SNCM de manera contractual, contrariamente a la práctica utilizada en los convenios de 1991 y 1996.

(234) Por lo tanto, de acuerdo con el enfoque y la motivación de la Decisión de 2001, la Comisión concluye lo siguiente:

Cuadro 3

Cuenta analítica de resultados para el período 1991-2001

Red de Córcega	2001		2000		1991-1999 ([1])		Total 1991-2001	
	Millones FRF	Millones EUR	Millones FRF	Millones EUR	Millones FRF	Millones EUR	Millones de FRF	Millones EUR
Resultado antes de impuestos	– 302,575	– 46,127	– 40,256	– 6,137	– 216,98	– 33,078	– 559,811	– 85,343
Dotaciones provisiones/depreciación *Liamone* ([2])	96,895	14,771	0,000	0,000	0,000	0,000	96,895	14,771
Dotaciones provisiones/plan social	112,110	17,091	0,000	0,000	0,000	0,000	112,110	17,091

Red de Córcega	2001		2000		1991-1999 (1)		Total 1991-2001	
	Millones FRF	Millones EUR	Millones FRF	Millones EUR	Millones FRF	Millones EUR	Millones de FRF	Millones EUR
Corrección plusvalías (PV) sobre buques	0,000	0,000	0,000	0,000	182,100	27,761	182,100	27,761
Resultados antes de impuestos, sin contar PV ni reestructuración.	– 93,571	– 14,265	– 40,256	– 6,137	– 216,980	– 33,078	– 350,807	– 53,480

(1) Datos que figuran en la Decisión 2002/149/CE.
(2) En 2001 se constituyó una provisión de 14,8 millones EUR para el BGV *Liamone*, al objeto de situar la carga anual del buque al nivel de la de un buque adaptado a las nuevas condiciones impuestas en esta línea y financiado en las mismas condiciones. La provisión se constituyó en virtud de las reglas contables según las cuales una empresa debe corregir su balance haciendo constar una depreciación excepcional en cuanto observe que uno de sus activos tiene un valor real o venal inferior a su valor contable.

(235) En total, la pérdida acumulada registrada por la SNCM en el servicio Marsella-Córcega, además de las subvenciones estatales autorizadas por la Decisión de 2001 y corregida de las plusvalías sobre los buques vendidos durante este período y los costes de la reestructuración, asciende a 53,48 millones EUR para todo el período 1991-2001.

(236) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que de la aportación de capital de 76 millones EUR notificada en 2002 ([120]), 53,48 millones EUR pueden evaluarse como compensación de servicio público.

10.1.2. *Existencia de una ventaja económica según la jurisprudencia Altmark*

(237) Según el Tribunal de Justicia, si una intervención estatal debe considerarse una compensación en contrapartida por las prestaciones realizadas por las empresas beneficiarias para el cumplimiento de obligaciones de servicio público, de forma que estas empresas no gozan, en realidad, de una ventaja financiera y que, por tanto, dicha intervención no tiene por efecto situar a esas empresas en una posición competitiva más favorable respecto a las empresas competidoras, tal intervención no está sujeta al artículo 87, apartado 1, del Tratado.

(238) Sin embargo, para que dicha compensación pueda eludir la calificación de ayuda estatal, deben reunirse determinadas condiciones acumulativas (véase la nota a pie de página 68 de la presente Decisión).

(239) Por lo que se refiere, en particular, al cuarto criterio establecido por el Tribunal de Justicia en la sentencia Altmark, se ha de observar que la SNCM no fue elegida mediante un procedimiento de contratación pública que permitiera seleccionar al candidato capaz de suministrar esos servicios al menor coste para el ente.

(240) A falta de procedimiento de licitación, la Comisión considera que incumbe al Estado miembro demostrar que el nivel de la compensación concedida a la SNCM no supera los costes afrontados por una empresa media, bien administrada y adecuadamente equipada, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las obligaciones, con arreglo a los requisitos de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia.

(241) En el caso que nos ocupa, las autoridades francesas reconocen, en su correo de 16 de noviembre de 2006, que es prácticamente imposible encontrar una empresa que pueda servir de referencia para este período de 1991-2001, debido a las obligaciones de servicio público que pesaban sobre la SNCM, única empresa capaz de asumir esas obligaciones. En tales circunstancias, las autoridades francesas se esforzaron en proporcionar datos que permitiesen establecer una comparación lo más precisa posible con empresas análogas, principalmente, con la CMN, si bien destacaron que esas empresas no se encontraban en las mismas condiciones de explotación que las impuestas a la SNCM por los convenios de obligación de servicio público entre 1991 y 2001.

(242) A este respecto, la Comisión considera que los argumentos de las autoridades francesas no demuestran cómo podían servir del punto de referencia exigido por la jurisprudencia comunitaria las empresas consideradas por ellas análogas. En este contexto, la Comisión señala que los datos aportados por Francia sobre esas empresas no le permiten evaluar el grado de similitud aducido, ni determinar la repercusión de las diferencias relativas a las condiciones de explotación alegadas sobre la comparación que debería efectuarse para la aplicación del cuarto criterio mencionado.

(243) En esas circunstancias, la Comisión considera que la información y los datos aportados por las autoridades francesas en el marco del presente procedimiento no permiten demostrar que se cumple el cuarto criterio Altmark.

(244) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que la medida en cuestión implica una ventaja económica para la SNCM. Y, dado que solo benefició a la SNCM, dicha ventaja económica es selectiva. Por lo tanto, la compensación de 53,48 millones EUR concedida a la SNCM en el marco de los convenios de 1991 y 1996 constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

10.1.3. *Compatibilidad de la medida con el mercado común, en virtud del artículo 86, apartado 2, del Tratado CE*

(245) Dado que las autoridades francesas han solicitado la excepción prevista en el artículo 86, apartado 2, del Tratado CE, para evaluar la medida la Comisión utilizará el mismo enfoque y la misma motivación que la Decisión de 2001.

(246) Según dicho artículo, el pago de una ayuda estatal puede eludir la prohibición del artículo 87 del Tratado CE, siempre que la ayuda de que se trate tenga como único fin compensar los costes adicionales generados por el cumplimiento de la misión específica que incumbe a una empresa encargada de la gestión de un servicio de interés económico general y que la concesión de la ayuda resulte necesaria para que dicha empresa pueda cumplir sus obligaciones de servicio público en condiciones de equilibrio económico.

(247) Teniendo en cuenta la jurisprudencia aplicable al período 1991-2001 ([121]), y al igual que en su Decisión de 2001, la Comisión debe:

— verificar que los servicios cuya gestión se ha confiado a la SNCM pueden calificarse de servicios de interés económico general, y

— comprobar que el importe de las subvenciones otorgadas a la SNCM en el marco de las obligaciones de servicio público relacionadas con la comunicación marítima de Córcega corresponden a los sobrecostes soportados por la SNCM para cumplir los requisitos fundamentales del contrato de servicio público.

Justificación del servicio público

(248) En el caso que nos ocupa, y en lo que se refiere a las compensaciones concedidas para el período 1991-2001, según observa la Comisión en su Decisión de 2001, las obligaciones de servicio público impuestas a la SNCM y a la CMN se derivan de dos convenios quinquenales firmados por estas empresas y la Office de transport de la Corse (OTC). Dichos convenios, cuya base jurídica la constituye el acuerdo marco de 1976-2001, precisan las modalidades de ejecución del servicio público, respectivamente, para los períodos 1991-1996 y 1996-2001. En los convenios se definían también los principios de abono de la subvención fija con cargo a la dotación de continuidad territorial, en contrapartida por las obligaciones impuestas.

(249) Para saber si esas obligaciones responden a una necesidad real de servicio público, la Comisión observaba, en su Decisión de 2001, que el acuerdo marco y los convenios quinquenales responden al principio de continuidad territorial, cuyo objetivo es limitar las desventajas de la insularidad y garantizar el servicio marítimo a Córcega de la manera más próxima posible a las conexiones puramente continentales. La Comisión observa también que este objetivo, que constituye un interés público legítimo, históricamente nunca se ha alcanzado dejando actuar libremente a las fuerzas del mercado ([122]).

(250) Por lo tanto, la Comisión considera que el sistema de servicio marítimo previsto por el acuerdo marco y por los convenios quinquenales responde a una necesidad real de servicio público.

Compensación variable

(251) Según observaba la Comisión en su Decisión de 2001, durante el período 1991-2001, la SNCM obtuvo, en virtud del marco legal descrito anteriormente, una subvención anual global cuyo importe se fijó para cinco años y se revisó anualmente con arreglo a la evolución del producto interior bruto, así como de la información y de las cuentas analíticas convencionales presentadas por la SNCM.

(252) En el punto 30 de dicha Decisión, la Comisión observa lo siguiente: «Con arreglo a lo dispuesto en el artículo 4 del convenio de 1976 ([123]), el importe de la subvención anual se paga en doce plazos mensuales iguales. Con el fin de permitir la liquidación definitiva de la subvención, SNCM debe presentar, el 1 de julio de cada año como muy tarde, sus resultados del ejercicio anterior visados por el censor del Estado. Cualquier pago pendiente a cargo de SNCM se deduce de los plazos del ejercicio en curso. El dispositivo para la regularización de los plazos prevé asimismo la posibilidad de que el Estado abone complementos. Los convenios firmados posteriormente prevén asimismo penalizaciones si, en el curso de un año, el número de enlaces básicos no realizados por SNCM supera en un 2 % el número de travesías básicas previstas en el convenio. La autoridad adjudicadora puede notificar asimismo una retención a cargo de la dotación fija de continuidad territorial en caso de incidentes significativos que causen la interrupción de servicio público».

(253) En el punto 82 de esa misma Decisión, la Comisión indica que la segunda parte del punto IV estipula que «en la hipótesis en que las condiciones económicas, y en particular, las cargas de explotación y los niveles de tráfico utilizados para calcular la subvención, se degradasen de manera sustancial, SNCM y la OTC se reunirán para estudiar todas las medidas necesarias en lo relativo al servicio, a las tarifas o al ajuste al alza del importe de la dotación con vistas a restablecer el equilibrio financiero de la compañía».

(254) Con arreglo a lo anteriormente expuesto y a las conclusiones de su Decisión de 2001, la Comisión considera que la compensación de 53,48 millones EUR concedida por el Estado no es fija, en razón del mecanismo que permite compensar el desequilibrio financiero derivado de la discordancia entre las cargas de explotación y las utilizadas como base para calcular la subvención.

Adecuación de las compensaciones a los costes de servicio público

(255) Según observa la Comisión, en su Decisión de 2001 ([124]), las compensaciones financieras recibidas en aquel momento en aplicación de los convenios quinquenales de 1991 y 1996 no permitieron a la SNCM compensar enteramente las pérdidas relacionadas con las obligaciones de servicio público. La Comisión consideró que la insuficiencia de la compensación ascendía a 53,48 millones EUR.

(256) La Comisión concluye que la suma de 53,48 millones EUR concedida por el Estado es equivalente a la insuficiencia de la compensación observada para el período 1991-2001 y es, por lo tanto, adecuada en relación con los costes netos ocasionados por la misión de servicio público asumida por la SNCM.

10.1.4. *Conclusión*

(257) Partiendo de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que la medida en cuestión constituye una ayuda estatal compatible con el mercado común con arreglo al artículo 86, apartado 2, del Tratado CE. Teniendo en cuenta que la medida se aplicó el 14 de noviembre de 2003, la Comisión observa que dicha ayuda estatal es ilegal.

(258) En ese contexto, el importe de la ayuda que se ha de considerar ayuda a la reestructuración en virtud de la notificación de 2002 es de 22,52 millones EUR ([125]). Este importe se añadirá a las medidas notificadas en 2006, siempre que estas incluyan ayudas a la reestructuración (véase la sección 10.5 de la presente Decisión).

10.2. **Cesión de la SNCM a un precio de venta negativo de 158 millones EUR**

(259) En el caso que nos ocupa, la Comisión debe examinar si la aportación de fondos estatales de 158 millones EUR anterior a la cesión de la SNCM a los inversores privados —es decir, *in fine* el precio de venta negativo de la empresa por un importe equivalente— está exento de elementos de ayuda estatal.

(260) Un procedimiento público de selección abierto, transparente y no discriminatorio, al término del cual el Estado enajena la empresa tras haberla recapitalizado (por un importe superior al precio de venta), no permite necesariamente descartar la existencia de una ayuda que pueda beneficiar, a un tiempo, a la empresa privatizada y a su comprador ([126]).

10.2.1. *Marco jurídico de referencia*

(261) Para verificar si una empresa se ha beneficiado de una ventaja económica debida a una aportación de fondos estatales, la Comisión aplica, en principio, el criterio del «inversor privado en una economía de mercado» (en lo sucesivo, «el criterio del inversor privado»). Este criterio se deduce del principio de igualdad de trato entre los sectores público y privado que emana del artículo 295 del Tratado CE, en virtud del cual los fondos que el Estado pone, directa o indirectamente, a disposición de una empresa, en circunstancias que se corresponden con las condiciones normales de mercado, no se pueden considerar ayudas estatales ([127]).

(262) Para ello, la Comisión puede, en concreto, sopesar si el proveedor de recursos se ha comportado como un inversor privado que sigue una política estructural, global o sectorial y está guiado por perspectivas de rentabilidad a largo plazo de los capitales invertidos. La validez de este planteamiento ha sido reconocida por el juez comunitario en varios asuntos ([128]).

(263) Según jurisprudencia reiterada, una aportación de capital realizada por un inversor público sin ninguna perspectiva de obtener beneficio, ni siquiera a largo plazo, constituye una ayuda estatal ([129]).

(264) El juez comunitario también ha establecido que un inversor privado que persiga una política estructural, global o sectorial, guiada por perspectivas de rentabilidad a largo plazo, no puede razonablemente permitirse, después de hacer frente ininterrumpidamente a años de pérdidas, proceder a una aportación de capital que no solamente es económicamente más costosa que la opción de liquidación de sus activos, sino que, además, está vinculada a la venta de la empresa, lo cual le priva de toda perspectiva de beneficio, incluso a más largo plazo ([130]).

(265) Más concretamente, en su sentencia Gröditzer, el Tribunal de Justicia dictamina que, para determinar si la privatización de una empresa por un precio de venta negativo contiene elementos de ayuda estatal «debe apreciarse si, en circunstancias similares, un inversor privado de dimensiones comparables a las de los organismos gestores del sector público habría podido llegar a realizar aportaciones de capital de esta cuantía en el marco de la venta de dicha empresa o si habría optado por liquidarla» ([131]).

10.2.2. *Aplicación al presente caso*

(266) A la luz de lo anteriormente expuesto, para determinar qué clase de ayuda es la medida en cuestión, la Comisión debe «evaluar si la solución elegida por el Estado es la menos onerosa, en términos absolutos y en comparación con todas las demás, incluida la inhibición, en cuyo caso habría que concluir que el Estado actuó como un inversor privado» ([132]).

10.2.2.1. Aplicación del principio del accionista privado en una economía de mercado

(267) En este contexto hay que señalar que, cuando proceden al cierre de centros de actividad o a la liquidación de filiales, los grandes grupos empresariales no pueden desentenderse, en la actualidad, de las consecuencias sociales de dichos cierres o liquidaciones.

(268) Y así, con frecuencia aplican planes sociales que pueden incluir medidas de reconversión del personal, ayudas a la búsqueda de empleo, indemnizaciones por despido o, incluso, actuaciones en el tejido económico local que van más allá de lo impuesto por la legislación y por los convenios colectivos.

(269) En el caso que nos ocupa, la Comisión observa que la SNCM es una empresa controlada por el Estado a través del grupo CGMF (Compagnie Maritime Générale et Financière).

(270) La Comisión considera que, en el supuesto de una liquidación de la SNCM ([133]), se habrían aplicado esas medidas que superan las obligaciones legales, para no empañar la imagen de marca del *holding* al que pertenece y de su accionista en último término ([134]).

(271) La Comisión recuerda que la amenaza de liquidación de la empresa en 2004 provocó una extensa y grave perturbación social. El conflicto social exacerbado de septiembre de 2004 bloqueó, por ejemplo, la flota de la SNCM durante 16 días. La Comisión añade que las autoridades francesas han demostrado con cifras que esos movimientos sociales de 2004, al empañar la imagen de marca del *holding* frente a la clientela, ocasionaron un perjuicio importante al número de pasajeros transportados por la SNCM y, por lo tanto, al volumen de negocio de la empresa. La Comisión subraya, además, que, como consecuencia de clima social negativo del verano de 2004, que ocasionó perjuicios a la situación financiera de la SNCM, el accionista de la empresa estableció, en la primavera de 2005, un plan social que se suspendió en el mes de abril de ese año, en concertación con los sindicatos. Partiendo de lo anterior, la Comisión considera manifiesto que, en caso de haber liquidado la SNCM, la no asunción por parte del grupo CGMF de las indemnizaciones complementarias de despido habría dañado indudablemente la imagen de marca del *holding* y de su accionista en último término.

(272) Por lo tanto, la Comisión considera que los costes relacionados con esas medidas deben incluirse en el cálculo de los costes de una liquidación. Dichos costes se habrían imputado al valor de liquidación de la SNCM si este hubiera sido positivo y/o asumido directamente por la CGMG/el Estado en tanto que accionista. La Comisión considera que cualquier otra solución no tendría en cuenta la realidad social que han de afrontar en la actualidad los grandes grupos empresariales ([135]).

(273) Para cuantificar el coste de una liquidación por parte del accionista, la Comisión acepta una hipótesis de mínimos correspondiente únicamente a las indemnizaciones complementarias de despido.

(274) A este respecto, las autoridades francesas consideran que, sobre la base del plan social de 2005, basado en el de 2002, la franja aceptable es de entre […] y […] EUR por trabajador, esto es, un total de entre […] millones y […] millones EUR. Las autoridades francesas precisan que el límite inferior de la franja tiene en cuenta el hecho de que el coste del plan social de referencia se ha incrementado en razón de la gran proporción de trabajadores próximos a la edad de jubilación, cuya cesación de empleo se efectúa en condiciones especialmente ventajosas. Por otra parte, también se ha tenido en cuenta que el contexto de liquidación de la empresa y de despido de todo el personal no es comparable al de un ajuste de efectivos que permite continuar las actividades, como es el caso del plan social de referencia.

(275) El experto de la Comisión efectuó un análisis comparado de las cifras facilitadas por las autoridades francesas con los planes sociales aplicados recientemente en Francia. El plan social de Hewlett Packard, en 2003, costó 214 000 EUR por persona y, en 2005, entre 50 000 y 400 000 EUR. En 2004, el plan social ejecutado por Péchiney, tras su fusión con Alcan, costó 128 000 EUR por persona. En cuanto al plan social de Giat Industries, en 2004, el coste total por trabajador fue de aproximadamente 162 000 EUR, frente a los 71 000 de Gemplus, en 2002, y los 69 000 de Danone (galletas), en 2001. En 2002, Yves Saint Laurent Haute Couture anunció un plan social de 115 000 EUR por trabajador. El plan Power 8, anunciado por Airbus France en febrero de 2007, preveía un coste por trabajador de 68 000 EUR ([136]). En 2008, el coste del plan social de Michelin ascendió a 157 400 EUR por trabajador.

(276) Por lo que se refiere a los estibadores, la Comisión precisa que el Tribunal de Cuentas, en su informe temático público de julio de 2006 «Les ports français face aux mutations du transport maritime: l'urgence de l'action» recuerda que el coste total por persona del plan social de 2004 fue de 145 000 EUR por despido para los puertos autónomos y de 209 000 EUR para el puerto de Marsella.

(277) La Comisión recuerda que su Decisión de 17 de julio de 2002 en relación con la Société Française de Production permite ilustrar el «coste de la generosidad» en un caso de privatización de una empresa en crisis, cuyo coste para el Estado fue de 43,1 millones EUR (151 000 EUR por trabajador en un plan que preveía el despido de 285 trabajadores), que se añade al coste de 5,3 millones EUR de obligaciones legales y por convenio (coste total: 169 000 EUR por trabajador).

(278) De acuerdo con este análisis comparado, la Comisión considera que la hipótesis de […] EUR abonados a cada empleado en concepto de indemnizaciones complementarias de despido es coherente con el coste por empleado despedido de planes sociales aplicados por accionistas privados en el mismo período.

(279) Por último, la Comisión considera que la hipótesis de despido de todo el personal de la SNCM en el marco de una liquidación de la empresa es la hipótesis más probable, sobre todo porque la concesión de la DSP para el período 2007-2013 no había sido aún objeto de licitación ni, por lo tanto, de una decisión definitiva. Por otra parte, dada la situación financiera preocupante de la SNCM, es improbable, en efecto, que se elaborase un plan de continuación de la actividad de modo que la empresa fuese sometida a administración judicial y que los despidos se pudiesen evitar.

(280) A la luz de los elementos anteriores, la Comisión acepta el importe total de […] millones EUR que la CGMF (el Estado) tendría que haber destinado a las indemnizaciones complementarias de despido.

(281) En esta fase del estudio, la Comisión debe determinar el valor de liquidación de la SNCM sin las indemnizaciones complementarias de despido. Para comprobar si el Estado se comportó como un inversor privado en una economía de mercado, hay que comparar, efectivamente, la diferencia entre este valor de liquidación, siempre que sea positivo, y las indemnizaciones complementarias de despido con el precio negativo resultante de la venta. Para ello, la Comisión se basa en le cálculo del activo neto reevaluado. Según el método del activo neto reevaluado, la insuficiencia de activos se constata cuando el valor económico de los activos reales (generalmente superior al valor neto contable) no cubre el valor económico de las deudas reales.

(282) Para determinar la insuficiencia de activos en el caso que nos ocupa, la Comisión, con ayuda de su experto ([137]), verificó, según se explica más adelante, que, en fecha de 30 de septiembre de 2005, el valor del activo de la SNCM no bastaba para satisfacer a los acreedores preferentes y no preferentes (incluyendo los créditos salariales clásicos).

Sobre la elección de la metodología de evaluación

(283) La Comisión considera que la valoración del activo neto es un método utilizado de forma habitual para determinar el valor de las empresas en el sector del transporte marítimo. Considera, además, que este método se adapta especialmente bien a la situación de la SNCM, por cuanto su accionista de referencia no tiene otra elección frente a la cesión que presentar el balance de la empresa, para su liquidación.

(284) Por lo que se refiere a otros métodos de valoración, y, en particular, el de la actualización de los flujos libres de caja operativos, la Comisión considera que no es pertinente para el caso que nos ocupa, dado que implica la continuación de la actividad de la empresa, lo cual no se da aquí.

Sobre la fecha de referencia

(285) La Comisión acepta la fecha de 30 de septiembre de 2005 como fecha de referencia para la evaluación de la SNCM, porque fue entonces cuando se realizó la elección entre la aceptación de la oferta de reanudación o la liquidación de la sociedad, ya que la selección de BCP se decidió el 27 de septiembre de 2005.

Sobre el valor del activo de la SNCM

(286) La Comisión observa, en particular, que el accionista de la SNCM, en colaboración con el gabinete Ernst&Young, procedió a cuantificar el coste de liquidación de la empresa (el informe CGMF mencionado) el 30 de septiembre de 2005, que fue objeto de otro dictamen pericial realilzado par Oddo Corporate Finance y por el estudio Paul Hastings. La Comisión recuerda que el informe Oddo-Hastings valoró el activo de la SNCM en […] millones EUR.

(287) Por lo que se refiere a la valoración de la flota propiedad de la empresa ([138]), tras la evaluación del valor venal bruto de los buques de la SNCM por el agente especializado BRS en […] millones EUR, a 30 de septiembre de 2005, la flota de la SNCM fue valorada por el informe Oddo en […] millones EUR, tras descuento ([139]), corretaje ([140]) y riesgo judicial ([141]).

Cuadro 4

Hipótesis de valoración del activo de la SNCM a 30 de septiembre de 2005

(en millones EUR)

	Valor del activo Informe Oddo	Valor del activo Experto de la Comisión
Activo inmaterial	—	—
Activos materiales		
— Flota propia	[…]	[…]
— Inmuebles (1)	[…]	[…]
Inversiones (2)	[…]	[…]
Activo inmovilizado	[…]	[…]
Existencias	—	—
Anticipos y pagos a cuenta	—	—
Créditos a clientes	[…]	[…]
Otros créditos (3)	[…]	[…]
Tesorería neta	[…]	—
Cuentas de periodificación	—	—
Otros activos	[…]	[…]
Total activo	[…]	[…]

(1) Por lo que se refiere a los inmuebles (entre ellos, la sede social de la SNCM), las autoridades francesas precisan que el valor de liquidación elegido se basa en la evaluación de un experto inmobiliaria realizada en noviembre de 2003, y actualizada en + […] % para tener en cuenta el aumento de los precios.

(2) Las inversiones son esencialmente los títulos de participación de la SNCM en Sud-Cargos, Aliso, CGTH, CMN y Ferrytour.

(3) Esta partida se refiere esencialmente a los créditos frente al Estado, principalmente la compensación en concepto de obligaciones de servicio público de septiembre de 2005 y la devolución de las cargas sociales patronales de Assedic del ejercicio 2004.

Fuentes: Informe Oddo-Hastings e informe del experto de la Comisión

(288) Tras la lectura del cuadro anterior, la Comisión observa que la flota de buques constituye el elemento principal de la valoración del activo de la empresa. A este respecto, el experto de la Comisión, después de haber efectuado, siempre que fue posible, un análisis comparado, consideró que el descuento aplicado al valor venal bruto de los buques y al riesgo judicial eran coherentes. De ello concluyó que no había razones para rechazar la evaluación del valor de la flota realizada por el Estado francés.

(289) Por lo que se refiere al descuento, la Comisión considera que su nivel es coherente con los descuentos observados con ocasión de ventas de buques en caso de liquidación del activo. Según el experto de la Comisión, la Régie des Transports Maritimes, empresa nacional belga que explota la línea Ostende-Ramsgate, cedió, por ejemplo, dos transbordadores de vehículos, en 1997, con descuentos estimados en el 35 % y el 45 %. En fecha más reciente, la empresa Festival Cruises cedió tres buques de crucero con un descuento medio del 20 %. Los descuentos observados en casos análogos son, por lo tanto, del orden de los aplicados por las autoridades francesas en este caso.

(290) Con respecto al riesgo judicial, teniendo en cuenta que en el mercado no se ha producido ninguna transacción comparable, la Comisión considera que los argumentos que justifican la aplicación del riesgo judicial son coherentes con la reducida dimensión del mercado de este tipo de buques, diseñados para una explotación muy específica.

(291) La Comisión observa, por otra parte, que su experto independiente revisó al alza la valoración de los activos financieros, en particular el de la participación de la SNCM en la CMN (entre […] millones y […] millones EUR). A este respecto, teniendo en cuenta la oferta de readquisición de esta participación por Stef-TFE, por […] millones EUR, transmitida a la Comisión en el marco de la presente investigación, la Comisión considera que la valoración de la participación de la SNCM en la CMN, en […] millones EUR, es razonable en un contexto de liquidación de sociedad.

(292) Por lo que se refiere a la valoración de las demás partidas del activo, el experto de la Comisión no objetó nada en particular. Sin embargo, no aceptó la partida de «tesorería neta», por ser deficitaria. La Comisión considera que, efectivamente, esa partida debe reclasificarse en el pasivo de la SNCM.

(293) Teniendo en cuenta los ajustes operados, la Comisión valora el activo de la SNCM en […] millones EUR, a 30 de septiembre de 2005.

Sobre la evaluación del pasivo de la SNCM

(294) La Comisión observa que las autoridades francesas cuantifican el importe debido por deudas preferentes en […] millones EUR, y en […] millones EUR, el importe debido por deudas no preferentes (sin indemnizaciones complementarias de despido).

(295) Por lo que se refiere, en particular, al pasivo social, las autoridades francesas evalúan el coste del plan social por convenio en […] millones EUR. Los costes del plan social por convenio se fijaron de manera individual, teniendo en cuenta el tipo de contrato (contrato indefinido o contrato temporal), los estatutos y convenios colectivos aplicables (tripulación, personal de tierra y altos cargos), la antigüedad, la clasificación y la retribución de cada trabajador. Este importe cubre las indemnizaciones de preaviso ([…] millones EUR), las indemnizaciones de vacaciones pagadas sobre preaviso ([…] millones EUR), las indemnizaciones convencionales de despido ([…] millones EUR) y la contribución Delalande ([…] millones EUR) ([142]).

(296) El coste del plan social no incluido en el convenio es evaluado por las autoridades francesas en […] millones EUR. Este plan social agrupa todas las medidas de acompañamiento relacionadas con las obligaciones legales y reglamentarias de la SNCM en materia de despido ([143]) y los costes indirectos relacionados con el plan social incluido en el convenio ([144]).

(297) El coste de rescisión de los principales contratos de explotación es esencialmente el relativo a la ejecución de la garantía bancaria, de […] millones EUR, dada para garantizar la buena ejecución, por parte de la SNCM, de sus obligaciones de servicio público, a la cual se añadiría la multa prevista en dicho convenio, del […] % de la compensación financiera de referencia, de un importe de […] millones EUR para el ejercicio 2005 (es decir, cerca de […] millones EUR en caso de incumplimiento del delegado.

(298) Por lo que se refiere al pasivo neto relacionado con la cesión de buques en arrendamiento financiero ([145]), las autoridades francesas destacan que, partiendo de determinadas hipótesis ([146]), el producto neto de cesión fue evaluado, a 30 de septiembre de 2005, por el agente especializado de BRS en […] millones EUR, tras descuento, corretaje y coste financiero de financiación. Los ahorros en impuestos y deudas bancarias ascienden a […] millones EUR, subsistiendo un saldo de deudas bancarias por pagar, relativas a los buques en arrendamiento financiero, de […] millones EUR.

Cuadro 5

Hipótesis de valoración del pasivo de la SNCM a 30 de septiembre de 2005

(en millones EUR)

	Valor del pasivo Informe Oddo	Valor del pasivo Experto de la Comisión
Deudas preferentes:		
— Deudas sociales y fiscales	[…]	[…]
— Deudas financieras garantizadas con activos ([1])	[…]	[…]
Coste del plan social por convenio	[…]	[…]
Coste de las mutuas de los pensionistas ([2])	[…]	[…]
Coste del proceso de liquidación	[…]	[…]
Pérdidas de explotación intermedias ([3])	[…]	[…]
Reembolso de los acreedores preferentes	[…]	[…]
Deudas quirografarias ([4])	[…]	[…]
Coste del plan social no incluido en convenio	[…]	[…]
Coste de rescisión de los principales contratos de explotación	[…]	[…]

(en millones EUR)

	Valor del pasivo Informe Oddo	Valor del pasivo Experto de la Comisión
Coste adicional de cesión de buques en arrendamiento financiero	[…]	[…]
Satisfacción de los acreedores no preferentes	[…]	[…]

([1]) Los buques *Napoléon Bonaparte* y *Paglia Orba* garantizan el importe de los empréstitos navales utilizados para su financiación.
([2]) Esta partida se refiere al uso, al término del cual la SNCM se compromete a asumir una parte de los costes de mutua complementaria a favor de sus pensionistas.
([3]) Hasta el cierre de la liquidación. Las pérdidas intermedias se basan en la hipótesis del pago de los salarios un único mes. Incluyen también el coste de desguace de los buques en propiedad, sin descontarlo del valor de los activos. Este coste corresponde al de inmovilización de los buques en el muelle, a la espera de ser cedidos.
([4]) Las deudas quirografarias se desglosan de la manera siguiente: provisiones para riesgos y cargas ([…] millones EUR), deudas conexas/participaciones ([…] millones EUR), proveedores de explotación ([…] millones EUR), representación general ([…] millones EUR), deudas grupo y asociados ([…] millones EUR), cuenta de regularización del pasivo ([…] millones EUR).
Fuentes: Informe Oddo-Hastings e informe del experto de la Comisión.

(299) La Comisión observa que el pasivo social constituye el elemento principal del pasivo de la SNCM. Por lo que se refiere al pasivo social preferente (es decir, el coste del plan social por convenio), el experto de la Comisión comprobó las fórmulas de cálculo de todos los componentes del plan, partiendo de sondeos, y no observó anomalías ni errores. Teniendo en cuenta esta verificación, la Comisión considera razonable el importe de […] millones EUR anticipados por las autoridades francesas en relación con el plan social por convenio.

(300) Por lo que se refiere a las pérdidas de explotación intermedias, la Comisión considera que la estimación es prudente desde el punto de vista de la legislación, y, en particular, de los artículos L.622-10 del «Code du commerce» y 119-2 del «Décret» nº 85-1388, de 27 de diciembre de 1985, en virtud de los cuales la SNCM podría ser obligada por el Tribunal de commerce competente a continuar su explotación por un período de dos meses, renovable a petición del ministerio fiscal, en razón de sus obligaciones de servicio público.

(301) En cuanto a las deudas quirografarias, el experto de la Comisión no emitió ninguna objeción especial. Sin embargo, rectificó el importe de […] millones EUR del importe de […] millones EUR resultante de la retirada de la partida de activo «Tesorería neta». La Comisión considera que esta retirada se ajusta a las modificaciones realizadas a la valoración del activo de la SNCM.

(302) Por lo que se refiere al coste del plan social no incluido en el convenio (sin indemnizaciones complementarias de despido), el experto de la Comisión considera que la estimación del coste de los contenciosos jurídicos debería situarse en […] millones EUR, en lugar de los […] millones anticipados por las autoridades francesas. A este respecto, aunque la Comisión considera que las organizaciones sindicales solicitarían, sin duda, una recalificación de los contratos temporales en contratos indefinidos ([147]), también piensa que la estimación solo debe afectar a los trabajadores con contratos temporales, para los que este riesgo es casi seguro (es decir […] contratos temporales). Partiendo de un salario mensual bruto de […] EUR, con una indemnización de nueve meses de salario para los […] primeros contratos temporales y seis meses para los […] siguientes, el importe se sitúa en […] millones EUR.

(303) Por lo que se refiere al pasivo neto relativo a la cesión de buques en arrendamiento financiero, la Comisión considera que las hipótesis en las que se basa el cálculo están justificadas, principalmente en razón del formalismo contractual de las AIE, que limita cualquier sustitución de terceros en la SNCM y condiciona las ventajas fiscales a la explotación de los buques con pabellón francés. Por otra parte, también está justificado que el riesgo judicial no se aplique a los buques explotados en arrendamiento financiero, ya que esos buques son cedidos por los bancos acreedores de las AIE. En este contexto, la Comisión considera que está justificado que se tenga en cuenta un coste financiero neto de financiación entre el 30 de septiembre de 2005 y la fecha de cesión efectiva del buque.

(304) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que, a 30 de septiembre de 2005, el pasivo preferente de la SNCM ascendía a […] millones EUR y el pasivo no preferente, a […] millones EUR.

Sobre la constatación de la insuficiencia de activos

(305) A la luz de lo anterior, la Comisión considera que, en fecha de 30 de septiembre de 2005, el valor del activo de la SNCM ([…] millones EUR) no bastaba para satisfacer a los acreedores preferentes ([…] millones EUR) ni a los acreedores no preferentes ([…] millones EUR).

Conclusión

(306) En estas condiciones, a falta de actuación para asumir el pasivo (ver más adelante) y teniendo en cuenta el considerando 273 de la presente Decisión y la insuficiencia de activos, el coste de una liquidación de la SNCM por la CGFM se limitaría a los costes de las indemnizaciones complementarias de despido ([…] millones EUR).

(307) De ello se infiere que la decisión de las autoridades francesas de ceder la SNCM a un precio negativo de 158 millones EUR, que se ha de comparar con el coste mínimo de liquidación de […] millones EUR, puede considerarse acorde con la decisión que habría tomado un grupo de empresas privadas en una economía de mercado.

10.2.2.2. Consecuencias de la posible liquidación del activo de la SNCM

(308) La Comisión analizó también el argumento de las autoridades francesas de que el Estado, en su condición de accionista mayoritario, podría verse obligado a asumir el pasivo en caso de liquidación de la empresa (ver más adelante). En ese caso, según las autoridades francesas, el cálculo del coste de liquidación para el Estado accionista debe tener en cuenta la legislación nacional, tal como admitió la Comisión en su Decisión ABX Logistics ([148]), y debe estudiarse caso por caso, teniendo en cuenta las especificidades del sector ([149]) y las circunstancias del que aquí nos ocupa.

(309) En el presente caso, la Comisión toma nota de que las autoridades francesas le remitieron, el 28 de marzo de 2006, documentos que acreditaban que el accionista de la SNCM había buscado la solución menos costosa para él y había estudiado, paralelamente y desde el principio, dos opciones: la liquidación de la empresa y su venta a un precio negativo.

(310) Sobre la base de los informes citados, transmitidos a la Comisión, las autoridades francesas consideran que todos los costes reales que habría tenido que soportar la República Francesa, a través de la CGMF, a 30 de septiembre de 2005, en su condición de accionista, se situarían entre […] y […] millones EUR. Esta estimación tiene en cuenta, sobre todo, el riesgo que el Estado francés habría corrido riesgo de cubrir el pasivo, si un tribunal hubiera tenido que considerarlo gestor de hecho de la SNCM, y el riesgo de que el Estado fuera condenado a pagar indemnizaciones complementarias al personal despedido. Las autoridades francesas consideran que estos riesgos deben tenerse en cuenta para calcular el coste efectivo de una eventual liquidación de la SNCM.

(311) Por lo tanto, se plantea la necesidad de evaluar todos los costes reales a los que probablemente habría tenido que hacer frente Francia, en su condición de accionista, en caso de liquidación del activo de la SNCM, para determinar si, ante la posibilidad de ser condenada a afrontar esos costes y la amplitud de estos ([150]), un accionista privado prudente no habría preferido vender inmediatamente su filial a un precio negativo de 158 millones EUR antes que correr ese riesgo.

a) **Posible condena al Estado a cubrir el pasivo**

(312) En la legislación francesa, el liquidador de un empresa en proceso de liquidación del activo tiene la facultad de incoar un proceso de responsabilidad contra los antiguos directivos de la empresa, denominado «actuación de asunción del pasivo», en caso de resolución de un plan de salvaguardia o de administración judicial, o en caso de liquidación del activo ([151]).

(313) La incoación de una actuación de asunción del pasivo contra los antiguos directivos de la empresa en quiebra está motivada por la necesidad de reconstituir el patrimonio de la empresa, que es una de la misiones confiadas al liquidador.

(314) En varios correos dirigidos a la Comisión, las autoridades francesas sostuvieron que la hipótesis de que un juez nacional condenase al Estado a asumir el pasivo de la empresa de la que era gestor era una hipótesis muy plausible que se debía incluir en el cálculo del coste efectivo de una eventual liquidación de la SNCM.

(315) En sus escritos de 28 de febrero de 2008, la SNCM proporcionó un informe de expertos sobre las consecuencias jurídicas de una actuación de asunción del pasivo contra el Estado francés. En dicho informe se concluía que era muy probable que un tribunal de comercio hubiera considerado responsable al Estado y lo hubiese condenado a asumir todas las deudas sociales de la SNCM.

(316) En el caso que nos ocupa, la Comisión considera que, dada la insuficiencia de activos observada en la SNCM (ver más arriba) y teniendo en cuenta la posible responsabilidad civil del liquidador, en caso de no actuar conforme a la ley de 1985 y al derecho de actuación de los acreedores desde 2005, es muy probable que se hubiese emprendido una actuación de asunción del pasivo contra el Estado francés en caso de liquidación del activo de la SNCM ([152]).

(317) La legislación pertinente prevé que las deudas sociales de la empresa en liquidación puedan ser imputadas a sus antiguos gestores de hecho o de derecho, sin perjuicio de la reunión acumulativa de cuatro condiciones.

i) *Reconocimiento del Estado como gestor de hecho o de derecho de la empresa en proceso de liquidación del activo* ([153])

(318) En el caso que nos ocupa, la Comisión observa que el experto de la SNCM proporcionó un análisis detallado del cual se infiere la gran probabilidad de que el Estado francés hubiera sido calificado de gestor de hecho de la SNCM. En esencia, el informe mencionado demostró que, según la jurisprudencia pertinente ([154]), el Estado había cometido, durante un largo período, actos positivos de gestión y dirección que no estaban sujetos manifiestamente a los controles administrativos establecidos por la ley. En particular, según el informe del experto de la SNCM, el Estado tomó decisiones en el marco de las facultades de control instauradas por él mismo, desviando así sus facultades de control para tomar decisiones por cuenta de la empresa en lugar de los directivos a los que correspondía tomar dichas decisiones. Además, parece ser que los órganos directivos de la SNCM no eran, en este caso, independientes del Estado para gestionar la empresa. Por último, el Estado suplantó a los órganos directivos de la SNCM al tomar en solitario decisiones estratégicas sin informarlos.

(319) La Comisión observa que las autoridades francesas, en sus escritos de 28 de marzo de 2008, no expresaron reservas con respecto a la calificación del Estado francés de gestor de hecho de la SNCM. En su correo de 20 de noviembre de 2006, las autoridades francesas indican que el juez no habría dudado en calificar al Estado accionista de la SNCM de gestor de hecho de la empresa. Sin embargo, es evidente que una declaración así, realizada en el marco de un procedimiento sobre ayudas estatales, no puede bastar por sí sola para establecer de manera suficiente si un juez habría considerado a las autoridades nacionales gestores de hecho de la empresa beneficiaria de las medidas en cuestión, ni, menos todavía, el grado de probabilidad de una eventualidad así.

(320) En las presentes circunstancias, la Comisión no necesita pronunciarse sobre la apreciación de los elementos invocados por las autoridades francesas, teniendo en cuenta la conclusión a la que llegaba en la sección 10.2.2.1.

ii) *Existencia de uno o varios fallos de gestión del Estado francés, gestor de hecho de la empresa en proceso de liquidación del activo*

(321) En el caso que nos ocupa, la Comisión destaca que el informe del experto de la SNCM, partiendo de una lista no exhaustiva de elementos de hecho, expuso una serie de elementos para demostrar que el Estado, gestor de hecho de la SNCM, realizó una gestión deficiente.

(322) En particular, indica que el Estado francés cometió fallos en materia de inversiones […]. El Estado cometió asimismo numerosos fallos de gestión en materia de […].

(323) A este respecto, […] ([155]). En su correo de 30 de abril de 2007, las autoridades francesas calificaron de muy elevado el riesgo de que se hubiera condenado al Estado como responsable, teniendo en cuenta los criterios […] de calificación de la falta de gestión con arreglo al artículo L. 651-2 del «Code de commerce». Sin embargo, es evidente que una declaración así, realizada en el marco de un procedimiento sobre ayudas estatales, no puede bastar por sí sola para establecer de manera suficiente si un juez habría considerado que las autoridades nacionales cometieron las faltas alegadas, ni, menos todavía, el grado de probabilidad de una eventualidad así.

iii) *Constatación de la insuficiencia de activos*

(324) En el caso que nos ocupa, la Comisión observa que, en su correo de 16 de noviembre de 2006, las autoridades francesas facilitaron una evaluación de la insuficiencia de activos de la SNCM sobre la base de los citados informes de expertos de la CGMF y Oddo-Hastings. La Comisión toma nota de que el informe pericial de la SNCM sobre la actuación de asunción del pasivo transmitido a la Comisión en febrero de 2008 se basa en los citados informes para constatar la insuficiencia de activos en caso de liquidación del activo de la empresa. En particular, el informe Oddo-Hastings destaca una insuficiencia de activos, a 30 de septiembre de 2005, por valor de […] millones EUR, diferencia entre el valor del activo de la SNCM ([…] millones EUR) y el valor del pasivo de la empresa (deudas preferentes y no preferentes, valoradas, respectivamente, en […] millones EUR y en […] millones EUR).

(325) La Comisión toma nota de que, en virtud de la legislación francesa mencionada, se observa una insuficiencia de activos, ya que el liquidador de la empresa no dispone de activos suficientes para satisfacer a los acreedores, preferentes y no preferentes. Por lo que se refiere, más concretamente, a los créditos sociales de la empresa, el pasivo social está constituido *a minima* por los créditos salariales clásicos, es decir, los que provienen directamente del contrato de trabajo, el convenio colectivo o la ley, y que el liquidador inscribe de forma automática en el pasivo de la empresa ([156]).

(326) La Comisión ha estimado anteriormente la insuficiencia de activos de la SNCM, a 30 de septiembre de 2005, en […] millones EUR.

iv) *Existencia de una relación causal entre las faltas y la insuficiencia de activos observada*

(327) Según las autoridades francesas, en la legislación de ese país, el demandante de la actuación de asunción del pasivo no tiene que determinar el importe del empeoramiento del pasivo generado por la gestión deficiente del directivo. El gestor de una persona jurídica puede ser declarado responsable, en virtud del artículo L. 624-3 del «Code de commerce», aunque la gestión deficiente cometida por él solo sea una de las causas de la insuficiencia de activos, y puede ser condenado a soportar todas o parte de las deudas sociales, aunque su falta solo sea la causa de una parte de ellas ([157]).

(328) En este caso, la Comisión toma nota de que el experto de la SNCM considera evidente la relación entre la gestión deficiente y la insuficiencia de activos constatada. Sobre la base de las estimaciones presentadas por dicho experto, el perjuicio financiero resultante de la lista no exhaustiva de los fallos de gestión del Estado señaladas en el considerando 322 de la presente Decisión asciende a […] millones EUR ([158]).

(329) Las autoridades francesas […] ([159]).

(330) Además, la Comisión observa que las autoridades francesas, en sus escritos de 16 de noviembre de 2006, de 27 de abril de 2007 y de 28 de marzo de 2008, […] ([160]). Las autoridades francesas […] ([161]). En su correo de 16 de noviembre de 2005, las autoridades francesas admitieron que «está claro que el Estado accionista, al que el juez no dudaría en designar gestor de hecho de la SNCM, sociedad de responsabilidad limitada, sería probablemente condenado en virtud del artículo L651-2 del "Code de commerce" a soportar toda la insuficiencia de activos de la SNCM».

(331) En las presentes circunstancias, la Comisión no necesita pronunciarse sobre la apreciación de los elementos invocados por las autoridades francesas, teniendo en cuenta la conclusión a la que llegaba en la sección 10.2.2.1.

b) **Estimación del coste total de la liquidación del activo de la SNCM**

Determinación de la parte de insuficiencia de activos imputada al gestor de hecho

(332) A la luz de lo anteriormente expuesto, la situación actual del expediente no permite a la Comisión determinar el coste económico real de la reclamación de la responsabilidad del accionista.

(333) A este respecto, la Comisión toma nota de que, con arreglo al artículo L624-3 del «Code du Commerce», al gestor de hecho o de Derecho de la empresa en liquidación se le condena, en tales circunstancias, a pagar total o parcialmente la insuficiencia de activos constatada.

(334) La Comisión observa que el artículo mencionado da a los magistrados absoluta libertad para decidir si procede condenar al gestor a soportar todas o una parte de las deudas sociales. Según la jurisprudencia pertinente, los tribunales se muestran sensibles frente al comportamiento del gestor acusado y modulan las condenas en función de las comprobaciones que puedan establecer.

(335) Según se indica anteriormente, las autoridades francesas consideran que el Estado francés debería soportar una parte de la falta de activos observada de entre un […] y un […] %, es decir, una franja comprendida entre […] millones y […] millones EUR.

(336) La Comisión destaca que, en una situación parecida a esta, en la que se vio afectada la empresa Les Mines de Salsignes, subfilial del BRGM (institución pública de carácter industrial y comercial) ([162]), la Chambre commerciale de la Cour de cassation condenó a la BRGM y a sus filiales, en su calidad de gestores de hecho solidariamente con los otros directivos de la empresa Les Mines de Salsignes, al pago completo de la insuficiencia de activos ([163]). La parte alícuota de las deudas sociales a cargo de la empresa Coframines y de BRGM y, en definitiva, por lo tanto, del Estado, ascendió al 73,6 %. En los términos de esa decisión, el Tribunal señaló que el consejo de administración se encontraba en una situación de dependencia con respecto a las dos entidades consideradas.

(337) Sin embargo, la Comisión considera que las autoridades francesas no han demostrado, a la luz de la normativa sobre ayudas estatales, en qué medida los citados fallos de gestión del Estado, perjudiciales para la empresa, podrían haber sido cometidos por cualquier otro accionista privado en una economía de mercado. A este respecto hay que señalar que solo esos fallos, debidamente determinados, pueden tomarse en consideración para determinar si, teniendo en cuenta el riesgo de ser condenado a afrontar esos costes y la amplitud de estos (es decir, el valor actualizado neto del riesgo de una futura condena), un operador privado prudente hubiera preferido pagar inmediatamente un precio negativo de 158 millones EUR, antes que correr ese riesgo. Efectivamente, no cabe imaginar que un inversor privado se viese obligado a cometer fallos motivados por consideraciones no empresariales, sino de carácter general (por ejemplo, con fines sociales o de desarrollo regional).

(338) La Comisión no niega que, en casos excepcionales, algunas legislaciones nacionales prevén la posibilidad de que terceras partes puedan recurrir contra los accionistas de una sociedad liquidada, sobre todo cuando dichos accionistas pueden considerarse gestores de hecho o de Derecho que han cometido fallos de gestión perjudiciales para la empresa. Sin embargo, aunque esa posibilidad exista en la legislación francesa, la Comisión considera que las autoridades francesas no han despejado de manera suficiente las dudas de la Comisión en este caso en lo que se refiere a los argumentos derivados del riesgo de que, en caso de liquidación de la SNCM, el Estado francés hubiera sido condenado a asumir el pasivo de esa empresa. Sin embargo, no es necesario pronunciarse sobre este aspecto en la presente Decisión, teniendo en cuenta las conclusiones de la Comisión en la sección 10.2.2.1.

Determinación de una posible asunción de las indemnizaciones complementarias de despido en caso de liquidación del activo de la SNCM

(339) Además de la insuficiencia de activos, según las autoridades francesas, teniendo en cuenta la jurisprudencia en la materia ([164]), un juez no habría dudado en condenar al Estado francés a asumir las indemnizaciones complementarias de despido (de entre […] y […] millones EUR). Según las autoridades francesas, todos los costes reales que la República Francesa habría tenido que soportar como accionista se sitúan en una franja comprendida entre […] millones y […] millones EUR.

(340) Las autoridades francesas precisan que, en sentencias recientes, los tribunales franceses han condenado al gestor de hecho o de derecho a asumir, además de la insuficiencia de activos, las indemnizaciones complementarias de despido calculadas a partir de un plan social establecido por la empresa antes de su liquidación.

(341) Las autoridades francesas indican, en concreto, que en el asunto Aspocomp, la empresa francesa Aspocomp SAS, filial al 99 % de la empresa finlandesa Aspocomp Group Oyj, firmó, el 18 de enero de 2002, un convenio colectivo en el que se describían las condiciones de indemnización de un plan social que afectaba a 210 trabajadores, de un total de 550. Ese acuerdo describía, principalmente, el importe de las indemnizaciones compensatorias y complementarias, así como las ayudas por despido voluntario. Sin embargo, tras un cambio de estrategia del grupo, la empresa madre Aspocomp Group Oyj decidió, el 21 de febrero de 2002, dejar de financiar a su filial Aspocomp SAS, obligándola así a que se declarase insolvente. Esta decisión impidió, de hecho, a la filial responder a los compromisos adquiridos en el marco del convenio colectivo y la obligó a despedir a todos los trabajadores.

(342) En este contexto, la sentencia de la Cour d'Appel de Ruán confirmó la valoración del Conseil des Prud'hommes de Evreux, condenando a la empresa Aspocomp Group Oyj, que controlaba al 99 % la gestión de su filial, a abonar: i) a los trabajadores afectados por el convenio colectivo, todas las indemnizaciones compensatorias y complementarias previstas en ese único convenio colectivo, así como los daños y perjuicios por despido sin causa real y seria, y ii) a los trabajadores despedidos en el marco de la declaración de insolvencia de Aspocomp, indemnizaciones equivalentes, considerando que, al no responder a los compromisos adquiridos, la empresa madre había puesto de manifiesto un comportamiento desleal y una ligereza censurable.

(343) En este caso, la Comisión observa que, según la documentación del expediente, el 25 de abril de 2005, el accionista de la SNCM suspendió, sin concertación con la dirección de la empresa, un plan social negociado, basado en el plan social de 2002 y aplicado en la primavera de 2005. La Comisión observa, además, que la elaboración de ese plan social es anterior a la decisión del Estado de vender la SNCM.

(344) La Comisión considera que, si la SNCM hubiese sido liquidada, los trabajadores de la empresa no habrían dudado en apelar ante la justicia a las disposiciones de ese plan social.

(345) Para que ese planteamiento resulte pertinente en un caso como el presente, la Comisión debería evaluar lo siguiente: i) si un juez habría condenado al Estado miembro por haber suspendido, sin concertación con la dirección de la empresa, el plan social en cuestión; ii) el importe que el Estado miembro tendría que pagar en ese caso, y iii) el grado de probabilidad de una eventualidad así ([165]).

(346) La Comisión observa que una sentencia de la Chambre commerciale de la Cour de cassation en la que esta indica que estaría dispuesta a aceptar una demanda de responsabilidad contra una empresa dominante cuyo comportamiento doloso ha provocado la ruina de la filial y, por lo tanto, despidos colectivos ([166]), va en el mismo sentido que la jurisprudencia Aspocomp.

(347) No obstante, la Comisión observa a este respecto que el principio que se deriva de la sentencia de la Cour d'Appel de Ruán no se ha visto reforzado hasta ahora por otras sentencias del mismo tipo. Por lo tanto, la Comisión considera que las autoridades francesas no han despejado de manera suficiente las dudas de la Comisión en cuanto a un riesgo cierto del accionista de la SNCM de que su responsabilidad fuese puesta en entredicho y se viese obligado a pagar indemnizaciones complementarias de despido sobre la base de esa jurisprudencia. Sin embargo, no es necesario sacar conclusiones sobre este aspecto en la presente Decisión, teniendo en cuenta lo concluido por la Comisión en la sección 10.2.2.1.

10.2.2.3. Conclusión

(348) En razón de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que la decisión de vender la SNCM a un precio negativo de 158 millones EUR responde a la que habría tomado un grupo privado en una economía de mercado, teniendo en cuenta los costes sociales que implicaría la liquidación de la empresa.

(349) La Comisión ha basado el análisis anterior en las únicas hipótesis que le han parecido razonables y suficientemente motivadas. Esas estimaciones inducen a considerar que la diferencia entre la opción elegida por las autoridades francesas y la solución alternativa sería de, al menos, […] millones EUR, que deberían cubrir ampliamente un eventual error sobre las estimaciones aceptadas tras el análisis.

(350) Además, la Comisión considera que el precio negativo de 158 millones EUR resulta de una negociación comercial entre el Estado y los inversores privados, tras un procedimiento público de selección abierto, transparente, no discriminatorio e incondicional. A este respecto, la Comisión considera que ese precio, que es el menos negativo posible, constituye un precio de mercado.

(351) A pesar de los límites mencionados en el considerando 284 de la presente Decisión, la Comisión indica que el experto de la Comisión verificó las hipótesis de valoración de la SNCM partiendo del método de la actualización de los flujos libres de caja operativos del informe del Banque HSBC, encargado por las autoridades francesas. El experto de la Comisión considera que los cálculos del HSBC se efectuaron correctamente. Tomando como base los resultados de esas simulaciones, cabe concluir que el precio pagado por la SNCM es coherente con el valor de la empresa, calculado con el método de la actualización de los flujos libres de caja operativos realizada en el momento de la operación.

(352) De la sección 10.2.2.1 se deduce, sin necesidad de pronunciarse sobre los elementos expuestos en la sección 10.2.2.2, que dicha medida no proporciona una ventaja económica ni a la SNCM ni a los inversores privados. Por lo tanto, la aportación de capital estatal por valor de 158 millones EUR, anterior a la cesión de la empresa a los inversores privados, es decir, el precio de venta negativo de 158 millones EUR, no constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

10.3. **Aportación de capital de la CGMF de 8,75 millones EUR**

10.3.1. *Marco jurídico de referencia*

(353) Si la intervención de los poderes públicos de que se trate se realiza al mismo tiempo que una intervención significativa de operadores privados, efectuada en condiciones comparables, cabe descartar, de entrada, la existencia de una ventaja económica ([167]).

(354) La práctica de toma de decisiones de la Comisión, confirmada por el juez comunitario, excluye, de entrada, la naturaleza de ayuda de una aportación de capital estatal en esas circunstancias, siempre que se cumplan las tres condiciones siguientes:

— la intervención privada debe emanar de operadores económicos, lo cual no es el caso de una participación de los trabajadores en el capital de la empresa afectada ([168]),

— la intervención privada debe ser significativa, lo cual no es el caso, por ejemplo, de una intervención privada referida solamente al 3,3 % del importe total en juego ([169]),

— la intervención privada debe producirse al mismo tiempo que la pública, con lo que el Tribunal confirmaba el análisis de la Comisión, según el cual las aportaciones públicas pueden constituir una ayuda estatal cuando las inversiones privadas en la misma empresa no se efectúan hasta después de haberse asignado aportaciones públicas ([170]), a pesar de lo cual, la Comisión acepta a veces tomar en consideración las intervenciones privadas que han tenido lugar poco después de una intervención pública, sobre todo cuando el inversor privado ya ha firmado una carta de intenciones en el momento de producirse la intervención pública ([171]).

10.3.2. *Aplicación al presente caso*

(355) La Comisión observa primeramente que las acciones de la SNCM se vendieron a operadores económicos, BCP y VT. Tras la operación de cesión, el Estado debía aportar a la empresa, al mismo tiempo, un importe de 8,75 millones EUR, de modo que su participación del 25 % en la SCMN se mantuviese con arreglo a su compromiso, sobre todo con los trabajadores.

(356) En segundo lugar, la aportación del Estado francés de 8,75 millones EUR, se ha de comparar con la de los inversores privados, de 26,25 millones EUR. Según se indicaba anteriormente, este reparto resulta del compromiso de las autoridades francesas de mantener el 25 % de participación en la empresa en cuestión. Dado que la intervención privada asciende a un 75 % del importe total, la Comisión considera que es significativa. La Comisión reitera, además, que los socios privados poseen una estructura financiera sólida; que la adquisición de la SNCM se integra perfectamente en su estrategia empresarial, y que el plan de operaciones de dichos inversores prevé un restablecimiento de la rentabilidad a finales de 2009.

(357) En lo que se refiere, por último, a la simultaneidad de las dos operaciones de aportación de capital, el experto de la Comisión se ha asegurado de que dichos capitales han sido abonados por todos los accionistas de la SNCM, incluida la CGMF.

(358) El 31 de mayo de 2006 se comprobó efectivamente que el Consejo de Administración de la SNCM había observado que se habían llevado a cabo todas las operaciones mencionadas. En particular, el aumento de capital, de 35 millones EUR, realizado conjunta y simultáneamente por todos los accionistas, tuvo lugar el 31 de mayo de 2006 y se desarrolló en dos etapas simultáneas: i) un primer aumento de capital de […] acciones, suscrito enteramente por los inversores, en efectivo y nominalmente ([…] EUR), y ii) un segundo aumento de capital de […] acciones (liberadas en una cuarta parte), suscrito, en parte, por los inversores ([…] acciones, es decir, un importe de 26,25 millones EUR) y por el Estado francés, a través de la CGMF ([…] acciones, es decir, un importe de 8,75 millones EUR), en las mismas condiciones, es decir, la suscripción en efectivo por un importe nominal de […] EUR.

(359) Las aportaciones de capital público y privado son, por lo tanto, estrictamente simultáneas.

(360) A la luz de lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que se cumplen los criterios establecidos por la jurisprudencia para descartar, de entrada, la naturaleza de ayuda de la medida en cuestión. Por lo tanto, la Comisión considera que la aportación de capital del Estado francés por valor de 8,75 millones EUR no da una ventaja económica a la SNCM, ya que la aportación se realizó paralelamente a una aportación de capital privado en condiciones comparables, de acuerdo con la jurisprudencia comunitaria.

(361) En cualquier caso, la Comisión considera que la tasa de rentabilidad de la aportación estatal, es decir, el […] % anual, constituye una rentabilidad a largo plazo acorde con el capital invertido por un inversor privado.

(362) A este respecto, la Comisión observa, en efecto, que el rendimiento fijo de la inversión en capital estatal en la SNCM exime al Estado de cualquier riesgo de ejecución del plan de operaciones, ya que ese rendimiento está totalmente desvinculado del rendimiento (al alza o a la baja) de la empresa. Así, la adjudicación de la DSP a la SNCM no permitirá al Estado mejorar el rendimiento esperado de su participación.

(363) El experto de la Comisión concluyó de ello que, en lo que se refiere al riesgo, la aportación de capital del Estado francés se asemejaría más a un obligación a tipo fijo que a una inversión en acciones. Por lo tanto, la tasa de rentabilidad del […] % debe compararse con la de las obligaciones del sector privado francés en el momento de realizarse la operación. Según el experto de la Comisión, esa tasa se estableció en 4,15 % a finales de mayo de 2006.

(364) La Comisión considera, finalmente, que la existencia de la cláusula resolutoria de cesión de la SNCM no permite poner en tela de juicio el principio de igualdad de trato de los inversores, ya que esa cláusula se refiere a la cesión total de la SNCM a los inversores privados, y no a la inversión (35 millones EUR) simultánea de los inversores privados (26,25 millones EUR) y el Estado (8,75 millones EUR) en la SNCM privatizada.

(365) Según esto, la Comisión considera que la medida en cuestión no constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

10.4. **Medidas de ayuda a las personas (38,5 millones EUR)**

10.4.1. *Marco jurídico de referencia*

(366) A fin de valorar si una medida otorga o no una ventaja económica a una empresa, «debe […] determinarse si la empresa beneficiaria recibe una ventaja económica que no habría obtenido en condiciones normales de mercado» ([172]) o, al contrario, si esta evita soportar los costes que tendrían que haber debido gravar normalmente los recursos financieros propios de la empresa y han impedido así que las fuerzas presentes en el mercado tengan sus consecuencias normales ([173]).

(367) Según jurisprudencia reiterada, una carga normal es una carga que una empresa debe soportar normalmente en el marco de su gestión corriente o de sus actividades normales ([174]). Más concretamente, el Tribunal indicaba que la reducción de cargas sociales constituye una ayuda estatal cuando esa medida está destinada a eximir parcialmente a las empresas de un sector industrial específico de las cargas sociales pecuniarias derivadas de la aplicación normal del sistema general de previsión social, sin que esa exención se justifique por la naturaleza o la economía de ese sistema ([175]). Con este pronunciamiento, el Tribunal indica claramente que la existencia de una ventaja económica debe establecerse en relación con el sistema general de seguridad social, aplicando así un razonamiento análogo al utilizado para los asuntos fiscales.

(368) El 20 de septiembre de 2001, el Tribunal confirmó este planteamiento: «una ayuda consiste en una reducción de las cargas que normalmente recaen sobre el presupuesto de las empresas según la naturaleza o la estructura del sistema de cargas de que se trate […], mientras que, por el contrario, un gravamen especial es una carga suplementaria respecto de dichas cargas normales» ([176]).

(369) Por lo tanto, para determinar lo que constituye una ventaja según la jurisprudencia relativa a la noción de ayuda estatal, es necesario determinar la norma de referencia o el régimen común aplicable, en el marco de un régimen jurídico determinado, que sirve de referencia para la comparación ([177]). A este respecto, el Tribunal de Justicia sentenció que la determinación del marco de referencia tiene una importancia enorme en el caso de las medidas fiscales, ya que la propia existencia de una ventaja solo puede establecerse con relación a una imposición «normal», a saber, el tipo impositivo vigente en la zona geográfica de referencia ([178]).

(370) Por otra parte, según jurisprudencia reiterada, «A efectos de la aplicación del artículo 92 del Tratado […], resulta irrelevante que la situación del supuesto beneficiario de la medida haya mejorado o se haya agravado respecto al régimen anterior o, por el contrario, haya permanecido inalterada. Procede examinar únicamente si en el marco de un régimen jurídico concreto, una medida estatal puede favorecer a determinadas empresas o producciones en el sentido del artículo 92, apartado 1, del Tratado en relación con otras empresas que se encuentren en una situación fáctica y jurídica comparable habida cuenta del objetivo perseguido por la medida en cuestión» ([179]).

10.4.2. *Aplicación al presente caso*

(371) De la jurisprudencia y la práctica en materia de toma de decisiones ([180]) de la Comisión se desprende que, para descartar el carácter de ayuda de la medida en cuestión, la Comisión debe comprobar que esta no alivia a la SNCM de cargas relacionadas con la gestión corriente, es decir, en el caso que nos ocupa, de cargas derivadas de la aplicación normal de la legislación social aplicable al sector en el marco de la ruptura del contrato de trabajo.

(372) A este respecto, la Comisión observa que, conforme al protocolo de acuerdo firmado por las partes, la cuenta bloqueada solo puede activarse para financiar las compensaciones abonadas a los individuos cuyo contrato de trabajo con la SNCM se haya roto previamente. Por lo tanto, las medidas no tienen ni por objeto ni por efecto permitir el despido de trabajadores que, a falta de estas medidas, habrían podido permanecer a cargo de la SNCM.

(373) La Comisión observa también que la concesión de esas compensaciones al personal despedido tras la cesión de la SNCM fue autorizado por el Estado como poder público, y no por la empresa.

(374) Además, la Comisión observa que esas medidas sociales complementarias superan las indemnizaciones previstas por la legislación social y los convenios colectivos aplicables. Los costes derivados de la aplicación de estos siguen estando, por lo tanto, enteramente a cargo de la SNCM.

(375) La Comisión observa, por último, que esas medidas sociales complementarias se aplicarán en caso de un plan de reducción de efectivos ejecutado por los inversores, una vez vendida la SNCM. En otras palabras: esas compensaciones no se corresponden con la ejecución de los planes de reducción de efectivos previstos en el contexto del plan de reestructuración de 2002.

(376) Así pues, la Comisión considera que el coste de las indemnizaciones sociales complementarias no coincide ni con el coste de los planes sociales anteriores a la cesión asumidos por el Estado, ni con el coste social estimado anteriormente en el marco de una liquidación del activo de la SNCM.

(377) Por lo tanto, las medidas sociales complementarias no constituyen cargas derivadas de la aplicación normal de la legislación social aplicable en el marco de la ruptura del contrato de trabajo.

(378) A mayor abundamiento, la Comisión observa que, aun añadiendo el importe de 38,5 millones EUR a la aportación de capital estatal de 142,5 millones EUR, el precio de venta negativo ajustado de 196,50 millones EUR sigue siendo muy inferior al coste de liquidación del activo de la SNCM (véase el considerando 3 de la presente Decisión).

(379) A la luz de lo anteriormente expuesto y conforme a su práctica en materia de toma de decisiones ([181]), la Comisión considera que la aplicación mediante fondos públicos de medidas sociales adicionales en favor del personal despedido, sin que esas medidas alivien al empresario de sus cargas normales, emana de la política social de los Estados miembros y no constituye una ayuda directa, con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. La Comisión considera que no constituye tampoco una ayuda indirecta, ya que solo beneficia al personal cuando es despedido.

10.5. **Saldo de 22,52 millones EUR notificado en concepto de ayudas a la reestructuración**

(380) Sobre la base de lo anteriormente expuesto, y con arreglo al considerando 258 de la presente Decisión, el importe de la subvención que se ha de evaluar como ayuda estatal sin compensación de servicio público es de 22,52 millones EUR ([182]) y representa una parte de la inyección de capital notificada por las autoridades francesas en 2002.

(381) La Comisión considera que, con este importe, la SNCM obtiene una ventaja económica selectiva y, por lo tanto, que esta subvención constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

10.5.1. *Compatibilidad de la medida con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración*

(382) La medida en cuestión fue notificada, en 2002, por las autoridades francesas en virtud de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de 1999 ([183]).

(383) Las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales al transporte marítimo ([184]) remiten, para la evaluación de ayudas a la reestructuración de las compañías marítimas, a las Directrices anteriormente mencionadas. En el punto 19 de dichas Directrices se dispone que «el único fundamento para la compatibilidad de las ayudas de salvamento o de reestructuración de empresas en crisis es la letra c) del apartado 3 del artículo 87».

(384) Por lo que se refiere a la compatibilidad de una ayuda de Estado a la reestructuración con el artículo 87 CE, apartado 3, letra c), del Tratado CE, según la jurisprudencia, la Decisión de la Comisión debe enumerar los motivos por los que considera que las ayudas están justificadas con arreglo a las condiciones previstas por las Directrices, en particular, la existencia de un plan de reestructuración, una demostración satisfactoria de la viabilidad a largo plazo y el carácter proporcionado de las ayudas con respecto a la contribución de su beneficiario.

Condición de empresa en crisis

(385) Para poder acogerse a una ayuda a la reestructuración, la empresa debe poder ser considerada una empresa en crisis según las Directrices de 1999 ([185]).

(386) En este caso, la Comisión recuerda haber observado que este criterio se cumplía, tanto en su Decisión de 17 de julio de 2002 sobre la ayuda de salvamento en favor de SNCM ([186]), como en la Decisión de 19 de agosto de 2002 que incoa el procedimiento de investigación formal sobre el proyecto de recapitalización, sobre la base de la contabilidad anual de SNCM correspondiente al ejercicio 2001.

(387) A los fines de la presente Decisión, la Comisión ha comprobado que la SNCM cumplió esta condición sobre la base de la contabilidad anual de la empresa correspondiente al ejercicio 2002. Así pues, los fondos propios, sin contar provisiones obligatorias ([187]), siguen siendo negativos: – 26,5 millones EUR en 2002, tras una cifra de – 30,7 millones EUR en 2001. Ello supone la desaparición de más de la mitad del capital social de la empresa, más de una cuarta parte del cual desapareció durante los doce últimos meses siguientes a la notificación, lo cual demuestra la condición suficiente, aunque no necesaria, descrita en el punto 5, letra a), de las Directrices.

(388) Además de la evolución del capital social, la Comisión observa, entre otras cosas, que:

— entre 2001 y 2002, el resultado corriente antes de impuestos pasó de – 5,1 millones EUR en 2001 a – 5,8 millones EUR en 2002, siendo la venta de algunos buques la única manera de enjugar en parte las pérdidas netas de 2002,

— la capacidad de autofinanciación de la SNCM, que alcanzaba 39,2 millones EUR a finales de 2001, se situaba en 35,7 millones EUR a finales de 2002,

— las deudas financieras netas, al margen de los arrendamientos financieros, pasaron de 135,8 millones EUR a 144,8 millones EUR entre 2000 y 2002,

— las cargas financieras (intereses y asimilados) pasaron de 7,0 millones EUR en 2000 a 9,503 millones EUR en 2002.

(389) Las autoridades francesas han confirmado también a la Comisión que los bancos se niegan a prestar dinero a la SNCM, debido a su endeudamiento, a pesar de la propuesta de esta empresa de aportar como garantía sus últimos buques libres de hipotecas o cargas similares.

(390) Por último, el contrato de DSP no modifica este análisis en modo alguno. A pesar de que dicho contrato debe permitir a la SNCM, conjuntamente con el éxito del plan de reestructuración, alcanzar a la larga resultados de explotación positivos, la grave escasez de fondos propios, el creciente endeudamiento y el coste de las medidas operativas del plan de reestructuración conducirá, indudablemente, a la compañía, tras un cierto lapso de tiempo, a la supensión de pagos.

(391) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión considera que la SNCM cumple, a la vez, el requisito previsto por el punto 5, letra a), de las Directrices de 1999 y el previsto por su punto 6. Por lo tanto, observa que, en 2002, la SNCM era una empresa en crisis en el sentido que dan a esta expresión las Directrices.

Restablecimiento de la viabilidad (puntos 31 a 34 de las Directrices)

(392) De conformidad con las Directrices de 1999, la concesión de la ayuda se condiciona a la ejecución de un plan de reestruración validado por la Comisión. Según se indica en el punto 79 de la decisión de ampliar el procedimiento de investigación formal de 2006 y, dado que la Comisión consideró que las medidas posteriores a la notificación de 2002 no constituían ayudas estatales, la Comisión considera que la compatibilidad de la aportación de capital por valor de 22,52 millones EUR con las Directrices de 1999 debe examinarse a partir del plan de reestructuración de 2002. «Es preciso volver a situarse en el contexto de la época en que se adoptaron las medidas de apoyo financiero para […] absteniéndose pues de toda apreciación basada en una situación posterior» ([188]).

(393) Sobre la base de la información facilitada por las autoridades francesas, la Comisión observa que, aunque el plan de reestructuración de 2002 prevé un restablecimiento de la rentabilidad a partir de 2003, gracias a las actuaciones que tendrán lugar principalmente en el bienio 2002-2003, no es menos cierto que la SNCM deberá esperar hasta 2005-2006 para recuperar un nivel de fondos propios «suficiente». De este modo, la Comisión fija la fecha de 31 de diciembre 2006 como término del período de reestructuración.

(394) El restablecimiento de la rentabilidad del servicio entre Marsella y Córcega se prevé a corto plazo, y las rutas con el Magreb son ya rentables. Solo el tráfico desde Niza se mantiene más incierto, aunque su importancia relativa está disminuyendo, y la depreciación anticipada del *Liamone* en 2001 facilitará la vuelta a resultados positivos en esta línea. Por otra parte, la Comisión acepta el argumento según el cual una presencia en Niza, aunque sea reducida, sigue siendo necesaria para el posicionamiento de la compañía en el conjunto del mercado. La reorganización en el Magreb contribuirá a reducir la dependencia de la compañía con relación a sus rutas históricas y deberá contribuir también al retorno a la viabilidad, teniendo en cuenta […].

(395) Al tratarse de la viabilidad a largo plazo, es decir, más allá del vencimiento del actual contrato de DSP, la Comisión considera que la aplicación del plan debe permitir a la empresa afrontar la competencia de manera eficaz en el momento de la renovación de los contratos. Por último, observa que, incluso en un supuesto de pérdida parcial, como un transbordador de vehículos, ese contrato deberá permitir a la compañía mantener sus resultados positivos. Si la pérdida del contrato provocase un descenso igual o superior al 40 % de los ingresos de la empresa en su mercado histórico, como se prevé en otro

supuesto, la Comisión considera que se entraría en una situación hipotética que pocos planes de reestructuración, con o sin ayuda pública, podrían contrarrestar, y que es prematuro prever en este momento.

(396) Por lo que se refiere a «hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación», la Comisión considera que el estudio de mercado que se ha realizado es serio y constituye una buena base para establecer supuestos sobre la evolución de la empresa.

(397) La Comisión observa que, para asegurar el retorno a la viabilidad de la empresa, el plan de reestructuración prevé que la mejora de la viabilidad sea el resultado, principalmente, de medidas internas como el mejor control de sus costes de producción y una mejora de la productividad. Además, aunque la mejora de la situación financiera de la SNCM dependa de la reorganización de sus actividades en el Magreb, dadas las perspectivas de crecimiento de ese mercado, el plan de reestructuración de 2002 implica también medidas destinadas al abandono de algunas actividades, en particular, de su filial italiana Corsica Marittima.

(398) La Comisión considera que el efecto de las medidas del plan notificado y su éxito no deben depender de la evolución del mercado, con excepción del crecimiento en los servicios del Magreb, que representa, sobre todo, un retorno a la posición de que gozó la SNCM hasta mediados de los noventa.

(399) Además, la Comisión observa que el plan de reestructuración tiene en cuenta la situación y la evolución previsible de la oferta y la demanda en el mercado de los productos en cuestión, con supuestos que se traducen en previsiones optimistas, pesimistas e intermedias, y también con los puntos fuertes y débiles propios de la SNCM.

(400) Por último, la Comisión considera que el plan de reestructuración propone un cambio de la empresa que le permita cubrir, una vez llevado a cabo, todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras.

(401) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión observa que, partiendo de la información disponible en el momento en el que se adoptaron las medidas de apoyo financiero, se satisface el criterio relativo a la viabilidad de la empresa.

Prevención del falseamiento indebido de la competencia (puntos 35 a 39 de las Directrices)

(402) Según el punto 35 de las Directrices, deben adoptarse medidas que mitiguen en lo posible las consecuencias negativas que la ayuda pueda acarrear para los competidores. De no ser así, la ayuda se consideraría contraria al interés común y, por consiguiente, incompatible con el mercado común.

(403) En el caso que nos ocupa, esta condición debe implicar una limitación de la presencia de la empresa en su mercado histórico, a saber, el servicio de Córcega, que es también donde la compañía se enfrenta con la competencia de otras compañías establecidas en la Comunidad, lo que no sucede en el tráfico del Magreb.

(404) La Comisión opina que el mercado de los servicios marítimos a Córcega no adolece de exceso de capacidad, habida cuenta de su fuerte estacionalidad y del importante crecimiento del tráfico. La Comisión observa también que el índice de ocupación media de los buques de la principal competidora de la SNCM es más bajo que el de la compañía pública. Al no existir exceso de capacidad en el mercado en el sentido de las Directrices, no procede el saneamiento del mismo. En consecuencia, la venta de buques, en lugar de su destrucción, constituye una reducción de capacidad aceptable conforme a las Directrices.

(405) La limitación o reducción forzadas de la presencia en los mercados donde opera la empresa supone, en efecto, una contrapartida para los competidores, cuya amplitud debe guardar relación con los efectos de falseamiento de la competencia que genere o pueda generar la ayuda a la reestructuración.

(406) El plan de reestructuración contribuye de forma significativa a reducir la presencia de la empresa en su mercado, en beneficio directo de sus competidoras, debido a la aplicación de los siguientes elementos:

— cierre de la filial Corsica Marittima (82 000 pasajeros en 2000), encargada de los enlaces entre Italia y Córcega y, en consecuencia, retirada del grupo SNCM del mercado de los servicios entre Italia y Córcega,

— abandono casi total, por parte de la SNCM, de las conexiones entre Tolón y Córcega, mercado que, en 2002, representaba no menos de 460 000 pasajeros,

— limitación del número total anual de plazas ofertadas y del número de rotaciones operadas por la SNCM a partir de 2003, en particular en el servicio entre Niza y Córcega,

— venta de cuatro buques.

(407) En el conjunto formado por el golfo de Génova y Tolón, la SNCM reduce su oferta en más de un millón de plazas anuales con respecto a 2001, lo que representa una reducción del 50 %, en beneficio inmediato de sus competidores, a pesar de que esos servicios son los que experimentan crecimientos más fuertes.

(408) Aunque de gran amplitud, estas medidas han sido completadas con la obligación por parte de la SNCM de no financiar, durante el período de reestructuración, nuevas inversiones, al margen de los costes de reorganización de su actividad hacia el Magreb consignados en el plan de reestructuración.

(409) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión considera satisfecho el criterio relativo a la prevención del falseamiento indebido de la competencia.

Ayuda limitada al mínimo (puntos 40 y 41 de las Directrices)

(410) El importe de la ayuda debe limitarse a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa, de sus accionistas o del grupo comercial del que forme parte, sin por ello ahogar sus posibilidades de volver a ser viable.

(411) En su Decisión de 19 de agosto de 2002, la Comisión expresó dudas con respecto al método de cálculo presentado por las autoridades francesas para determinar el importe de la ayuda. A pesar de las explicaciones complementarias aportadas por Francia, la Comisión decidió efectuar su propia evaluación.

(412) Con relación al enfoque elegido por las autoridades francesas, basado en la ratio fondos propios/endeudamiento, la Comisión considera, efectivamente, que:

— el grupo de cinco empresas seleccionadas por las autoridades francesas no es suficientemente representativo del sector del transporte marítimo de cabotaje,

— el porcentaje del 79 % obtenido de este grupo de empresas para la ratio fondos propios/deuda financiera no es, en modo alguno, un indicador fiable de la buena salud de una empresa,

— las autoridades francesas no han explicado a qué corresponde exactamente la cuantía de las deudas financieras de estas cinco compañías y, por lo tanto, no han podido garantizar que estos datos sean homogéneos con la cifra de endeudamiento de la SNCM tal como figura en el plan de reestructuración,

— las autoridades francesas no han demostrado que el porcentaje del 79 % obtenido de este grupo de empresas para la ratio fondos propios/deuda financiera se haya respetado efectivamente para el período 2002-2007 en el modelo financiero incluido en el plan de reestructuración.

(413) Con respecto a los demás enfoques propuestos por Francia para demostrar que la aportación de capital se limitó al mínimo, la Comisión critica su pertinencia ([189]).

(414) Efectivamente, la Comisión opina que la aportación de capital debe tener como fin principal no incrementar los fondos propios de la empresa (simple reestructuración financiera), sino ayudarla a pasar de su situación de monopolio en el régimen del convenio de 1976 a una situación de competencia. Por este motivo, es renuente a fijar la dimensión de la ayuda con el método elegido por las autoridades francesas, dada la dificultad de definir el nivel de fondos propios adecuado para la SNCM. En efecto, la Comisión observa que si al grupo seleccionado por las autoridades francesas se le añaden, o se eliminan de él, determinadas empresas, la ratio media fondos propios/endeudamiento puede variar significativamente.

(415) La Comisión considera que la ayuda a la reestructuración puede cubrir los costes de las distintas medidas previstas en el plan de reestructuración (reestructuración operativa) exigidas por el cambio del contexto jurídico y competitivo de la empresa. Por lo que se refiere a los costes relacionados con las medidas operativas de reestructuración, la Comisión acepta la cifra de 46 millones EUR (véase el considerando 55 de la presente Decisión) ([190]).

(416) Por lo que se refiere al cálculo preciso de las necesidades de ayuda de la SNCM, la Comisión recuerda que «es preciso volver a situarse en el contexto de la época en que se adoptaron las medidas de apoyo financiero para […], absteniéndose pues de toda apreciación basada en una situación posterior» ([191]).

(417) En el presente caso, la Comisión señala, con arreglo al punto 40 de las Directrices, que, entre el 18 de febrero de 2002, fecha de la notificación por las autoridades francesas de la ayuda a la reestructuración, y el 9 de julio de 2003, fecha en la que la Comisión decidió autorizar dicha ayuda, se realizaron ventas significativas de activos, esencialmente navales, por valor de 26,25 millones EUR de producto neto de las deudas financieras asociadas ([192]).

(418) Sin embargo, esas ventas no bastan para restablecer la viabilidad de la SNCM, cuya situación financiera se seguirá caracterizando por un peso importante del pasivo (19,75 millones EUR) tras esta operación. Dado que la SNCM no está en condiciones de contratar préstamos bancarios, ni siquiera proponiendo como garantía hipotecaria sus últimos buques libres de hipoteca y otras cargas similares, la Comisión considera que la empresa no es capaz de encontrar otros recursos propios para financiar su reestructuración.

(419) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión llega a la conclusión de que la suma de 19,75 millones EUR está plenamente justificada para permitir a la empresa recuperar en breve plazo la senda de la viabilidad.

(420) Así pues, la Comisión considera que, del saldo inicialmente notificado en concepto de ayudas a la reestructuración, de 22,52 millones EUR, solamente 19,75 millones pueden justificarse partiendo de las necesidades de liquidez de la SNCM y de las ventas de activos realizadas a 9 de julio de 2003, sin perjuicio de tener en cuenta el producto de las cesiones (ver más abajo) impuestas por la Comisión en su Decisión de 2003, y que vinieron a completar las previstas en el plan de reestructuración.

Observancia del principio de ayuda única

(421) Las Directrices ([193]) disponen que la compañía que haya recibido en el pasado una ayuda a la reestructuración no podrá normalmente percibir una segunda en los diez años inmediatamente posteriores al término del período de reestructuración. En el inventario de ayudas recibidas por la SNCM no figura ninguna ayuda a la reestructuración, siendo esta, efectivamente, la primera reestructuración de la SNCM tras su creación en 1976.

10.5.2. *Mantenimiento de las medidas compensatorias*

(422) Tal como sugiere el Tribunal en su sentencia de 2005 y como se indica en el punto 137 de la Decisión de ampliación de 2006, dada la revisión a la baja del importe de la ayuda validado con arreglo a las Directrices de 1999, se plantea si se han de mantener las medidas compensatorias impuestas por la Comisión en su Decisión de 2003.

(423) Hay que recordar que, mediante su Decisión de 2003, la Comisión aprobó una inyección de capital de 76 millones EUR con arreglo a las Directrices de 1999, con las condiciones siguientes ([194]):

i) abstenerse de adquirir nuevos buques y de firmar contratos de construcción, de pedido o de fletamento para buques adicionales, ya sean nuevos o rehabilitados, hasta el 31 de diciembre de 2006,

ii) explotar únicamente los once buques que eran ya propiedad de la empresa SNCM hasta el 31 de diciembre de 2006,

iii) vender todas las participaciones, directas e indirectas, en Amadeus France, Compagnie Corse Méditerranée, Société Civile Immobilière (SCI) Schuman, Société méditerranéenne d'investissements et de participations, y Someca,

iv) abstenerse de toda política consistente en publicar tarifas inferiores a las de sus competidores, para destinos y servicios equivalentes en las mismas fechas, hasta el 31 de diciembre de 2006,

v) limitar, hasta el 31 de diciembre de 2006, el número anual de rotaciones de buques en las diferentes conexiones marítimas con Córcega.

(424) El experto de la Comisión verificó la aplicación de todas las condiciones impuestas por la Decisión de la Comisión de 2003.

(425) Confirmó, asimismo, el cumplimiento de las condiciones relativas a la no adquisición de buques [condición i)]. A este respecto hay que destacar que el buque *Superfast*, rebautizado *Jean Nicoli*, fue adquirido por la empresa VT y fue facilitado mediante arrendamiento del buque a la SNCM a partir de febrero de 2007, concretamente al finalizar el período fijado por la Decisión de 2003 ([195]).

(426) Por lo que se refiere a la explotación de la flota existente de la SNCM [condición ii)], el experto de la Comisión confirmó que la SNCM mantuvo su flota en diez buques, es decir, uno menos del límite de once impuesto por la Decisión de 2003, tras la sustitución del *Aliso* por el *Asco* en 2004 ([196]) y la cesión del *Asco* el 24 de mayo de 2005.

(427) Por lo que se refiere a la sustitución del *Aliso* por el *Asco*, la Comisión señala, en primer lugar, que esos buques son dos dos buques gemelos, construidos a partir de planos idénticos por el mismo astillero. Tienen exactamente las mismas dimensiones, forma y capacidad. La Comisión considera que la permuta de esos buques no se realizó para aumentar la capacidad de la SNCM. Por otra parte, recuerda que la posibilidad de modificar la composición de la flota autorizada de la SNCM solo puede realizarse por motivos independientes de la voluntad de la compañía. En el presente caso, la Comisión opina que los problemas que tuvo la SNCM para ceder el *Asco* no dependían de la voluntand de la empresa. La Comisión considera asimismo que si la SNCM encontró un comprador para el *Aliso*, en vez de para el *Asco*, la venta del primero fue equivalente, en sus efectos sobre la capacidad de la SNCM, a la venta del *Asco*, y que los compromisos de las autoridades francesas de ajustarse al plan de reestructuración se han cumplido en lo que respecta a la venta de cuatro buques de la flota explotada por la SNCM.

(428) Por otra parte, el experto constató, basándose en los documentos de contabilidad, que todas las ventas de activos impuestas por la Decisión de 2003 [condición iii)] habían sido llevadas a cabo. Los productos netos de cesión ascienden a 5,02 millones EUR ([197]). La Comisión destaca que, aparte de las ventas previstas por el plan de reestructuración de 2002, o impuestas por la Decisión de 2003, la SNCM cedió activos ([198]), cuya materialización fue comprobada por el experto de la Comisión, por un producto de cesión neto de 12,6 millones EUR.

(429) Por lo que se refiere a la condición de abstenerse de actuar como empresa líder en materia de precios ([199]), el experto de la Comisión comprobó, por una parte, la existencia en la SNCM de un procedimiento pensado para verificar el cumplimiento de esa condición. Por otra parte, también examinó la aplicación de esa condición por la SNCM a los distintos servicios durante el período de 16 de marzo de 2005 a 31 de diciembre de 2006 ([200]). Partiendo de esa verificación, el experto de la Comisión concluyó que, en el […] % de los casos, los billetes emitidos por la SNCM cumplieron la condición iv). La Comisión señala que, según la información facilitada por las autoridades francesas, la SNCM sigue aplicando en la actualidad las condiciones iv) et v), mientras que la Decisión de 2003 las daba por terminadas a 31 de diciembre de 2006.

(430) Con respecto a la condición v), el expertó observó que la SNCM había cumplido el número de travesías relativas a los ejercicios 2005 y 2006. En cambio, parece que sobrepasó las normas relativas al número máximo de plazas ofertadas para las travesías de Marsella en 2005 y 2006, así como, de manera muy limitada, las relativas al número máximo de metros lineales ofertados para las travesías de Tolón en 2005 y 2006, y Marsella en 2006.

(431) No obstante, sobre este último punto, la Comisión señala que, por lo que se refiere a las plazas, la noción de exclusividad de las cabinas para una sola familia dificulta la estimación exacta del exceso. Con ello, esta sola circunstancia no permite considerar que la SNCM fracasó en su cumplimiento de las condiciones que le fueron impuestas por la Decisión de 2003.

(432) Teniendo en cuenta lo anteriormente expuesto, la Comisión concluye que la SNCM ejecutó las medidas compensatorias impuestas por la Decisión de 2003.

10.5.3. *Conclusión*

(433) La Comisión observa que las medidas compensatorias de la Decisión de 2003 se cumplieron casi en su totalidad. Teniendo en cuenta la gran disminución de la ayuda aprobada con arreglo a las Directrices de 1999 con respecto al importe aprobado en 2003, que indujo a la Comisión a imponer dichas condiciones, la Comisión no considera necesario imponer condiciones u obligaciones adicionales para que no se falsee la competencia en medida contraria al interés común.

(434) A la luz de lo anteriormente expuesto, y teniendo en cuenta el importe exacto del producto neto de las ventas determinado en el momento de ser adoptada la Decisión de 2005, la Comisión considera que la ayuda estatal en forma de aportación de capital de 15,81 millones EUR ([201]) es compatible con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE.

11. **CONCLUSIÓN**

(435) En conclusión: la Comisión considera que las medidas objeto de la presente Decisión no constituyen ayudas con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, o son ayudas compatibles con el mercado común.

(436) La Comisión pide a Francia que:

— indique a la Comisión a la mayor brevedad posible, y en todo caso en el plazo de 15 días hábiles a partir de la recepción de la presente Decisión, los elementos que considere que deben ampararse en el secreto profesional en virtud del artículo 25 de Reglamento (CE) nº 659/1999,

— informe al beneficiario de la ayuda de la presente Decisión a la mayor brevedad posible, ocultando, si así procede, algunos de los elementos que considere que deben ampararse en el secreto profesional y cuya comunicación al beneficiario de la ayuda pudiera perjudicar a otras partes interesadas, y comunicando, si procede, los demás elementos que considere deben ampararse en el secreto profesional, pero que no haya ocultado.

(437) La Comisión recuerda a Francia que, en virtud de las Directrices, no podrá normalmente concederse una segunda ayuda a la reestructuración, salvo que concurran circunstancias excepcionales, imprevisibles y no imputables a la empresa durante los diez años que sigan al término del período de reestructuración, es decir, en este caso, el 31 de diciembre de 2006.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La compensación abonada por el Estado francés a la SNCM, por valor de 53,48 millones EUR, en concepto de obligaciones de servicio público por el período 1991-2001, constituye una ayuda estatal ilegal con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, aunque compatible con el mercado común en virtud del artículo 86, apartado 2, de dicho Tratado.

El precio de venta negativo de la SNCM, de 158 millones EUR, la asunción por la CGMF de medidas sociales para los trabajadores por valor de 38,5 millones EUR y la recapitalización conjunta y simultánea de la SNCM por la CGMF, por valor de 8,75 millones EUR, no constituyen ayudas estatales con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE.

La ayuda a la reestructuración por valor de 15,81 millones EUR que Francia ejecutó en favor de la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM) constituye una ayuda estatal ilegal con arreglo al artículo 88, apartado 3, del Tratado CE, aunque compatible con el mercado común en virtud del artículo 86, apartado 2, de dicho Tratado.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 8 de julio de 2008.

Por la Comisión

Antonio TAJANI

Vicepresidente

(1) DO C 308 de 11.12.2002, p. 29.

(2) Este plan de reestructuración se hizo efectivo tras la notificación, el 20 de diciembre de 2001, por las autoridades francesas de un adelanto de tesorería de 22,5 millones EUR, autorizado por la Compagnie Générale Maritime et Financière a la SNCM, en concepto de ayuda de salvamento. Mediante Decisión de 7 de julio de 2002 (DO C 148 de 25.6.2003, p. 7), en lo sucesivo, «la Decisión de 2002», la Comisión autorizó la ayuda de salvamento en favor de la SNCM en el marco del procedimiento previo de examen de las ayudas previsto por el artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. El 19 de noviembre de 2002, las autoridades franceses enviaron a la Comisión una copia de los convenios de adelanto de tesorería entre la SNCM y la CGMF, así como las pruebas de devolución del adelanto de la CGMF a la SNCM mediante dos transferencias de 13 de mayo y 14 de junio de 2002.

(3) Registrada con la referencia TREN A/61846.

(4) La CGMF es una sociedad financiera de cartera que pertenece en un 100 % al Estado francés, al que sirve de enlace para todas las operaciones de transporte marítimo, armamento y fletamento de buques en el Mediterráneo.

(5) DO L 83 de 27.3.1999, p. 1. Dado que, el 11 de septiembre de 2002, las autoridades francesas habían solicitado la rectificación de algunos errores materiales de la Decisión de 19 de agosto de 2002, la Comisión adoptó, el 27 de noviembre de 2002, otra Decisión para modificarla (publicada en el DO C 308 de 11.12.2002, p. 29). Las partes interesadas fueron instadas a presentar sus observaciones sobre el proyecto de ayuda a partir de esa fecha.

(6) El 11 de septiembre de 2002, las autoridades francesas solicitaron una prórroga del plazo de que disponían para aportar sus comentarios a la Decisión de 19 de agosto de 2002, prórroga que fue aceptada por los servicios de la Comisión el 17 de septiembre de 2002.

(7) Registradas con la referencia SG(2002) A/10050.

(8) Registradas el 15 de enero de 2002 con la referencia DG TREN A/10962.

(9) Registrada con la referencia SG(2003) A/1691.

(10) Registrado con la referencia TREN A/21531.

(11) Registrada con la referencia SG(2003) A/1546.

(12) DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

(13) Registrado con la referencia TREN A/21701.

(14) DO L 61 de 27.2.2004, p. 13. Mediante Decisión de 8 de septiembre de 2004 (en lo sucesivo, la Decisión de 2004), la Comisión aportó una modificación marginal a la Decisión de 2003, para permitir a SNCM que efectuase, en caso necesario, una permuta entre los buques *Aliso* y *Asco*, mediante la modificación del artículo 2 de la Decisión de 2003.

(15) DO L 19 de 21.1.2005, p. 70.

(16) Envío registrado con la referencia TREN A/27546.

(17) Envío registrado con la referencia TREN A/30842.

(18) Se transmitió información complementaria mediante correo de 30 de noviembre de 2005 (SG(2005) A/10782), de 14 de diciembre de 2005 (SG(2005)A/11122) y de 30 de diciembre de 2005 (TREN A/10016).

(19) Envío registrado con la referencia TREN A/16904.

(20) Envío registrado con la referencia Tren a/19105.

(21) Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de julio de 2003 en el asunto C-Altmark, Trans GmbH/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH (Rec. 2003, p. 7747).

(22) Veolia Transport es una filial al 100 % de Veolia Environnement que, con el nombre de Connex, explota servicios de transporte de viajeros por cuenta de entes públicos (transportes colectivos en núcleos urbanos, transportes colectivos interurbanos y regionales) y gestiona como tal redes viales y ferroviarias, y, en menor medida, servicios de transporte marítimo.

(23) DO C 103 de 29.4.2006, p. 28.

([24]) DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

([25]) DO C 148 de 24.6.2006, p. 42.

([26]) Envío registrado con la referencia TREN A/25295.

([27]) Envío registrado con la referencia TREN A/24111.

([28]) DO C 303 de 13.12.2006, p. 53.

([29]) Envío registrado con la referencia TREN A/37907.

([30]) Por el grupo Stef-TFE, el 28 de diciembre de 2007 (A/20313), y por Corsica Ferries, el 27 de diciembre de 2006 (A/20056).

([31]) Cartas de 4 de enero de 2007 (D 2007 300067), dirigida al grupo Stef-TFE, y (D 2007 300068), al grupo Corsica Ferries.

([32]) Los días 11 y 16 de enero, y 9 de febrero de 2007, registrándose respectivamente con las referencias TREN/A/21142, A/21669 y A/23798.

([33]) El 13 de febrero de 2007, registrándose con las referencias TREN/A/24473 y TREN/A/23981.

([34]) Envío registrado por los servicios de la Comisión con la referencia TRENA/30979. Las autoridades francesas solicitaron y obtuvieron dos plazos adicionales de un mes para aportar sus comentarios mediante correos de 15 de marzo y 19 de abril de 2007, registrados con la referencia TREN/A/27002 y A/29928.

([35]) Esta información fue comunicada por CFF en fecha de 15.3.2007 (TREN/A/27058), 27.9.2007 (TREN/A/43510 de 1.10.2007), 30.11.2007 (TREN/A/49918 de 6.12.2007), 20.12.2007 (TREN/A/51600 de 26.12.2007), 14.3.2008 (TREN/A/87084); por Stim, el 20.12.2007 (TREN/A/51391), y por la SNCM, el 28.2.2008 (TREN/A/85681). Francia envió también información en fecha de 21.12.2007 (TREN/A/51441), 7.1.2008 (TREN/A/86344) y 8.2.2008 (TREN/A/83661). Las autoridades francesas facilitaron otros documentos con ocasión de una reunión de trabajo celebrada el 29 de febrero de 2008.

([36]) La SNCM posee una participación no mayoritaria directa del 45 % en la CMN y una participación no mayoritaria indirecta, a través de la Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH), del 24,1 %. El control efectivo lo tiene, desde 1992, el grupo Stef-TFE, mediante su participación del 49 % en la Compagnie Méridionale de Participations (CMP). La SNCM y la CMN fueron socios, en el marco de la delegación de servicio público, entre 2001 y 2006, y obtuvieron conjuntamente el nuevo contrato de DSP para el período comprendido entre 2007 y 2012/2013.

([37]) La CGTH es una sociedad de cartera que pertenece en un 100 % a la SNCM.

([38]) Aliso Voyage es el canal de distribución propio de la SNCM. Esta empresa, formada por 17 agencias repartidas por toda Francia, gestiona la venta de billetes del transporte marítimo (el 49,9 % en emisión de billetes de la SNCM).

([39]) Cuando se adoptó la Decisión de 2003, la SNCM poseía, a partes iguales con el grupo de transporte Delmas, una participación en la compañía marítima francesa de transporte de mercancías Sud-Cargos, especializada en el servicio de transporte marítimo con Marruecos. Esta participación se cedió a finales de 2005 por un importe de […] millones EUR (información protegida por el secreto profesional), según se desprende del plan de inversiones de 2005, transmitido por las autoridades francesas el 28 de marzo de 2006.

([40]) La SNCM posee el 100 % de esta empresa, responsable del avituallamiento de los buques de la SNCM.

([41]) Sociedad colectiva perteneciente en un 100 % a la SNCM, Ferrytour actúa como operador turístico. Ofrece viajes por vía marítima a Córcega, Cerdeña y Túnez, así como vuelos a un gran número de destinos, y, de manera accesoria, minicruceros y prestaciones para el turismo de negocios.

([42]) Filial creada en 1996, perteneciente en un 100 % a la SNCM, Comptoirs du Sud gestiona todas las tiendas a bordo de los buques.

([43]) Véase la nota 12.

([44]) El *Napoléon Bonaparte* (capacidad para 2 150 pasajeros y 708 vehículos, de una potencia de 43 MW y una velocidad de 23,8 nudos), gran buque transbordador de alto standing; el nuevo *Danielle Casanova*, entregado en mayo de 2002 (capacidad para 2 204 pasajeros y 700 vehículos, de una potencia de 37,8 MW y una velocidad de 23,8 nudos), gran buque transbordador de alto standing, igualmente; el *Ile de Beauté* (capacidad para 1 554 pasajeros y 520 vehículos, de una potencia de 37,8 MW y una velocidad de 21,5 nudos), que entró en servicio en 1979 y fue rehabilitado en 1989/1990; el *Méditerranée* (capacidad para 2 254 pasajeros y 800 vehículos, de una potencia de 35,8 MW y una velocidad de 24 nudos), y el *Corse* (capacidad para 2 150 pasajeros y 600 vehículos, de una potencia de 27,56 MW y una velocidad de 23,5 nudos).

([45]) El *Paglia Orba* (con capacidad para 500 pasajeros, 2 000 metros lineales de carga y 120 vehículos, de una potencia de 19,7 MW y una velocidad de 19 nudos); el *Monte d'Oro* (con capacidad para 508 pasajeros, 1 615 metros de carga y 130 vehículos, de una potencia de 14,8 MW y una velocidad de 19,5 nudos); el *Monte Cinto* (con capacidad para 111 pasajeros, 1 200 metros de carga, de una potencia de 8,8 MW y una velocidad de 18 nudos); desde mayo de 2003, el *Pascal Paoli* (con capacidad para 594 pasajeros, 2 300 metros de carga y 130 vehículos, de una potencia de 37,8 MW y una velocidad de 23 nudos).

([46]) El *BGV Liamone* (con capacidad para 1 116 pasajeros y 250 vehículos, de una potencia de 65 MW y una velocidad de 42 nudos) realiza también la travesía de Tolón.

([47]) Todos, excepto el *Danielle Casanova*, el *Pascal Paoli* y el *Liamone*, en arrendamiento financiero.

([48]) Reglamento (CEE) nº 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

([49]) DO S 2001/10 — 007-005.

([50]) Autoridad adjudicadora para las obligaciones de servicio público desde 1991, en virtud de la citada Ley francesa nº 91-428 de 13 de mayo de 1991.

([51]) DO 2006/S 100-107350.

([52]) Ayuda estatal N 781/01, autorizada mediante Decisión de la Comisión de 2 de julio de 2002, DO C 186 de 6.8.2002, p. 3.

([53]) Ayuda estatal N 13/07, autorizada mediante Decisión de la Comisión de 24 de abril de 2007 y publicada en el sitio Internet de la Comisión: http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/index.htm.

(*) Información protegida por el secreto profesional.

([54]) El conductor acompaña al vehículo automóvil para el transporte de mercancías durante la travesía. En algunos casos, un conductor carga el vehículo a la salida y otro lo descarga a la llegada. Esto se considera tráfico acompañado, por oposición al tráfico de transbordo rodado, en el cual el remolque viaja sin cabeza tractora.

([55]) DO C 148 de 25.6.2003, p. 7.

([56]) El importe se desglosaba de la manera siguiente: 20,4 millones EUR para el plan social de reestructuración propiamente dicho; 1,8 millones EUR para gastos de retirada del servicio de los buques en venta; 4,8 millones EUR de depreciación del Liamone y 9 millones EUR de costes de la reorganización de la actividad hacia el Magreb.

([57]) El plan fue adoptado el 17 de diciembre de 2001 por el Consejo de Administración de la SNCM.

([58]) El plan de reestructuración preveía una reducción del número de travesías de 4 138 (3 835 para la SNCM y 303 para su filial Corsica Marittima) a 3 410 en 2003, con las modificaciones siguientes del servicio:
— modificación del servicio entre Marsella y Córcega, con arreglo al pliego de condiciones del contrato de servicio público para 2001-2006,
— la práctica supresión de las conexiones entre Tolón y Córcega,
— reducción del servicio entre Niza y Córcega,
— cierre de la línea Livorno-Bastia, con su equipo, cerrada de hecho en 2003,
— refuerzo del servicio de Argelia y Túnez con los buques *Méditerranée, Ile de Beauté* y *Corse*, y suspensión del servicio Génova-Túnez.

([59]) La reducción de personal se debía realizar mediante bajas naturales o anticipadas, en función de criterios de edad (prejubilación), y medidas de movilidad y no renovación de los contratos temporales; si bien debían representar un coste del orden de 20,4 millones EUR para la SNCM.

([60]) Como son el tráfico, el crecimiento previsto del producto interior bruto (1,5 %), el tipo de interés sobre préstamos (5,5 %), el tipo de rendimiento de los productos financieros (4,5 %) y el tipo de la deuda a corto plazo (5 %).

([61]) Las autoridades francesas señalaron dos métodos alternativos, que fueron descartados por considerarse demasiado costosos.
El *primer método de evaluación* consistía en sumar los costes de todas las medidas necesarias para la reestructuración. Las necesidades de financiación se cifraban así en 90,9 millones EUR, teniendo en cuenta:
— las pérdidas acumuladas entre 1991 y 2001: 41,7 millones EUR (o 29 millones EUR, cifra validada por la Decisión 2002/149/CE, de 30 de octobre de 2001 (DO L 50 de 21.2.2002, p. 66); 6,1 millones EUR correspondientes a 2000, y 6,6 millones EUR, antes de los gastos de reestructuración correspondientes a 2001),
— la disminución de recursos constituidos por amortizaciones especiales entre esas mismas fechas: 24 millones EUR (la partida disminuye de 86 a 62 millones EUR en el balance del período, lo cual se traduce en la prórroga, de 12 a 20 años, del período de amortización, el menor uso de este medio y la utilización del arrendamiento financiero para la adquisición de las últimas unidades entregadas,
— las plusvalías de las cesiones derivadas de la reestructuración: 21 millones EUR por las menores necesidades de financiación, y
— el efecto acumulado de los costes de la reestructuración: 46,2 millones EUR (véase la nota 56).
El *segundo método de evaluación* consiste en determinar la cuantía de los fondos propios que exigirían los establecimientos bancarios para el conjunto de la flota, sabiendo que, para financiar la compra de un buque, dichos establecimientos suelen reclamar fondos de entre un 20 % y un 25 % de su valor. El cálculo realizado por las autoridades francesas, sobre la base de un coste de adquisición histórico de la flota de 843 millones EUR, situaba las necesidades de fondos propios entre 157 y 196 millones EUR. Una vez deducido el patrimonio neto existente al término de 2001, se obtiene una necesidad de recapitalización de entre 101 y 140 millones EUR.

([62]) Véase *infra*.

([63]) En su plan de reestructuración de 2002, la SNCM preveía el desguace y la venta de cuatro de sus buques: *Napoléon, Liberté, Monte Rotondo* y *BGV Asco*, intercambiado de hecho este último por su buque hermano, el *Aliso*. En la actualidad, todos estos buques se han vendido. El producto neto de cesión observado asciende a 25 165 000 EUR. Con arreglo a la Decisión de 2003, la SNCM vendió las participaciones en SCI Espace Schuman, Southerna Trader, Someca, Amadeus y CCM por un producto neto de cesión de 5,02 millones EUR.
Desde la Decisión de 2003, la SNCM vendió su participación en Sud-Cargos, el buque *Asco* y pisos del parque inmobiliario de la SNCM por valor de 12,2 millones EUR.

([64]) El proceso de selección de socios privados se desarrolló entre el 26 de enero y finales de septiembre de 2005. El 26 de enero y el 17 de febrero de 2005, el Gobierno francés anunció que iba a iniciar la búsqueda de un socio privado para participar en el capital de la SNCM, con vistas a reforzar su estructura financiera y acompañarla en las actuaciones necesarias para su desarrollo.
Después de haber nombrado a una personalidad independiente para supervisar el proceso de búsqueda, la Agence des Participations de l'Etat («APE») otorgó mandato a un banco asesor («HSBC») para establecer contacto con posibles inversores.
En este contexto se estableció contacto con 62 inversores de la industria y las finanzas, con el objetivo de definir las condiciones financieras de un oferta destinada a consolidar el proyecto industrial de la compañía y preservar el empleo y la buena ejecución del servicio público. […] de ellos manifestaron su interés, se firmaron […] acuerdos de confidencialidad y se enviaron […] memorandos de información. […] empresas presentaron ofertas en la primera ronda, el 5 de abril de 2005, y se recibieron tres ofertas ([…], […] y […]) en la segunda vuelta, el 17 de junio de 2005, así como una manifestación de interés por una participación minoritaria ([…]). Se recibieron tres ofertas para la tercera ronda el 28 de julio de 2005.
El 14 de septiempre de 2005, se invitó a cada una de las empresas a presentar su oferta firme y definitiva antes del 15 de septiembre de 2005. En esa fecha, al haberse retirado la empresa […], los servicios estatales recibieron dos ofertas firmes de aportación de capital y compra de todos los activos de los grupos franceses Butler Capital Partners (BCP) y […].
El 27 de septiembre de 2005, Francia publicó un comunicado de prensa en el que se indicaba que, después de haber examinado en profundidad las dos ofertas, se había elegido la presentada por el grupo BCP, por ser, no solo la más aceptable desde el punto de vista financiero, sino también la que mejor respondía a los intereses de la empresa, la buena ejecución del servicio público y el mantenimiento del empleo. La oferta inicial de BCP proponía un precio negativo de […] millones EUR y constituía la estimación más baja del precio negativo.
Esta oferta inicial de inversores potenciales preveía explícitamente la posibilidad de ajustar su oferta inicial al finalizar las auditorías realizadas. Las autoridades francesas indicaron que el precio inicial se revisó al alza tras las auditorías presentadas el 16 de diciembre de 2005, en razón de elementos objetivos que influyen en el contexto normativo y económico en el que opera la SNCM y que se produjo con posterioridad a la presentación de la oferta, el 15 de septiembre de 2005. De esta manera, el precio negativo se revisó en […] millones EUR.
Las negociaciones mantenidas entre las autoridades francesas y los futuros inversores permitieron situar esta cifra en 142,5 millones EUR, incrementada con la asunción de una parte de los gastos relativos a las mutuas de los pensionistas de la SNCM (15,5 millones EUR).

([65]) El proceso interno de la SNCM relativo a la realización de las operaciones de recapitalización y privatización se puso en marcha, de manera oficial, el 12 de abril de 2006, y concluyó el 31 de mayo de ese mismo año. Hay que señalar que, a 27 de noviembre de 2007, no se había producido el establecimiento de la participación de los trabajadores en el capital.

([66]) Este mecanismo está previsto en el artículo II.2 del protocolo de cesión de 16 de mayo de de 2006, que establece que esta cuenta se destine «a la financiación de la fracción del coste de los posibles despidos voluntarios o rescisiones de contrato de trabajo […], que vendría a completar sumas de toda índole que la empresa deba abonar en aplicación de las disposiciones legales y convencionales». El administrador judicial tiene «por misión liberar los fondos a medida que los trabajadores afectados que sean objeto de una reclasificación interna del grupo SNCM dejen efectivamente la sociedad, y liberar el saldo del importe depositado en manos del administrador judicial al expirar su misión de depósito». […]

([67]) Los cuatro criterios Altmark son los siguientes:

i) la empresa beneficiaria debe responsabilizarse realmente de la ejecución de obligaciones de servicio público, las cuales deben estar claramente definidas,

ii) los parámetros para el cálculo de la compensación deben establecerse previamente de forma objetiva y transparente, para evitar que esta otorgue una ventaja económica que pueda favorecer a la empresa beneficiaria frente a las empresas competidoras,

iii) la compensación no ha de superar el importe necesario para cubrir total o parcialmente los costes que resulten de la ejecución de las obligaciones de servicio público, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de esas obligaciones,

vi) cuando la elección de la empresa encargada de ejecutar obligaciones de servicio público, en un caso concreto, no se haya realizado conforme a un procedimiento de licitación que permita seleccionar al candidato capaz de prestar esos servicios al menor coste para la colectividad, el nivel de la compensación necesaria debe calcularse basándose en un análisis de los costes que una empresa media, bien gestionada y adecuadamente equipada de medios de transporte para poder satisfacer las exigencias de servicio público requeridas, habría soportado para ejecutar esas obligaciones, teniendo en cuenta los ingresos correspondientes y un beneficio razonable por la ejecución de las mismas.

([68]) A este respecto, las autoridades francesas recuerdan también que las compensaciones se calcularon sobre la base precisa de obligaciones (número de travesías, plazas ofertadas, medio de sustitución, tarificación máxima, etc.) y, por lo tanto, de los parámetros que figuran en los convenios quinquenales de servicio público firmados en 1991 y 1996 entre la SNCM y el ente público competente, y que dichos convenios preveían también un ajuste de la compensación en función de los ingresos percibidos.

([69]) En particular, las autoridades francesas, en su correo de 8 de octubre de 2002 (TREN/A/10050), facilitaron elementos que permitían demostrar que la estructura de los costes de explotación de la SNCM para el período 1991-2001 era comparable a la de empresas análogas de transporte marítimo de pasajeros, como Brittany Ferries, Seafrance y la CMN. En cuanto a esta última, parece que las autoridades francesas juzgaron la eficacia de la SNCM comparando la actividad de los buques de carga mixtos. Estas dos compañías operaban, en efecto, en un contexto análogo, con buques casi equiparables (3 buques de carga mixtos para la CMN y 4 para la SNCM) y hacia destinos comparables. A su modo de ver, los datos recogidos sobre el período 1991-2001 permitían verificar que los coeficientes de productividad (relación entre las cargas salariales, por una parte, y el volumen de negocio, las travesías y los buques, por otra) relativos a la actividad de los buques de carga mixtos, que diferían en 1993, se aproximan notablemente en el período examinado. Así, estos datos mostrarían que, durante este período, los coeficientes de productividad de la SNCM se aproximaron a los de las empresas medias del sector.

([70]) DO L 50 de 21.2.2002, p. 66. Efectivamente, las autoridades francesas recuerdan que, a raíz del informe del experto designado por la Comisión sobre los datos contables y de gestión presentados por las autoridades francesas, esta concluía, en el apartado 98 de su Decisión de 30 de octubre de 2001, que «las subvenciones al servicio público no han servido para compensar los costes de las actividades competitivas de SNCM. La separación de las cuentas relativas a dicho servicio y las auditorías efectuadas por las instancias de control regionales y nacionales permiten asimismo garantizar que las cuentas anuales relativas al empleo de la subvención de continuidad territorial dan una imagen fiel del coste de la prestación del servicio público».

([71]) Las autoridades francesas habían defendido, en 2002, el carácter estratégico de la participación de la SNCM en Sud-Cargos. La evolución del tráfico de mercancías (desarrollo del contenedor en detrimento del transporte con transbordo de carga rodada), la readquisición de Delmas, otro accionista de Sud-Cargos, por CMA CGM y los problemas económicos de Sud-Cargos son otros de los factores que explican que esta participación ya no se considerase estratégica y pudiese ser cedida, en 2005, por la SNCM.

([72]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de enero de 2003 en el asunto C-334/99, República Federal de Alemania/Comisión (Rec. 2003, p. I-1139).

([73]) Decisión de la Comisión, de 7 de diciembre de 2005, relativa a la ayuda estatal ejecutada por Bélgica en beneficio de ABX Logistics nº C 53/03 (antiguo NN 62/03), DO L 383 de 28.12.2006, p. 21.

([74]) Decisión de la Comisión, de 8 de julio de 1999, relativa a las ayudas estatales concedidas por Alemania a favor de Gröditzer Stahlwerke GmbH y su filial Walzwerk Burg GmbH, DO L 292 de 13.11.1999.

([75]) Este informe fue enviado a la Comisión en marzo de 2006 y fue elaborado por la CGMF con la ayuda de Ernst&Young, auditor legal de la SNCM (en lo sucesivo, «informe CGMF»).

([76]) El informe, elaborado el 29 de marzo de 2006 por Oddo Corporate Finance y por el estudio Paul Hastings (informe Oddo), fue enviado el 7 de abril de 2006 a la Comisión. Consiste en un examen crítico, solicitado por la Agence des Participations de l'Etat (APE), de los informes CGMF y un enfoque de los costes de liquidación considerados aceptables a nivel comunitario.

([77]) Teniendo en cuenta inmovilizados materiales ([…] millones EUR) y financieros ([…] millones EUR), créditos a clientes ([…] millones EUR), otros créditos ([…] millones EUR) y un déficit de tesorería de – […] millones EUR. Francia precisó que una estimación más realista, que tuviese en cuenta elementos financieros posteriores, situaría este valor en […] millones EUR.

([78]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994 en los asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España/Comisión (Rec. 1994, p. I-4103).

([79]) Sentencia nº 98-15129 de la Cour de Cassation, de 6 de febrero de 2001. Este asunto se refiere a un establecimiento público, el BRGM (Bureau de Recherches Géologiques et Minières) condenado a pagar la integridad de la insuficiencia del activo de su filial, las Mines de Salsignes, debido a que el gestor de hecho, el BRGM, a pesar de conocer las condiciones de deterioro de la actividad y de las alarmas dadas, había tenido un comportamiento culpable al permitir que se prosiguiese la actividad.

([80]) Asunto Aspocomp Group Oyj; sentencia de la Cour d'Appel de Ruán, de 22 de marzo de 2005.

([81]) A título comparativo, el índice de rentabilidad de una OAT («Obligation Assimilable du Trésor», obligación emitida por el Estado francés) de un plazo de vencimiento de 30 años, 10 años, 5 años y 2 años es de, respectivamente, 3,95 %, 3,82 %, 3,75 % y 3,72 % a 31 de octubre de 2006.

([82]) Decisión de la Comisión de 17 de julio de 2002, Société Française de Production, C(2002) 2593final (DO C 71 de 25.3.2003, p. 3).

([83]) Efectivamente, según un estudio de mercado independiente transmitido por Francia al respecto, CFF posee en la actualidad cerca del […] % del mercado de pasajeros, mientras que la SNCM pasó del 82 % de cuotas de mercado en 2000 al […] % en 2005 y experimentó un importante crecimiento en el mercado de carga, en el que la SNCM sigue siendo la principal empresa de transportes gracias a su participación en la CMN.

([84]) CFF recuerda que el contrato de delegación de servicio público garantiza a la empresa una subvención pública del orden de 64,3 millones EUR de media anual; es decir, un total de 321,5 millones EUR durante 5 años. Según ella, el artículo 5 del contrato de delegación de servicio público garantiza a la SNCM un flujo de tesorería de 72,8 millones EUR. Por otra parte, Corsica Ferries subraya que, de los 40,6 millones EUR de pérdidas registradas en 2001 por la SNCM, 15 millones EUR proceden de una depreciación de buque aplicada al BGV *Liamone*.

([85]) La decisión de incoar el procedimiento indicaba que el plan de reesstructuración preveía, entre otras cosas, «el cierre de la línea de Bastia-Livorno, con su equipo».

([86]) Las críticas de CFF se refieren a los puntos siguientes: el plan no contempla una verdadera disminución de los efectivos; no permite la movilización de las participaciones de la SNCM para el esfuerzo de reestructuración, y no toma en consideración la plusvalía de los buques.

([87]) La suma de 76 millones EUR correspondería, según CFF, a los 500 millones de francos franceses (FRF) que la empresa perdería de su dotación de continuidad territorial durante el nuevo período 2002-2006.

([88]) Con respecto a las ratios que ella misma señaló de un panel de diez compañías marítimas. Estas ratios varían entre el 23,69 % (para Moby Lines) y el 55,09 % (para Grimaldi), pasando por el 49,7 % para la CMN.

([89]) CFF cita la participación del 50 % en la compañía marítima Sud-Cargos, la del 13 % en Amadeus, empresa especializada en los sistemas de reserva en el transporte aéreo, la participacipación en la CMN y el patrimonio inmobiliario de la CGTH.

([90]) Accionista de referencia de la CMN.

([91]) Hay que recordar que la OTC es la autoridad adjudicadora, conjuntamente con el ente territorial de Córcega, del contrato de delegación de servicio público.

([92]) En la DSP relativa a las conexiones Marsella-Córcega, la mayor parte de los comentarios de CFF se refieren al procedimiento de adjudicación de la nueva delegación durante el período 2007-2012/13 y a las vías contenciosas por iniciativa de la CFF ante los tribunales nacionales, que fueron rechazadas posteriormente por las jurisdicciones nacionales.

([93]) A este respecto, CFF recuerda que en el segundo semestre de 2005 se incoó un procedimiento de alerta ante el Tribunal de commerce de Marsella y que, desde el otoño de 2005, se podría haber considerado la posibilidad de la declaración de insolvencia por pérdidas estimadas, en 2005, en 30 millones EUR.

([94]) Según CFF, la Cour de cassation, en el caso de las minas y productos químicos de Salsignes, no hace referencia ninguna a la responsabilidad directa del Estado accionista en caso de liquidación de una empresa de la cual fuese accionista, sino, antes bien, a la posibilidad de dirigir una acción en pago de deudas sociales contra una institución pública de carácter industrial y comercial, y a la imposibilidad de sus directivos de sustraerse a sus obligaciones apelando a la intervención de los poderes públicos.
Por lo que se refiere a la aplicabilidad en este caso de la jurisprudencia de la Cour d'appel de Ruán en el asunto Aspocomp, CFF alega que el caso objeto de dicha jurisprudencia, relativo a la condena de una empresa madre a abonar a los trabajadores de una filial subsidios sociales por «incumplimiento de un acuerdo», validado por la primera, se aleja mucho de las circunstancias del expediente SNCM. Así pues, no existe un auténtico riesgo de que la CGMF o el Estado sean condenados a pagar indemnizaciones de despido en caso de liquidación del activo. Por otra parte, CFF duda de la estimación cifrada de los demás costes sociales, dado que parecen variar en función de los expertos invitados a determinarlos.

([95]) A tal efecto, CFF considera que el valor real de los buques indicado por la SNCM en el momento de la presentación de su oferta en el marco de la delegación de servicio público tendría que haberse tenido en cuenta en la estimación de los activos de la SNCM efectuado en los informes Oddo y CGMF.

([96]) Según CFF, Francia insiste en el carácter esencial de la integridad del servicio marítimo de Niza, en el mantenimiento de la flota al nivel actual y en el carácter supuestamente estratégico de la participación de la SNCM en el grupo CMN.

([97]) A 1 de enero de 2007, con la llegada del *Superfast X*.

([98]) CFF propone limitar al nivel de 2005 las capacidades ofrecidas en cada uno de los mercados de la competencia (Niza, Túnez y Argelia), abstenerse de abrir ninguna nueva línea y reconfigurar en cargo mixto la conexión Marsella-Córcega, al objeto de reducir los costes.

([99]) La SNCM adquirió nuevos buques, infringiendo así el artículo 2 de la Decisión de la Comisión de 2003. Por otra parte, la SNCM no cedió su participación en la CCM, infringiendo así el artículo 3 de la Decisión de la Comisión. Por último, la SNCM practica, desde 2003, una política de tarifas agresiva, con precios inferiores a los practicados por CFF, infringiendo así el artículo 4 de dicha Decisión (billetes hasta un 30 % más baratos por servicios idénticos o comparables).

([100]) En razón, por una parte, del desconocimiento de los métodos contables y de imputación analítica respectivos de ambas empresas y, por otra, de la no participación de la CMN en un estudio de esa índole.

([101]) Según la STIM, la SNCM subestimó intencionadamente sus resultados financieros. Según la auditoría realizada por un experto independiente para la Office des Transports de Corse, el déficit acumulado por la red corsa de la SNCM fue de 125 millones de francos franceses (unos 19 millones EUR) en los ejercicios 1996-2001, con la excepción del resultado extraordinario de 2001.

([102]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de mayo de 2003 en los asuntos acumulados C-328/99 y C-399/00, Italia y SIM 2 Multimedia/Comisión (Rec. 2003, p. I-4035).

([103]) De los hechos alegados por este informe se desprende que […].

([104]) En apoyo de un informe del Tribunal de Cuentas, el informe menciona, por ejemplo, que […]

([105]) De los hechos alegados por este informe se desprende que […].

([106]) El Estado, por ejemplo, […].

([107]) El informe determina, entre otros, los siguientes fallos de gestión: […].

([108]) Los medios náuticos se han reducido y el programa de cesión de activos se desarrolla según el proyecto industrial. Los servicios se han reorganizado y el plan de actuación sobre la reducción de consumos intermedios produce sus primeros resultados. Por último, se está aplicando progresivamente el capítulo del proyecto industrial relativo al empleo.

([109]) La ratio de 0,497 anunciada por Corsica Ferries para la CMN en 2001 es inexacta, ya que no tiene en cuenta las disponibilidades en el activo del balance. Corregida de esa omisión, la ratio de la CMN es de 0,557. Según las autoridades francesas, ese nivel sigue siendo, en cualquier caso, insuficiente para la CMN, y la difícil situación de tesorería encontrada por la CMN en 2002 es una prueba de ello. La CMN debió, efectivamente, contraer préstamos de hasta 8 millones EUR de Stef-TFE para financiar un déficit de tesorería no cubierto por sus bancos.

([110]) En su carta de 9 de enero de 2003, el Consejo Regional de Provence-Alpes-Côte d'Azur citaba el estudio de mercado transmitido a la Comisión en el marco de la notificación, del que obviamente disponía de copia, al subrayar que «la oferta [en el servicio entre Córcega y Francia continental] está sobredimensionada con respecto a la demanda. El índice de ocupación de los buques varía, por término medio, entre un 20 % en invierno y un 50 % en verano».

([111]) En concreto, refuta la estimación del valor de la empresa en cerca de 350 millones EUR realizada por la STIM, que solo tiene en cuenta los elementos del balance que mejoran la valoración a partir de fondos propios contables (amortizaciones especiales, plusvalías residuales de los buques, etc.), sin tener en cuenta los elementos de pasivo que disminuían su valor. Este método de cálculo, de naturaleza puramente contable, no se corresponde con la realidad económica de una empresa marítima como la SNCM, dotada de activos de valor que figuran en el balance, pero que dispone también de una rentabilidad limitada y de pasivos importantes no incluidos en el balance.

([112]) Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de enero de 2006 en el asunto C-222/04, Ministero dell'Economia e delle Finanze/Cassa di Risparmio di Firenze (Rec. 2006, p. I-289, apartado 129).

([113]) DO L 364 de 12.12.1992, p. 7.

([114]) DO L 378 de 31.12.1986, p. 1.

([115]) La Comisión no está obligada a tomar posición con respecto a todos los argumentos aducidos ante ella por los interesados; le basta con exponer los hechos y las consideraciones jurídicas de importancia esencial en la economía de la Decisión [sentencias del Tribunal de 8 de junio de 1995, Siemens/Comisión (asunto T-459/93, Rec. 1995, p. II-1675, apartado 31), y de 13 de junio de 2000, EPAC/Comisión (asuntos acumulados 204/97 y 270/97, Rec. 2000, p. II-2267, apartado 35)].

([116]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de febrero de 2008 en el asunto T-289/03, BUPA *e.a.*/Comisión.

([117]) Véase al respecto la Decisión de la Comisión de 30 de octubre de 2001, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Francia a SNCM (DO L 50 de 21.2.2002, p. 66).

([118]) Resultado sin las plusvalías generadas por la cesión de buques.

([119]) En cuanto a 2000 y 2001, que son los dos últimos años de aplicación del convenio de 1996, en el informe no se pudo calcular el resultado del servicio de Córcega en contabilidad analítica, por no disponerse en la época de datos suficientes.

([120]) Conforme a su práctica decisoria, a la Comisión le resulta indiferente el medio de compensación utilizado por el Estado miembro, siempre que pueda verificar la ausencia de subvención cruzada a favor de actividades de competencia. Véase, principalmente, la Decisión de la Comisión de 12 de marzo de 2002 relativa a las ayudas estatales ejecutadas por Italia en favor de Poste Italiane SpA (DO L 282 de 19.10.2002, p. 29) y la Decisión de la Comisión, de 23 de julio de 2003, relativa al aumento de capital de 297,5 millones EUR a favor de La Poste Belge/De Post (DO C 241 de 8.10.2003, p. 13).

([121]) Por otra parte, conviene recordar que la Comisión estableció, en 1997, las Directrices comunitarias sobre las ayudas estatales al transporte marítimo, en las que precisaba las condiciones en las que las ayudas estatales otorgadas en contrapartida por obligaciones de servicio público se consideran compatibles con el mercado común (DO C 205 de 5.7.1997, p. 5).

([122]) Véase la Decisión 2002/149/CE de la Comisión (DO L 50 de 21.2.2002, p. 66).

([123]) Condiciones del reglamento de la contribución financiera del Estado, recogidas en el punto IV del convenio quinquenal entre la SNCM y la OTC para el período 1996-2001.

([124]) En particular, según señala en la nota 71 de la presente Decisión, la Comisión comprobó la existencia de una separación de las cuentas relativas a la prestación de dichos servicios durante el período investigado.

([125]) Este importe resulta de la diferencia entre el notificado inicialmente (76 millones EUR) y el concedido en concepto de obligaciones de servicio público (53,48 millones EUR).

([126]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de enero de 2003 en el asunto C-334/99, Alemania/Comisión (Rec. 2003, p. I-1139, apartado 142).

([127]) Comunicación de la Comisión a los Estados miembros: aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE y del artículo 5 de la Directiva 80/723/CEE de la Comisión a las empresas públicas del sector de fabricación (DO C 307 de 13.11.1993, p. 3, punto 11). Aunque esta Comunicación se refiera de forma específica a la industria transformadora, se aplica también, por analogía, a los demás sectores económicos.

([128]) Véase, en concreto, la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 6 de marzo de 2003 en el asunto T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Comisión (Rec. 2003, p. II-435).

([129]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 21 de enero de 1999 en los asuntos acumulados T-2/96 y T-129/95, Neue Maxhütte Stahlwerke GmbH y Lech-Stahlwerke GmbH/Comisión de las Comunidades Europeas (Rec. 1999, p. II-17, apartado 116).

([130]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de septiembre de 1994 en los asuntos acumulados C-278/92, C-279/92 y C-280/92, España/Comisión (Rec. 1994, p. I-4103).

([131]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 28 de enero de 2003 en el asunto C-334/99, Alemania/Comisión (Rec. 2003, p. I-1139).

([132]) Decisión 98/204/CE de la Comisión, de 30 de julio de 1997, por la que se aprueban condicionalmente las ayudas concedidas por Francia al grupo GAN (DO L 78 de 16.3.1998, p. 1).

([133]) Véase al respecto la Decisión 2006/947/CE, de 7 de diciembre de 2005, relativa a la ayuda estatal ejecutada por Bélgica en beneficio de ABX Logistics nº C 53/03 (antiguo NN 62/03) (DO L 383 de 28.12.2006, p. 21).

([134]) Véase al respecto la sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 1991, Italia/Comisión (Rec.1991, p. I-1433).

([135]) Véase, por ejemplo, la Decisión 92/266/CEE de la Comisión, de 27 de noviembre de 1991, sobre las actividades de reconversión de grupos industriales públicos franceses fuera de la siderurgia, las explotaciones hulleras y la Compañía general marítima con arreglo a los artículos 92 a 94 del Tratado CEE (DO L 138 de 21.5.1992, p. 24). Véanse también los planes sociales a los que se hace referencia más adelante.

([136]) Sin embargo, hay que señalar que la mitad de los efectivos afectados eran personal interino o subcontratado sobre el terreno. Cabe suponer, por lo tanto, que el coste por trabajador de los 5 000 puestos relativos al personal de Airbus permanente fuese muy superior.

([137]) Tras un procedimiento de licitación, la Comisión dio el encargo a un experto independiente, Moore Stephens, Chartered Accountants, cuyo informe final se presentó el 25 de enero de 2008.

([138]) Se trata de los 7 buques siguientes: *Corse, Ile de Beauté, Méditerranée, Napoléon Bonaparte, Paglia Orba, Monte d'Oro* y *Monte Cino*.

([139]) Este descuento, de […] millones EUR (media de entre el […] y el […] % del valor venal bruto), se justifica, entre otras cosas, por la especificidad de los buques de la SNCM, que están adaptados a los servicios dados por la empresa; por el estado de los buques, y por el contexto de una puesta en el mercado de toda la flota (sobre todo, la posición de debilidad del vendedor). La valoración de BRS se basa, sobre todo, en el supuesto de una venta de buques completamente en orden, y en buen estado de mantenimiento y funcionamiento en condiciones comerciales normales.

([140]) Estimado en […] millones EUR.

([141]) El riesgo judicial se justifica por la probabilidad de que el liquidador se vea obligado a proceder con gran rapidez a la cesión de los buques y por un efecto de congestión del mercado en razón de su capacidad limitada de absorción.

([142]) Se trata de una obligación instaurada por el artículo L.321-13 del Code du travail, que prevé el pago por el empresario de una indemnización por despido de un trabajador de, al menos, 50 años.

([143]) Coste de revitalización de la cuenca de empleo ([…] millones EUR), coste de las inversiones de reclasificación ([…] millones EUR), coste de la célula de acompañamiento y ayuda a la reclasificación de «movilidad» ([…] millones EUR).

([144]) Coste de despido del personal contratado de la SNCM destinado a empresas afiliadas y del personal de las filiales liquidadas ([…] millones EUR) y coste de los contenciosos relativos a la ruptura de los contratos de trabajo y a las solicitudes de reclasificación del contrato de trabajo ([…] millones EUR).

([145]) A 30 de septiembre de 2005, la SNCM explotaba tres buques en arrendamiento financiero: BGV *Liamone* (AIE Véronique Bail), *Danielle Casanova* (AIE Joliette Bail) y *Pascal Paoli* (AIE Castellane Bail).

([146]) Las hipótesis subyacentes a esta evaluación son las siguientes:
— la SNCM pone fin a sus contratos de arrendamiento financiero el 30 de septiembre de 2005, lo cual significa que los buques se restituyen a sus propietarios respectivos (AIE) y que no se paga arrendamiento,
— las opciones de compra no se pueden ejercer,
— los buques son cedidos por los bancos acreedores de las AIE el 30 de septiembre de 2005; el producto neto de la venta de los buques se destina prioritariamente a la devolución de las deudas bancarias y fiscales.

([147]) Teniendo en cuenta el recurso intensivo reiterado de la SNCM a los contratos temporales.

([148]) En su Decisión 2006/947/CE, de 7 de diciembre de 2005, relativa a la ayuda estatal ejecutada por Bélgica en beneficio de ABX Logistics (DO L 383 de 28.12.2006, p. 21), la Comisión indicaba lo siguiente: «La Comisión no niega que algunas legislaciones nacionales prevén, en algunos casos excepcionales, la posibilidad de que terceras partes puedan recurrir contra los accionistas de una sociedad liquidada, en particular si tales accionistas pueden considerarse […] responsables de faltas de gestión. En este caso, sin embargo, a pesar de que esta posibilidad existe en derecho francés y de que las autoridades belgas hayan facilitado indicios de tal riesgo, no han podido disipar las dudas que se expresaron en el momento de la ampliación del procedimiento del asunto que nos ocupa, que tuvo lugar en abril de 2005. La Comisión concluye que, en este caso, no es posible incluir, entre los costes de esta opción, los 58 millones EUR imputables, según las autoridades belgas, al riesgo de […]».

([149]) Comunicación de la Comisión sobre la ayuda que Francia decidió conceder a la Société Marseillaise de crédit (DO C 49 de 19.2.1997, p. 2).

([150]) Es decir, el valor actualizado neto del riesgo de una condena futura, teniendo en cuenta que las personas acusadas de ser responsables del pasivo se defenderían de dicha acusación.

([151]) Ley nº 85-98, de 25 de enero de 1985, sobre la administración judicial y la liquidación del activo de empresas codificada en el «Code de commerce», en los artículos L620-1 y ss. Ley nº 2005-845, de 26 de julio de 2005, sobre la salvaguardia, la administración judicial y la liquidación de empresas, codificada en los artículos 620-1 a 670-8 del «Code de commerce».

([152]) La hipótesis de resolución de un plan de salvaguardia no es aplicable en este caso, ya que la Ley de 2005 entró en vigor posteriormente, mientras que, partiendo de los elementos de los que dispone la Comisión, nada permite concluir que hubiese fracasado la posible administración judicial de la SNCM.

([153]) Con arreglo a las leyes aplicables, las empresas públicas dotadas de un estatuto de derecho privado se incluyen en el ámbito de aplicación de las leyes mencionadas que regulan la liquidación del activo. Además, la legislación pemite comprometer la responsabilidad de las personas jurídicas de Derecho público en calidad de directivo en el marco de una actuación de asunción del pasivo.

([154]) La jurisprudencia francesa exige del gestor de hecho que haya cometido «actos positivos de gestión o dirección de forma reiterada».

([155]) Respuesta de las autoridades francesas a algunas observaciones transmitidas por la SNCM (véase el considerando 172 de la presente Decisión).

([156]) Es interesante observar que, además de los créditos salariales clásicos, existen créditos salariales judiciales, que emanan de una decisión de las jurisdicciones sociales. En este caso, el trabajador recurre a la jurisdicción social para que se juzgue sobre el fundamento de su petición y, cuando su petición es aceptada, se inscribe en el estado de los créditos de la empresa.

([157]) Sentencia de la Cour de Cassation, 30 de noviembre de 1993, nº 91-20554, Bull. civ. IV, nº 440, p. 319.

([158]) Esta evaluación fue realizada por Sorgem Evaluation, asesor de inversiones financieras. Su autor, Maurice Nussenbaum, es experto financiero de la Cour d'appel de París y autorizado por la Cour de Cassation.

([159]) Respuesta de las autoridades francesas a algunas observaciones transmitidas por la SNCM (véase el considerando 174 de la presente Decisión).

([160]) Respuesta de las autoridades francesas a algunas observaciones transmitidas por la SNCM (véanse los considerandos 175 y 176 de la presente Decisión).

([161]) Respuesta de las autoridades francesas a algunas observaciones transmitidas por la SNCM (véanse los considerandos 175 y 176 de la presente Decisión).

([162]) Bureau de Recherches Géologiques et Minières (BRGM).

([163]) Véase, por ejemplo, la sentencia de la Cour de Cassation de 6 de febrero de 2001 nº 98-15129.

([164]) Véanse, en concreto, las dos sentencias de la Cour d'Appel de Ruán de 22 de marzo de 2005 (sentencia nº RG 04/02549 Aspocomp Group Oyj, y sentencia nº RG 01/02667 04/02675).

([165]) Teniendo en cuenta la probabilidad de que las personas acusadas de haber suspendido culposamente ese plan se hubieran defendido enérgicamente para no comprometer su propia responsabilidad.

([166]) Cass. com., 19 de abril de 2005, Métaleurop.

([167]) Aplicación de los artículos 92 y 93 del Tratado CE a las participaciones de las autoridades públicas (Boletín CE 9/1984, punto 3.2.iii).

([168]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 12 de diciembre de 2000 en el asunto T-296/97, Alitalia/Comisión (Rec. 2000, p. II-3871).

([169]) Véase, por ejemplo, la sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de diciembre de 1996 en el asunto C-358/94, Air France/Comisión (Rec. 1996, p. II -2109, apartado 70).

([170]) Véase la sentencia del Tribunal de 14 febrero de 1990, Francia/Comisión (301/87, Rec. 1990, p. I -307, apartado 40).

([171]) Véase la comunicación sobre una posible ayuda contenida en un proyecto de aportaciones de capital público al capital de Klöckner Stahl, DO C 390 de 31.12.1994, p. 1.

([172]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 11 de julio de 1996 en el asunto C-39/94, SFEI (Rec. 1996, p. I-3547, apartado 60).

([173]) Sentencia del Tribunal de 14 de febrero de 1990, Francia/Comisión (301/87, Rec. 1990, p. I-307, apartado 41).

([174]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 29 de septiembre de 2000 en el asunto T-55/99, Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM)/Comisión (Rec. 2000, p. II-03207, apartado 82).

([175]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de julio de 1974, Italia/Comisión (173/73, Rec. 1974, 709, apartado 33).

([176]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 20 de septiembre de 2001 en el asunto C-390/98, HJ Banks (Rec. 2001, p. I-6117, apartado 33).

([177]) Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 1 de julio de 2004 en el asunto T-308/00, Salzgitter/Comisión (Rec. 2004, p. II-1933, apartado 79). Véase también la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de las normas sobre ayudas estatales a las medidas relacionadas con la fiscalidad directa de las empresas (DO C 384 de 10.12.1998, p. 3, punto 16).

([178]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de septiembre de 2006 en el asunto C-88/03, Portugal/Comisión (Rec. 2006, p. I-7115, apartado 56).

([179]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 8 de noviembre de 2001 en el asunto C-143/99, Adria-Wien Pipeline GmbH (Rec. 2001, p. I-8365, apartado 41).

([180]) Véanse, por ejemplo, la Decisión de la Comisión, de 10 de octubre de 2007, relativa a la reforma de la financiación de las pensiones en el sector bancario de Grecia (DO C 308 de 19.12.2007, p. 9), y la Decisión de la Comisión, de 10 de octubre de 2007, relativa a las ayudas estatales concedidas por Francia con respecto al modo de financiación de las jubilaciones de los funcionarios del Estado adscritos a La Poste (DO L 63 de 7.3.2008, p. 16).

([181]) Véase la Decisión de la Comisión, de 17 de julio de 2002, relativa a la Société française de production (DO C 71 de 25.3.2003, p. 3): «La financiación por el Estado de un plan de reducción de efectivos que permite a una empresa liberarse de una parte de su personal sin soportar plenamente el coste es una ventaja selectiva que puede ser objeto de la prohibición de ayudas estatales. En cambio, la aplicación, con fondos públicos, de medidas sociales adicionales en favor de las personas despedidas, sin que esas medidas alivien a la empresa de sus cargas normales, es parte de la política social de los Estados miembros y no constituye una ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE. […] La SFP asumirá plenamente ese coste. Por lo tanto, las medidas sociales adicionales en beneficio del personal despedido de la SFP que se aplicarán una vez que ese personal haya dejado la empresa no liberan a esta en absoluto de sus obligaciones y no constituyen una ayuda estatal a favor de la SFP».

([182]) Este importe resulta de la diferencia entre el realmente notificado (76 millones EUR) y el aprobado en concepto de compensación de servicio público (53,48 millones EUR).

([183]) DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

([184]) DO C 205 de 5.7.1997, p. 5.

([185]) Véase el punto 30 de las Directrices de 2002.

([186]) Decisión citada.

([187]) Las provisiones obligatorias son los cargos contables efectuados en aplicación de normas fiscales.

([188]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002 en el asunto C-482/99, Francia/Comisión (Rec. 2002, p. I-4397, apartado 71).

([189]) El primer método alternativo, basado en los fondos propios necesarios para garantizar la financiación de la flota existente, parece inadecuado, ya que las autoridades francesas han utilizado para este cálculo el valor de adquisición de la flota, en lugar de su valor venal en 2002. En efecto, si debiera constituirse una nueva empresa con la misma flota que la de la SNCM, en el estado en que dicha flota se encuentra hoy, harían falta fondos propios proporcionales al valor de compra de la totalidad de los buques, pero no al de su valor de construcción. Por otra parte, para tal planteamiento no se han tenido encuentra otros activos importantes, como el sistema informático de reservas o los edificios de la sede.
El segundo método alternativo, que se basa en los gastos sufragados por la SNCM, es más aceptable para la Comisión. No obstante, la Comisión desearía revisar la cifra de 41,7 millones EUR relativa a las pérdidas anteriores, especialmente para tener en cuenta el resultado de 2002 y, por otra parte, solo las pérdidas vinculadas a los servicios de Córcega antes de 1999.

([190]) Hay que señalar que el experto independiente de la Comisión cuantificó en […] millones EUR el coste real del plan de reestructuración de 2002, tomando como base la contabilidad de la SNCM.

([191]) Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2002 en el asunto C-482/99, Francia/Comisión (Rec. 2002, p. I-4397, apartado 71).

([192]) Véase el cuadro 2 de la presente Decisión Este importe incluye las ventas de activos realizadas con ocasión de la Decisión de 2003: venta de los buques *Napoléon, Monte Rotondo* y *Liberté*, y ventas inmobiliarias (conjunto de inmuebles Schuman y SCI Espace Schuman).

([193]) Véase el punto 48 de las Directrices.

([194]) Véase el anexo I.

([195]) Hay que señalar que, el 11 de diciembre de 2007, la VT y un tercer comprador firmaron el compromiso de venta del *Jean Nicoli* para una transferencia de propiedad que se realizó en abril de 2008.

([196]) Notificada a la Comisión por carta de 23 de junio de 2004.

([197]) Esta suma tiene en cuenta la venta de SCI Espace Schuman ([…] millones EUR), realizada el 24 de junio de 2003, pero no el producto neto de venta negativa del buque *Aliso* ([…] millones EUR), realizada el 30 de septiembre de 2004.

([198]) El buque *Asco*, la participación en Sud-Cargos y el parque inmobiliario.

([199]) La Comisión considera que, al evaluar la observancia del artículo 4 de la Decisión de 2003, hay que tener en cuenta los precios fijados, es decir, los que figuran en todos los soportes publicitarios o en todas las comunicaciones de carácter público que la SNCM pueda difundir. Esta condición no se refiere a los precios del sistema de reserva informática de la SNCM, ya que esas tarifas son contingentadas de manera dinámica, tanto por esta empresa como por sus competidores, mediante la técnica de gestión del rendimiento («yield management»). La parametrización de los sistemas no permite darse cuenta de la disponibilidad de las tarifas especiales de los competidores de la SNCM, ni, por lo tanto, verificar que la SNCM no actúa como empresa líder en materia de precios.

([200]) Parece, en efecto, que, según la información facilitada por las autoridades francesas, entre el 9 de julio de 2003 y el 16 de marzo de 2005, la SNCM nunca anunció, a través de su comunicación de empresa, de sus campañas de publicidad ni ninguna otra publicación, precios más bajos que los anunciados por sus competidores.

([201]) Este importe es la diferencia entre la necesidad neta de tesorería de la SNCM (19,75 millones EUR) y el producto neto de las ventas de activos derivadas de la Decisión de 2003 ([…] millones EUR, correspondientes a la venta del buque *Aliso* y las participaciones en Southern Trader, Someca y Amadeus). Sitúa la aportación total de capital concedida por el Estado a la SNCM en 69,29 millones EUR.

ANEXO I

DISPOSITIVO DE LA DECISIÓN DE 2003

Artículo 1

La ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar en favor de la *Société* Nationale Corse Méditerranée (SNCM) es compatible con el mercado común, en las condiciones establecidas en los artículos 2 a 5.

Artículo 2

Desde la notificación de la presente Decisión hasta el 31 de diciembre de 2006, la SNCM se abstendrá de adquirir nuevos buques y firmar contratos de construcción, de pedido o de fletamento para buques adicionales, ya sean nuevos o rehabilitados.

Desde la notificación de la presente Decisión hasta el 31 de diciembre de 2006, la SNCM solo podrá explotar los once buques que ya posee, a saber: el *Napoléon Bonaparte*, el *Danielle Casanova*, el *Île de Beauté*, el *Corse*, el *Liamone*, el *Aliso*, el *Méditerranée*, el *Pascal Paoli*, el *Paglia Orba*, el *Monte Cinto* y el *Monte d'Oro*.

Si, por causas ajenas a su voluntad, la SNCM debiese sustituir alguno de sus buques antes del 31 de diciembre de 2006, la Comisión podrá autorizarlo sobre la base de una notificación debidamente motivada por Francia.

Artículo 3

El grupo SNCM venderá la totalidad de sus participaciones directas e indirectas en las siguientes sociedades:

— Amadeus France,

— Compagnie Corse Méditerranée,

— Société civile immobilière Schuman,

— Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,

— Someca.

En lugar de ceder sus participaciones en Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations, la SNCM podrá vender el único activo de dicha sociedad, Southern Trader, y cerrar esa filial.

Las cesiones se podrán realizar, a discreción de las autoridades francesas, mediante oferta pública de venta o mediante invitación a manifestación de interés con publicidad previa, fijándose un plazo de respuesta de dos meses como mínimo.

Francia trasmitirá a la Comisión la acreditación de todas estas ventas. No podrá invocarse, para no proceder a las mismas, la escasa cuantía económica de las ofertas que reciba la SNCM. En caso de no presentarse ofertas, y si Francia pudiese demostrar que se han adoptado todas las medidas de publicidad necesarias, se considerará satisfecha la condición establecida en el párrafo primero.

Artículo 4

En todas las líneas con destino a Córcega, a partir de la notificación de la presente Decisión y hasta el 31 de diciembre de 2006, la SNCM se abstendrá de toda política consistente en publicar tarifas inferiores a las de sus competidores, para destinos y servicios equivalentes en las mismas fechas.

La Comisión se reserva el derecho de incoar un procedimiento de investigación ante cualquier incumplimiento de las condiciones fijadas por la presente Decisión, en particular, la establecida en el párrafo primero.

La condición fijada en el párrafo primero se considerará cumplida si, diariamente, los precios más bajos publicados por la SNCM son superiores a los precios promocionales más bajos publicados por cada uno de sus competidores para destinos y servicios equivalentes.

La condición establecida en el párrafo primero dejará de aplicarse a partir del momento en que dichos competidores propongan tarifas superiores a las que la SNCM tenía en vigor en el año de referencia de 1996, una vez corregidos los efectos de la inflación.

Antes del 30 de junio de cada año, Francia comunicará a la Comisión todos los elementos necesarios para demostrar que esta condición se ha cumplido en el año civil anterior en la totalidad de las travesías con destino u origen en Córcega.

Artículo 5

Conforme a los compromisos asumidos por las autoridades francesas en el plan de reestructuración, el número anual de rotaciones de buques en las distintas conexiones marítimas con Córcega se limitarán, hasta el 31 de diciembre de 2006, a los umbrales previstos en el cuadro 3 de la presente Decisión [1], salvo por razones excepcionales, no imputables a la SNCM, que obliguen a la compañía a desviar determinadas rotaciones a otros puertos, o salvo que se produzca algún cambio en las obligaciones de servicio público asumidas por la empresa.

Artículo 6

Se autoriza a Francia a recapitalizar la SNCM mediante un primer pago de 66 millones EUR, una vez notificada la presente Decisión.

Hasta el término del período de reestructuración, es decir, el 31 de diciembre de 2006, la Comisión podrá tomar la decisión, a solicitud de las autoridades francesas, de autorizar posteriormente el pago de un segundo tramo a la SNCM, correspondiente a la diferencia entre los 10 millones EUR restantes y el producto de las cesiones prescritas en el artículo 3, conforme a lo establecido en dicho artículo.

Tal decisión solo podrá adoptarse si se han llevado a cabo las actuaciones prescritas en el artículo 3, si el producto de las ventas no excede de 10 millones EUR y si se han verificado las condiciones fijadas en los artículos 2, 4 y 5, sin perjuicio de la facultad de la Comisión de incoar, en caso necesario, el procedimiento de investigación formal por incumplimiento de alguna de las mismas. En caso de incumplimiento de alguna de dichas condiciones, no se abonará el segundo tramo de la ayuda.

Artículo 7

Francia informará a la Comisión, en un plazo de seis meses a partir de la notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 8

El destinatario de la presente Decisión será la República Francesa.

[1] Véase el anexo II de la presente Decisión.

ANEXO II

CUADRO 3 DE LA DECISIÓN DE 2003

Evolución de la oferta de la SNCM

	Número de travesías		Plazas ofertadas		Metros lineales ofertados	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marsella-Córcega	1 881	[…]	1 723 050	[…]	1 469 000	[…]
Tolón-Córcega	187	[…]	303 650	[…]	0	[…]
Golfo de Génova	1 768	[…]	1 708 700	[…]	0	[…]
Subtotal Europa	3 836	3 067	3 735 400	2 357 500	1 469 000	[…]
Magreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Total	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	[…]