

DECISIÓN DE LA COMISIÓN**de 9 de julio de 2003****relativa a la ayuda a la reestructuración que Francia tiene previsto ejecutar a favor de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM)***[notificada con el número C(2003) 2153]***(El texto en lengua francesa es el único auténtico)****(Texto pertinente a efectos del EEE)****(2004/166/CE)**

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el párrafo primero del apartado 2 de su artículo 88,

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

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

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO**1.1. Sinopsis**

(1) Por carta de 18 de febrero de 2002, el Gobierno francés notificó un proyecto de ayuda a la reestructuración a favor de la Société Nationale Corse Méditerranée (SNCM). Este caso se registró con la referencia N 118/2002. La notificación se completó mediante cartas de las autoridades francesas fechadas el 3 de julio de 2002 ⁽²⁾.

(2) El 19 de agosto de 2002, la Comisión decidió incoar el procedimiento de investigación formal del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 659/1999 del Consejo, de 22 de marzo de 1999, por el que se establecen disposiciones de aplicación del artículo 93 del Tratado CE ⁽³⁾, recibiendo el expediente el nuevo número de registro C 58/2002.

(3) Por fax de 11 de septiembre de 2002, las autoridades francesas solicitaron que se corrigieran algunos errores fácticos en la Decisión de 19 de agosto de 2002.

(4) Por carta también de 11 de septiembre de 2002, registrada con la referencia TREN A/65862, las autoridades francesas solicitaron un plazo suplementario para presentar sus observaciones a la Decisión de 19 de agosto de 2002. Por carta de 17 de septiembre de 2002, la Comisión concedió a Francia un mes suplementario para que preparase su respuesta.

(5) Por carta de 8 de octubre de 2002, enviada el 15 de octubre con sus anexos y registrada con la referencia SG(2002) A/10050, las autoridades francesas presentaron a la Comisión sus observaciones sobre la Decisión de 19 de agosto de 2002 por la que se incoaba el procedimiento, insistiendo sobre lo avanzado de la aplicación del plan de reestructuración.

(6) Por carta de 15 de octubre de 2002, registrada con la referencia SG(2002) A/10252, las autoridades francesas recordaron la urgencia de publicar la Decisión de incoar el procedimiento de investigación formal en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas*.

(7) Por fax de 19 de noviembre de 2002, las autoridades francesas transmitieron copia de los convenios de anticipo de tesorería entre SNCM y la Compagnie Générale Maritime et Financière (CGMF), así como las pruebas del reembolso del anticipo de la CGMF a SNCM mediante dos transferencias fechadas el 13 de mayo y 14 de junio de 2002.

(8) El 27 de noviembre de 2002 la Comisión adoptó una Decisión por la que se modificaba la Decisión de 19 de agosto de 2002, la cual comunicó a la Representación Permanente de Francia ante la Unión Europea por carta fechada el 29 de noviembre de 2002. A raíz de lo

⁽¹⁾ DO C 308 de 11.12.2002, p. 29.

⁽²⁾ Registradas con la referencia TREN A/61846.

⁽³⁾ DO L 83 de 27.3.1999, p. 1.

expuesto, el 11 de diciembre de 2002 se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* ⁽⁴⁾ la Decisión de la Comisión de incoar procedimiento de investigación formal en el presente asunto. Se emplazó a las Partes interesadas a presentar sus observaciones sobre el proyecto de ayuda a partir de esa fecha.

(9) A solicitud de las autoridades francesas, se celebró una primera reunión de trabajo entre éstas y la Comisión el 24 de octubre de 2002 y, posteriormente, una segunda el 3 de diciembre de 2002.

(10) La Comisión recibió observaciones de dos empresas, Corsica Ferries y el grupo Stef-TFE, así como de algunos entes territoriales. Mediante cartas fechadas el 13 y 16 de enero y el 5 y 21 de febrero de 2003, la Comisión transmitió dichas observaciones a Francia, ofreciéndole la posibilidad de comentarlas.

(11) Por carta asimismo de 16 de enero de 2003, la Comisión solicitó información adicional conforme a lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento (CE) n° 659/1999.

(12) Mediante carta de 10 de febrero de 2003 ⁽⁵⁾, las autoridades francesas presentaron a la Comisión sus argumentos para demostrar que el proyecto de ayuda responde estrictamente a las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas ⁽⁶⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices») así como una descripción de nuevos compromisos en materia de personal y salarios, control de consumos intermedios y política de tarifas de SNCM.

(13) Por carta de 13 de febrero de 2003 ⁽⁷⁾, las autoridades francesas transmitieron a la Comisión sus comentarios sobre las observaciones de Corsica Ferries y Stef-TFE.

(14) Mediante carta de 21 de febrero de 2003, las autoridades francesas respondieron a las preguntas adicionales planteadas por la Comisión en su carta de 10 de febrero anterior.

(15) Por fax de 25 de febrero de 2003 ⁽⁸⁾, las autoridades francesas transmitieron copia del pacto de accionistas que vincula a SNCM con el grupo Stef-TFE, a solicitud de la Comisión.

(16) El 25 de febrero de 2003, a solicitud de las autoridades francesas, se celebró una reunión de trabajo entre la Comisión y representantes de la administración francesa.

(17) Por correo electrónico de 14 de mayo de 2003 ⁽⁹⁾, las autoridades francesas transmitieron a la Comisión la versión provisional del informe de actividad de SNCM para el año 2002.

(18) Mediante fax enviado el 27 de mayo de 2003 ⁽¹⁰⁾, las autoridades francesas transmitieron a la Comisión sus observaciones sobre los documentos que Corsica Ferries había presentado a la Comisión el 4 de febrero de 2003, y que ésta había a su vez transmitido a las autoridades francesas por carta de 21 de febrero de 2003.

1.2. Título de la ayuda

(19) La ayuda considerada se denomina «Ayuda a la reestructuración a favor de SNCM», expediente registrado con el número C 58/2002 (ex N 118/2002), tras la Decisión de la Comisión de 19 de agosto de 2002 de incoar un procedimiento de investigación formal sobre el proyecto de ayuda.

1.3. Beneficiaria de la ayuda

(20) La beneficiaria de la ayuda es la Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée (SNCM), que agrupa varias filiales en el sector marítimo.

1.4. Objetivo de la ayuda

(21) El principal objetivo de la ayuda es culminar el proceso de reestructuración de SNCM para garantizar la viabilidad duradera del grupo.

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LA AYUDA

(22) La compatibilidad de la ayuda no puede valorarse sin un cierto conocimiento del beneficiario, su historia, el contexto de competencia en que se desenvuelve, las razones de sus dificultades financieras y el contenido de su plan de reestructuración.

⁽⁴⁾ DO C 308 de 11.12.2002, p. 29.

⁽⁵⁾ Registrada por la Comisión con la referencia SG(2003) A/1546.

⁽⁶⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽⁷⁾ Registrada por la Comisión con la referencia SG(2003) A/1691.

⁽⁸⁾ Registrada por la Comisión con la referencia TREN A/21701.

⁽⁹⁾ Registrado por la Comisión con la referencia TREN A/20745.

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

2.1. SNCM y sus principales filiales

2.1.1. SNCM

- (23) SNCM es una compañía marítima que presta servicios regulares de transporte hacia Córcega a partir de Niza, Toulon ⁽¹¹⁾ y Marsella, y hacia el Magreb (Túnez y Argelia) desde Francia ⁽¹²⁾, así como servicios estacionales, entre abril y septiembre, hacia Cerdeña.
- (24) SNCM se creó en 1969 mediante la fusión de la Compagnie Générale Transatlantique y la Compagnie de Navigation Mixte, ambas creadas en 1850. Denominada en la época Compagnie Générale Transméditerranéenne, fue rebautizada Société Nationale Maritime Corse-Méditerranée en 1976, después de que la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF) adquiriese una participación en su capital. En efecto, la compañía 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 25 años. La Compagnie Générale Transatlantique había recibido ya del Gobierno francés la responsabilidad de garantizar la conexión marítima con Córcega mediante un convenio anterior concluido el 23 de diciembre de 1948.
- (25) Al margen del servicio público, SNCM mantiene enlaces marítimos regulares con Argelia y Túnez y una línea estacional a Cerdeña. Entre 1990 y 2002 SNCM prestó también, por intermedio de su filial Corsica Marittima, servicios de pasaje entre Córcega e Italia.

2.1.1.1. Accionariado de SNCM

- (26) SNCM es actualmente propiedad en un 80 % de CGMF, que recibió la participación de la Compagnie Générale Transatlantique, y en un 20 % de SNCF. El Estado francés posee directamente el 100 % de CGMF. SNCM se

convirtió en filial de CGMF en 1992, ocupando el lugar de la Compagnie Générale Maritime (CGM), que posteriormente sería reestructurada ⁽¹³⁾, recapitalizada ⁽¹⁴⁾ y privatizada ⁽¹⁵⁾.

- (27) En el momento de su constitución en 1977, se definió el fin social de CGMF de modo que se autorizaba toda operación de transporte marítimo, armamento y fletamento de buques, y cualquier toma de participación en operaciones comerciales e industriales relacionadas directa o indirectamente con dicho fin. En la actualidad, CGMF desempeña principalmente las siguientes funciones por cuenta del Estado:
- posee una participación del 80 % en SNCM (el 20 % restante es propiedad de SNCF, también propiedad del Estado francés),
 - asume las obligaciones sociales (incluido el pago de pensiones de jubilación y mutualidades) con respecto al personal de su antigua filial, CGM ⁽¹⁶⁾,
 - asume el contrato de *leasing* firmado en su momento por CGM para la financiación de un edificio.

2.1.1.2. Actividades de SNCM

- (28) SNCM transporta pasajeros, automóviles y vehículos pesados en las rutas siguientes:
- entre Marsella y los distintos puertos de Córcega: Bastia y Ajaccio (diariamente en cada sentido), Porto-Vecchio, Balagna y Propriano (tres veces por semana, contando las rotaciones de CMN) con travesías suplementarias en períodos de punta,
 - entre Niza y Bastia: SNCM está presente con carácter permanente en temporada baja (dos a tres rotaciones por semana) y aumenta su oferta entre finales de marzo y octubre,
 - entre Marsella y Cerdeña (Porto Torres),
 - entre Bastia y Cerdeña (Porto Torres): con uno de sus buques, y otro perteneciente a la Compagnie Maritime de Navigation (CMN),

⁽¹³⁾ El plan de reestructuración fue aprobado por la empresa en diciembre de 2002.

⁽¹⁴⁾ La entrega del primer tramo de la ayuda a CGM tuvo lugar en 1993.

⁽¹⁵⁾ La privatización se produjo en 1996.

⁽¹⁶⁾ A título de ejemplo, en 1996 CGMF, que poseía el 94 % de CGM, asumió directamente las medidas derivadas de los planes en materia social aplicados por CGM en su privatización. Véase también la Decisión 97/14/CE de la Comisión, de 17 de julio de 1996, relativa a la ayuda concedida a la Compagnie Générale Maritime en el marco de un plan de reestructuración (DO L 5 de 9.1.1997, p. 40).

⁽¹¹⁾ El servicio desde Toulon es hoy meramente anecdótico.

⁽¹²⁾ Se está experimentando actualmente un servicio marítimo entre España y el Magreb.

- entre Marsella y Túnez: al menos una rotación por semana con uno de sus buques,
- entre Marsella y Argel: varias veces por semana en temporada alta con el *Île de Beauté*.

2.1.1.3. La flota

- (29) La flota utilizada por SNCM en el tráfico con Córcega se compone actualmente de los buques siguientes:

a) cinco transbordadores de vehículos:

- el *Napoléon Bonaparte* (capacidad para 2 150 pasajeros y 708 automóviles; potencia: 43 MW; velocidad: 23,8 nudos), transbordador de automóviles de gran tamaño y alta calidad,
- el nuevo *Danielle Casanova*, entregado en mayo de 2002 (capacidad para 2 204 pasajeros y 700 automóviles; potencia: 37,8 MW; velocidad: 23,8 nudos), también un gran transbordador de automóviles de alta calidad,
- el *Île de Beauté* (capacidad para 1 554 pasajeros y 520 automóviles; potencia: 37,8 MW; velocidad: 21,5 nudos), en servicio desde 1979 y rehabilitado en 1989/1990,
- el *Méditerranée* (capacidad para 2 254 pasajeros y 800 automóviles; potencia: 35,8 MW; velocidad: 24,0 nudos),
- el *Corse* capacidad para 2 150 pasajeros y 600 automóviles; potencia: 27,56 MW; velocidad: 23,5 nudos);

b) cuatro buques mixtos (carga y pasaje):

- el *Paglia Orba* (capacidad para 500 pasajeros, 2 000 metros lineales de carga y 120 automóviles; potencia: 19,7 MW; velocidad: 19 nudos),
- el *Monte d'Oro* (capacidad para 508 pasajeros, 1 615 metros lineales de carga y 130 automóviles; potencia: 14,8 MW; velocidad: 19,5 nudos),
- el *Monte Cinto* (capacidad para 111 pasajeros y 1 200 metros lineales de carga; potencia: 8,8 MW; velocidad: 18,0 nudos),
- desde mayo de 2003, el *Pascal Paoli* (capacidad para 594 pasajeros, 2 300 metros lineales de carga y 130 automóviles; potencia: 37,8 MW; velocidad: 23 nudos);

- c) dos naves de gran velocidad (NGV) que viajan principalmente desde Niza:

- la NGV *Liamone* (capacidad para 1 116 pasajeros y 250 automóviles; potencia: 65,0 MW; velocidad: 42 nudos), que realiza también viajes a Toulon,
- la NGV *Aliso* (capacidad para 530 pasajeros y 148 automóviles; potencia: 26,0 MW; velocidad: 37 nudos).

- (30) La flota utilizada para el tráfico con el Magreb estaba constituida en 2002 por el transbordador de automóviles *Méditerranée*, incorporado el 24 de junio de ese año, y que se destinará a la línea entre Marsella y Túnez. La incorporación de esta unidad mejora cualitativa y cuantitativamente los servicios marítimos con la capital tunecina. Este buque confortable y rápido ofrece, en efecto, una capacidad total de 2 250 pasajeros y 760 vehículos (frente a 1 600 pasajeros y 500 vehículos del transbordador de automóviles *Liberté*). El buque permite aumentar considerablemente el número de plazas ofrecidas a clientes, reservando al mismo tiempo espacios para el transporte de carga, un mercado también en fuerte crecimiento.

2.1.2. El contrato de concesión de servicio público

- (31) Los servicios de transporte marítimo regular entre puertos de Francia continental y Córcega se prestan desde 1948 en régimen de servicio público ⁽¹⁷⁾. SNCM y CMN mantuvieron la concesión del servicio entre 1976 y finales de 2001, en virtud de un convenio marco concluido inicialmente por un período de 25 años ⁽¹⁸⁾. La Ley de 30 de julio de 1982 transfirió a la Asamblea de Córcega la gestión de la continuidad territorial en un marco contractual con el Estado francés. Con posterioridad, la Ley 91-428 de 13 de mayo de 1991, sobre la creación del ente territorial de Córcega ⁽¹⁹⁾, otorgó plenas competencias a dicha Asamblea en lo que respecta a los servicios de transporte con la isla. Desde 1991, el ente territorial de Córcega ha asumido las funciones del Estado francés en calidad de autoridad concedente en relación con las obligaciones de servicio público ⁽²⁰⁾.
- (32) La normativa comunitaria de cabotaje marítimo obliga a los Estados miembros a abrir sus mercados de cabotaje nacionales. En lo que respecta al servicio público, dicha

⁽¹⁷⁾ Los enlaces marítimos entre Italia y Córcega han estado siempre al margen de cualquier obligación o contrato de servicio público.

⁽¹⁸⁾ Véase el considerando 24.

⁽¹⁹⁾ *Journal officiel de la République française*, n° 111 de 14.5.1991.

⁽²⁰⁾ En virtud de la citada ley francesa de 13 de mayo de 1991.

obligación implica para los Estados la aplicación del principio de «no discriminación» entre armadores comunitarios. Sin embargo, hay previstos períodos transitorios para los contratos de servicio público vigentes, que pueden mantenerse hasta su expiración ⁽²¹⁾. Así pues, conforme a la normativa comunitaria vigente, el ente territorial de Córcega organizó una licitación europea para seleccionar al explotador que, a partir del 1 de enero de 2002 y por un período de cinco años, asumirá las obligaciones de servicio público en materia de transporte marítimo a la isla, a cambio de una compensación financiera. El ente territorial consideró que, dada la evolución de la competencia en Toulon y en Niza, sólo era necesario someter a estrictas obligaciones de servicio público los servicios de Marsella.

(33) SNCM y CMN obtuvieron conjuntamente la adjudicación de este contrato para el período 2002-2006, tras renunciar finalmente Corsica Ferries a presentarse. De forma paralela, se impusieron obligaciones en relación con la frecuencia de los viajes a todos los explotadores que prestaban servicios de transporte desde Toulon y Niza, en beneficio de determinadas categorías de pasajeros acogidos a ayudas sociales ⁽²²⁾.

(34) Entre 1997 y 2001, la subvención concedida a SNCM, denominada de «continuidad territorial» pasó de 80,1 a 86 millones de euros (EUR), y cubría todos los enlaces a partir de los tres puertos de Francia continental (Niza, Toulon y Marsella).

(35) El contrato vigente prevé unas frecuencias predefinidas, una determinada calidad de servicio, precios máximos en función de la temporada y descuentos obligatorios para determinadas categorías de pasajeros. El contrato otorga una compensación financiera, denominada de referencia, a SNCM, por cada uno de los años del período 2002-2006, en cuantía decreciente, desde 69,1 a 61,4 millones EUR. Dicha compensación era ajustable hasta en un 4 % en función de las diferencias entre los ingresos realmente percibidos y unos denominados ingresos de referencia que figuran en el contrato. La razón entre las compensaciones financieras de referencia y los ingresos de referencia debe pasar del 88 % en 2002 al 75 % en 2006.

(36) En 2002, primer año de vigencia del contrato de concesión de servicio público, la compensación financiera se situó en 72,1 millones EUR, lo que supuso una disminución con respecto a años anteriores, si bien ha de tenerse en cuenta que solamente el trayecto entre Cór-

cega y Marsella goza de subvención. En comparación, la subvención de 2001 para la línea Marsella-Córcega supuso 64,79 millones EUR para unos ingresos netos de 73,17 millones EUR, de los cuales aproximadamente 41 millones EUR correspondieron a pasajeros (733 400) y hostelería, y 32 millones a carga y automóviles (762 000 metros lineales).

2.1.3. Principales filiales de SNCM

2.1.3.1. La Compagnie Méridionale de Navigation

(37) SNCM posee una participación no mayoritaria en CMN, que explota tres buques mixtos entre Córcega y Marsella, el *Girolata*, el *Kalliste* y el *Scandola*, en el marco del contrato de concesión de servicio público. Asimismo presta servicios de transporte a Cerdeña (Porto Torres) a partir de Marsella y Propriano.

(38) CMN, creada en 1931, se mantiene como una empresa de armadores puramente familiar hasta fines de los años setenta, época en la cual la Compagnie Générale Transatlantique adquiere una participación minoritaria del 49 % para facilitar la retirada de una rama de la familia de los fundadores. Con posterioridad, dicha participación fue transferida a CGM. Ninguna de estas dos grandes compañías ha participado en la gestión de CMN, que sigue controlada por los representantes de las familias Rousset y Rastit.

(39) Desde 1956 CMN está vinculada por un convenio con la Compagnie Générale Transatlantique, antecesora de SNCM, para la prestación de servicios marítimos a Córcega. En 1976 CMN firmó una concesión para servicios de transporte marítimo de carga a Córcega, mientras que SNCM obtuvo otra para carga y pasajeros. A partir de 1980, CMN, por delegación de SNCM, ha podido transportar también pasaje, tras adquirir buques mixtos. En contrapartida, SNCM se convirtió en el agente general de CMN para el tráfico de pasajeros.

(40) En 1992 CGM, aquejada de importantes dificultades de tesorería, intentó sin éxito vender su participación en CMN. Entonces se crearon dos clases de accionistas, a fin de permitir a SNCM disponer de una mayoría de las acciones, permitiendo al mismo tiempo a los accionistas privados conservar el control efectivo de CMN a través de dos *holdings*. Las familias Rousset y Rastit aprovecharon la ocasión para reducir su participación en beneficio de la Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), la cual posteriormente sería absorbida por el grupo Stef-TFE. En aquella época podía preverse una fusión entre CMN y SNCM, dados los sólidos

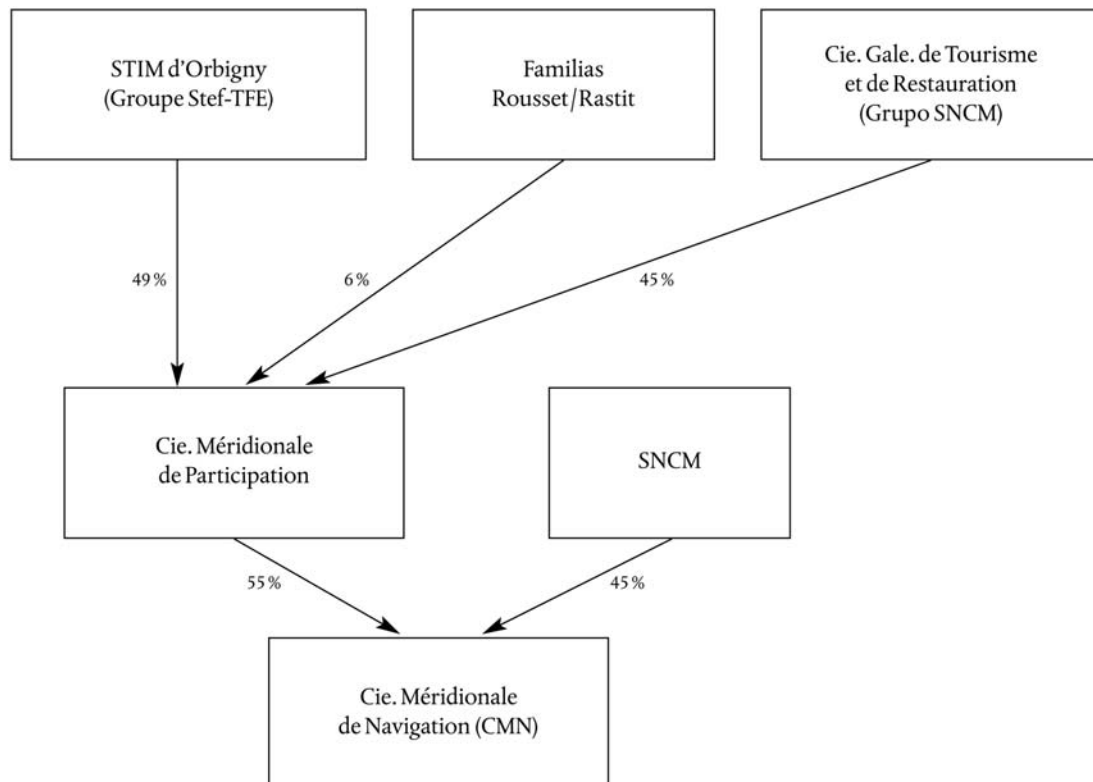
⁽²¹⁾ Véase el apartado 3 del artículo 4 del Reglamento (CEE) n° 3577/92 del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, por el que se aplica el principio de libre prestación de servicios a los transportes marítimos dentro de los Estados miembros (cabotaje marítimo) (DO L 364 de 12.12.1992, p. 7).

⁽²²⁾ Véase el considerando 155 de la presente Decisión.

dos vínculos que las unían, pero el mantenimiento de inversores privados entre los accionistas de CMN y la

voluntad de estos últimos de conservar el control de la sociedad obstaculizaron sin duda la lógica de la fusión.

- (41) Así pues, el control efectivo de CMN pasó a partir de 1992 al grupo Stef-TFE, que posee un 49 % de la Compagnie Méridionale de Participations (CMP) y actúa de concierto con las familias Rousset y Rastit, a su vez poseedoras del 6 % de CMP.



2.1.3.2. La Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie

- (42) La Compagnie Générale de Tourisme et d'Hôtellerie (CGTH) es un *holding*, del que es propietaria al 100 % SNCM, y que cuenta con las filiales y participaciones siguientes:

- 45 % de CMP, accionista principal al 55 % de CMN,
- 100 % de Comptoirs du Sud, que gestiona las tiendas a bordo de los buques de SNCM,
- 50 % de la Société civile immobilière Schuman (activos inmobiliarios vendidos o en venta),
- 100 % de la Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations (SMIP), cuyo único activo es el buque *Southern Trader*, bajo contrato de fletamento.

2.1.3.3. Sud-Cargos

- (43) Sud-Cargos es una compañía marítima francesa de transporte de mercancías, con base en Marsella, especializada en el tráfico con el Magreb. Es una empresa filial de dos grandes grupos de transporte, SNCM y Delmas, propietarios de la misma a partes iguales. En 2001, Sud-Cargos explotaba ocho buques, entre transbordadores de carga y portacontenedores, y registró una cifra de negocio de 67,3 millones EUR gracias al transporte de 90 000 toneladas, 38 000 TEU y 18 000 remolques. Sud-Cargos y sus filiales dan empleo a un centenar de personas.

- (44) Sud-Cargos ha fundamentado su estrategia de desarrollo en los cinco principios siguientes:

- la cercanía al cliente, con su presencia directa en los principales puertos mediterráneos,
- la polivalencia, con una flota diversificada de buques que transportan todo tipo de mercancías,

- una red mundial de contenedores disponibles en todas las grandes zonas de actividad del mundo,
- el dominio de la logística terrestre y de transbordo, con capacidad de transportar por vía terrestre o marítima contenedores procedentes del mundo entero hasta los principales puertos de carga franceses (Marsella), italianos (Génova) y españoles (Valencia y Barcelona),
- la disponibilidad inmediata de información sobre las mercancías.

2.1.3.4. SARA

- (45) La Société Aubagnaise de Restauration et d'Approvisionnement (SARA) abastece a los buques de SNCM. En el año 2002, realizó una cifra de negocio de 8,58 millones EUR, integralmente con SNCM, para un beneficio de 0,19 millones EUR.

2.1.3.5. Ferrytour

- (46) Sociedad colectiva propiedad al 100 % de SNCM, Ferrytour se dedica a la actividad de organización de viajes. En 2002 realizó una cifra de negocio de 11,2 millones EUR para un modesto resultado de 0,21 millones EUR. La empresa propone viajes por vía marítima a Córcega, Cerdeña y Túnez, pero también vuelos a numerosos destinos. De manera complementaria, ofrece minicruceros y servicios para el turismo de negocios.

2.1.3.6. Comptoirs du Sud

- (47) Filial creada en 1996 y propiedad al 100 % de SNCM, Comptoirs du Sud gestiona todas las tiendas instaladas a bordo de los buques de la compañía. Su volumen de negocio fluctúa entre 2 y 4 millones EUR, para un resultado neto cifrado entre 0,08 y 0,12 millones EUR. Más del 72 % de las ventas se realizan en las líneas del Magreb.

2.1.3.7. Sotramat

- (48) Filial al 100 % de SNCM, la Société Transmondiale Mer Air Terre Voyages (Sotramat) ejerce su actividad de agente de viajes a través de 17 agencias distribuidas por Francia. En 2001 su cifra de ventas ascendió a 42,53 millones EUR en prestaciones, de los que un 40 % corresponde a billetes de SNCM, lo cual representa el 8,5 % de las ventas de ésta última. Sotramat obtuvo un beneficio de 0,58 millones EUR, para una cuantía total de comisiones de 3,80 millones EUR.

2.2. Mercados pertinentes

- (49) SNCM opera principalmente en dos mercados muy distintos, tanto en lo que respecta al tráfico de pasajeros

como el de carga: los servicios de Córcega y el Magreb, a partir de Francia, y de manera complementaria, los de Italia y España.

2.2.1. Servicios de Córcega

- (50) SNCM desarrolla su actividad principalmente en el tráfico con Córcega y el Magreb a partir de Francia continental. El estudio de mercado proporcionado por las autoridades francesas (en lo sucesivo, «el estudio de mercado») permite describir con bastante precisión los distintos mercados.

2.2.1.1. Características

- (51) El transporte aéreo absorbió el 43 % del tráfico total de pasajeros en 2001 (es decir, aproximadamente 2,4 millones de los 6 millones de viajes en cada sentido). La cuota del transporte marítimo ha registrado una tendencia al alza en los últimos años, en razón del dinamismo de su oferta.
- (52) El transporte marítimo entre Europa continental y Córcega se caracteriza, por lo que respecta al tráfico de pasajeros, por los elementos siguientes:

— fuerte estacionalidad: tradicionalmente los meses de julio y agosto suponen cerca del 50 % del tráfico anual. También se observan fuertes variaciones en los períodos de vacaciones escolares y algunos fines de semana. A esta estacionalidad viene a añadirse una asimetría del tráfico en períodos punta entre los dos sentidos, a principio y fin de semana,

— una oferta que, por razones estructurales, debe estar sobredimensionada con respecto a la demanda (índice de ocupación que varía en media mensual en un 20 % en invierno, con valles del 5 % y el 10 %, pero con picos del 100 % en verano y algunos fines de semana festivos,

— un declive de SNCM en el mercado de los servicios marítimos entre Córcega y Europa continental: 46 % de cuota de mercado en número de pasajeros en el año 2001, que supone una disminución frente a su competidora principal, Corsica Ferries, con el 44 %, quedando el resto del mercado repartido entre Moby Lines (5 %), CMN (3 %) y Happy Lines (2 %),

— un débil crecimiento del 2,4 % anual, aunque los servicios marítimos están adquiriendo progresivamente más importancia con respecto al transporte aéreo,

- índices de ocupación estructuralmente bajos en media anual: aproximadamente un 40 % para SNCM y un 33 % para Corsica Ferries, pero un 66 % para CMN, la cual en el período 1999-2001 utilizó exclusivamente buques mixtos, que registran por naturaleza ocupaciones más altas que los de pasaje. Los

índices medios de ocupación de los buques se han movido siempre en niveles aparentemente bajos, teniendo en cuenta las características de este mercado, incluso antes de la entrada de Corsica Ferries en el mercado de servicios entre Córcega y Francia continental, tal como se muestra en el cuadro 1.

CUADRO 1

Evolución de los índices medios de ocupación de los buques de SNCM

(en %)

Año	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Índice medio de ocupación de los buques	38,1	40,1	35,2	34,9	38,2	41,5	41,8	na	na	43,4

- (53) La progresión del tráfico entre Marsella y Córcega es la menor de los tres enlaces entre Córcega y Francia continental, como se observa en el cuadro 2.

CUADRO 2

Evolución entre los puertos de Francia continental y Córcega

(en miles)

Pasajeros	2000	2001	2002	1/2000 (porcentaje)	2/2001 (porcentaje)
Niza/Córcega	791	786	904	- 0,6 %	15,0 %
Toulon/Córcega	122	403	460	230,3 %	14,1 %
Marsella/Córcega	827	840	914	1,6 %	8,8 %
Total	1 740	2 029	2 278	16,6 %	12,3 %

2001, en fuerte alza con respecto a 2000, año en el que sólo llegaba al 36 %. Este incremento se explica por la puesta en servicio en 2001, en las líneas Toulon-Córcega, de dos transbordadores rápidos que han impulsado el tráfico desde Francia continental, sin que se hayan reducido los flujos transportados desde Italia.

- (56) Corsica Ferries se convirtió en 2002 en el líder del mercado de los servicios marítimos hacia Córcega ⁽²⁴⁾ y desarrolla una actividad más o menos equilibrada entre Córcega y Cerdeña: la compañía transporta anualmente 800 000 pasajeros entre Francia continental y Córcega, otros 800 000 entre Italia y Córcega y, por último, 800 000 entre Cerdeña e Italia continental. La empresa cuenta con aproximadamente un millar de marinos bajo pabellón italiano. Su sede se encuentra en Bastia, y tiene una representación en Savona. La compañía posee 11 buques y ha contratado la entrega de un duodécimo.

2.2.1.2. Competidores de SNCM

- (54) SNCM se enfrentó por primera vez en 1996 a la llegada de un competidor en los servicios marítimos entre Córcega y Francia continental, con la apertura por parte de Corsica Ferries de una línea entre Niza y Bastia/Calvi en temporada alta ⁽²³⁾. En estos enlaces se realiza una rotación semanal desde el 18 de marzo de 1999. A partir del 1 de abril de 2000, SNCM se vio atacada en los servicios entre Toulon y Bastia/Ajaccio.
- (55) En cuanto al tráfico de pasajeros con Córcega, el principal competidor de SNCM es Corsica Ferries, que ofrece enlaces marítimos hacia la isla tanto desde Toulon y Niza como desde Italia, a partir de los puertos de Savona y Livorno. La cuota de mercado de esta compañía aumenta regularmente, alcanzando un 44 % en

- (57) Los demás competidores de SNCM en el servicio de Córcega son los siguientes:

- CMN, competidora, pero también asociada a SNCM en el marco de la concesión del servicio público. CMN explota solamente enlaces desde Marsella. Su cuota de mercado se sitúa en el 3 %,
- Moby Lines opera desde Génova, Livorno y Piombino. Su cuota de mercado en el servicio de Córcega pasó del 8 % al 5 % entre 2000 y 2001, debido al envejecimiento de su flota,
- Happy Lines, que explota un transbordador de vehículos de 1 100 plazas desde Génova, La Spezia y Livorno. Su cuota de mercado se sitúa en el 2 % aproximadamente,

⁽²³⁾ El mercado estaba abierto *de facto* a los explotadores que enarbolaban pabellón francés.

⁽²⁴⁾ A partir de Italia y Francia continental. SNCM conserva el liderazgo en los servicios entre Francia continental y Córcega.

- TRIS, con dos transbordadores de automóviles de 800 y 1 300 plazas, y Linee Lauro, con un transbordador de automóviles de 670 plazas, se concentran en el tráfico de Cerdeña y explotan ocasionalmente líneas hacia Córcega. Sus cuotas de mercado son despreciables.
- (58) CMN para el transporte de carga, y los competidores italianos a fin de optimizar su oferta, explotan enlaces triangulares entre el continente europeo, Córcega y Cerdeña. Sin embargo, estos enlaces sólo generan un tráfico de pasajeros muy marginal entre Córcega y Cerdeña.
- (59) En el tráfico de carga general (no acompañada), SNCM y CMN gozan de un monopolio de hecho. En el marco del contrato de concesión de servicio público, las dos compañías realizan servicios de transporte frecuentes desde Marsella a la totalidad de los puertos de Córcega.
- (60) Por lo que respecta a los remolques acompañados⁽²⁵⁾ cargados en transbordadores, que representan globalmente el 24 % del tráfico de carga general medido en metros lineales⁽²⁶⁾, todas las compañías que explotan servicios de pasajeros compiten entre sí. SNCM y CMN son también las destinatarias de la mayor parte de este tráfico acompañado. Los demás operadores, en particular Corsica Ferries, transportan el 10 %, lo que significa un 2 % del mercado total.
- (61) En los servicios a Córcega, y por lo que respecta al tráfico de pasajeros, la cuota de mercado de SNCM fue del 46 % en 2001, frente al 52 % en 2000. Esta cifra viene disminuyendo regularmente desde los años noventa en beneficio de Corsica Ferries, lo cual se explica por la puesta en servicio de dos transbordadores Mega-Express por parte de esa compañía.
- (62) Según el estudio de mercado, en el transporte de carga general no acompañada ningún operador, al margen de SNCM y CMN, es capaz de responder a las obligaciones de servicio público manteniendo al mismo tiempo la rentabilidad, al margen de la concesión ya atribuida. A este respecto, el citado estudio considera que la asociación entre las dos empresas debe mantenerse en interés de SNCM a largo plazo.
- (63) Según el estudio de mercado, el mantenimiento del contrato de servicio público permitirá a SNCM y CMN absorber lo esencial del crecimiento que se produzca en el tráfico de carga general de Marsella a Córcega: [...] metros lineales en 2006, frente a 1 490 000 en 2000. La rentabilidad de esta actividad precisará una gestión rigurosa de un conjunto de transbordadores y buques de carga mixtos por parte de la dos compañías, con una optimización global del tráfico de pasaje y carga. En cuanto a los precios, no hay competencia, pues están controlados en virtud de la concesión de servicio público.
- (64) El estudio de mercado considera que, dependiendo de si la política comercial de Moby Lines se hace más o menos agresiva en las rutas entre Italia y Córcega, la cuota de Italia en el tráfico total disminuirá del [...] % en 2001 al [...] % en 2006, en el supuesto de que Moby Lines sea muy activa, o del [...] % al [...] % en el caso de que no realice inversiones. SNCM se colocará en la franja alta de la gama con mayores frecuencias y variedad de destinos (puertos corsos secundarios) que Corsica Ferries. SNCM debe fijarse un objetivo de mantenimiento de una cuota de mercado del [...] % como mínimo. El equilibrio entre la oferta y la demanda de esa empresa mejorará con la retirada de un transbordador en 2002, la adquisición de un nuevo carguero mixto y la modernización de otros dos buques de este último tipo. En cuanto a Corsica Ferries, la mejora del equilibrio entre la oferta y la demanda pasa por la verificación de ambiciosas previsiones de crecimiento de la actividad (crecimiento no inferior al 10 %) que, según el estudio de mercado, justifique *a posteriori* la oferta actual. Desde el punto de vista de los precios, el mantenimiento de una política agresiva por parte de Corsica Ferries obligará a SNCM a mejorar su productividad.

2.2.1.3. Evolución del mercado

- (61) En cuanto a la demanda de servicios de pasaje hacia Córcega, el estudio de mercado prevé un crecimiento sostenido: [...] (*) millones de pasajeros en 2006, frente a 3,4 millones en 2001. El incremento de la cuota marítima en el total de transporte de pasajeros, en detrimento del transporte aéreo, puede llevar dicha cuota hasta un [...] %. En lo que se refiere a la oferta, se prevé una continuación de la mejora cualitativa de los principales explotadores, así como una posible marginalización de algunas compañías italianas, cuyas flotas están envejeciendo, a excepción de Moby Lines, que ha comenzado a renovar la suya.
- (62) Se han suprimido determinadas partes del presente texto con objeto de garantizar que no se haga pública ninguna información confidencial; estas partes se señalan mediante puntos suspensivos entre corchetes.
- (25) El conductor acompaña al conjunto tractor-remolque 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 ro-ro, en el cual el remolque viaja sin cabeza tractora.
- (26) Esta unidad es la utilizada en la facturación por los explotadores.

2.2.2. Servicios del Magreb

- (66) La conexión con el Magreb se compone de tres micro-nichos de mercado, relativamente estancos entre sí, en los cuales, según el estudio de mercado, SNCM parece en situación de desafiar a los explotadores dominantes.

2.2.2.1. Servicios de Argelia

- (67) El estudio de mercado indica que el transporte aéreo representa el 92 % del tráfico total de pasajeros entre la Comunidad y Argelia. Contrariamente a lo que sucede en Córcega, no existe una dinámica específica del transporte marítimo en este ámbito.
- (68) Por lo que respecta al transporte marítimo, la única competidora de SNCM es la Entreprise Nationale de Transport Maritime de Voyageurs (ENTMV), empresa pública argelina que goza prácticamente de una situación de monopolio, con una cuota de mercado del 89 %. En las rutas de Argelia, la cuota de mercado de SNCM en el tráfico de pasajeros se sitúa en el 11 %, lo que supone un fuerte descenso con relación a 1990, momento en el que alcanzó el 35 %. La interrupción de las travesías de SNCM en 1995 ⁽²⁷⁾, así como las dificultades administrativas sufridas tras esa fecha y la falta de voluntad política de recuperar este enlace marítimo explican la situación de SNCM.
- (69) La entrada de nuevos competidores parece poco probable a corto plazo. Aunque SNCM sigue siendo agente general de ENTMV en su país de origen y viceversa, ENTMV ha creado ya su propia red en Francia (y en los demás países europeos), lo mismo que ha hecho SNCM en Argelia [...].
- (70) Dependiendo de la evolución económica y política de Argelia, este mercado debería experimentar un fuerte crecimiento: en 2006 el tráfico marítimo de pasajeros debería situarse entre [...] y [...]. Sin embargo, según indica el estudio de mercado, la flota de ENTMV está anticuada y no se garantiza su renovación. Según los autores de este estudio, el encargo de dos nuevos buques por parte de esta compañía parece haber encontrado dificultades de financiación.
- (71) SNCM goza de una ventaja con la puesta en servicio, en el año 2002, en las líneas del Magreb, del transbordador *Île de Beauté*, retirado de las rutas de Córcega, y que competirá con una flota de ENTMV cada vez más anticuada. Según el estudio de mercado, el éxito de este servicio dependerá del control de los costes de explotación, que debe permitir a SNCM proponer tarifas atractivas para recuperar cuota de mercado. El estudio de mercado subraya el interés que reviste para SNCM posicionarse

en la ruta de Orán, segmento de mercado del que está ausente en la actualidad. De acuerdo con el estudio, SNCM debería poder recuperar su anterior cuota de mercado del 35 % en torno a 2006.

2.2.2.2. Servicios de Marruecos

- (72) La cuota de mercado del transporte aéreo asciende al 77 %. Esta cifra, claramente inferior a la de Argelia, se explica por la importancia del tráfico marítimo de corta distancia, de «cuasi-carretera», que atraviesa el estrecho de Gibraltar por el sur de España.
- (73) Este mercado es mucho más competitivo, se encuentra muy fragmentado y registra un índice de crecimiento del 5 % anual del tráfico entre Marruecos y Europa, del cual un 95 % tiene lugar desde España, siendo las cuotas de los principales actores las siguientes: Comarit: 23 %, Transmediterranea: 22 %, Comanav: 20 %, Euroferrys: 18 %, Ferrimaroc: 17 %. Numerosas compañías marítimas marroquíes y españolas están presentes en este mercado: Comanav, Comarit, Euroferrys, Ferry Maroc, Limadet, Transméditerranée. Ninguna alcanza una cuota de mercado superior al 23 %. La competencia tiene gran intensidad, especialmente en precios, con una serie de buques antiguos ya amortizados.
- (74) El único tráfico marítimo de larga distancia es atendido por Comanav, partiendo de Sète y con destino a Tánger o Nador. Así pues, esta empresa tiene una cuota de mercado del 100 % en estos enlaces, la cual, sin embargo, no representa más que el 5 % del total del tráfico marítimo.
- (75) Como se subraya en el estudio de mercado, SNCM está ausente por el momento del tráfico marítimo de pasajeros a Marruecos. Parece conveniente que SNCM se posicione en el tráfico de larga distancia entre Francia y Marruecos. Intentando captar una pequeña parte del tráfico de cuasi-carretera (el que actualmente se realiza por el sur de España) en vez de intentar sustraer pasajeros a Comanav, SNCM podría contribuir a una duplicación del tráfico marítimo de pasajeros desde Francia, que, no obstante, seguiría siendo marginal con respecto al que cruza el estrecho de Gibraltar.

2.2.2.3. Servicios de Túnez

- (76) El avión goza de un papel preponderante, con una cuota de mercado del 96 % del tráfico de pasajeros. La impor-

⁽²⁷⁾ A raíz del secuestro del vuelo Argel-París en diciembre de 1994.

tancia relativa del tráfico turístico en Túnez explica esta cifra, todavía más elevada que la correspondiente a Argelia, dado que los turistas utilizan casi exclusivamente el transporte aéreo.

- (77) Por lo que respecta al transporte marítimo, Túnez solamente tiene enlaces desde dos Estados miembros: Francia, a partir de Marsella y Toulon, con el 47 % del tráfico, e Italia, con el 39 % del tráfico desde Livorno y Génova, y el 14 % desde Sicilia.
- (78) En este mercado, que experimenta un crecimiento del 7 % anual, el actor principal es la Compagnie Tunisienne de Navigation (CTN), con una cuota del 58 %, seguida por SNCM, con el 21 %. CTN dispone de una flota relativamente moderna y optimiza su utilización con las líneas que explota desde Francia e Italia. Las otras empresas competidoras son Linee Lauro, Tirrenia y Ustica Lines, de las cuales las dos últimas dan servicio solamente desde Sicilia.
- (79) En el conjunto de estos enlaces marítimos, el grado de competencia difiere según el Estado miembro: CTN publica tarifas en Italia un 30 % inferiores a las practicadas a partir de Francia, a pesar de que las travesías tienen la misma duración. Por el contrario, CTN y SNCM publican tarifas idénticas a partir de Francia.
- (80) La cuota de mercado de SNCM correspondiente al tráfico marítimo de pasajeros hacia Túnez se situó en el 21 % en 2000. Esta cifra supone una disminución, pues el crecimiento del tráfico fue absorbido por CTN. Si sólo se consideran los enlaces entre Francia y Túnez, la cuota de mercado de SNCM se sitúa en torno al 50 %. Al parecer, la mejor forma de impulsar el crecimiento de la cuota de mercado total de SNCM vendría del establecimiento de un servicio entre Túnez e Italia, a condición de que se puedan ofrecer tarifas competitivas.
- (81) Según el estudio de mercado, el tráfico marítimo hacia Túnez seguirá incrementándose hasta superar los [...] pasajeros en 2006. La actividad de SNCM a partir de Italia permitirá a la compañía acrecentar también su cuota de mercado: el estudio considera realista el objetivo declarado por SNCM de alcanzar un [...] % del mercado en 2006.

2.2.3. Equilibrio entre oferta y demanda

- (82) Un rápido examen de las datos brutos de oferta y demanda podría llevar a la conclusión de que existe exceso de capacidad en el total de los enlaces estudiados. Sin embargo, según el estudio de mercado, la realidad es más compleja.
- (83) La oferta marítima no puede ajustarse de manera precisa a la demanda. En los servicios de Córcega, la unidad

mínima es el carguero mixto, que ofrece entre 200 y 500 plazas de pasajeros. En el caso del Magreb, prácticamente no quedan trasbordadores de capacidad inferior a 1 500 o 2 000 plazas. Por lo tanto, el incremento mínimo de la oferta en una línea regular se sitúa entre 1 500 y 2 000 plazas por semana.

- (84) Una estacionalidad muy acusada ⁽²⁸⁾, con tráficos mensuales o diarios ⁽²⁹⁾ en períodos punta que pueden decuplicar los registrados en períodos valle, exige que las compañías mantengan flotas de tamaño suficiente para poder absorber los picos de demanda. En general, la mitad de la cifra de negocio se realiza en los meses de julio y agosto. Por otra parte, existe un desequilibrio entre los sentidos de las travesías, incluso en los períodos punta. Por ejemplo, a principios de julio, el sentido desde el continente hacia Córcega está en período punta, mientras que los viajes hacia el continente se realizan prácticamente en vacío; a fines de agosto se produce el fenómeno inverso. En algunos fines de semana de verano o días festivos, la flota de todos los armadores no basta para absorber el tráfico de pasajeros hacia Córcega.
- (85) Para el servicio de Córcega, en particular, en la rutas que enlazan con los puertos corsos secundarios, necesarias por la insuficiencia de infraestructuras de transporte de la isla, las obligaciones de servicio público crean de hecho una oferta de plazas sobredimensionada con relación a la demanda en temporada baja. Por otra parte, todos los explotadores practican la venta de plazas de camarote denominada «exclusiva» ⁽³⁰⁾, lo que reduce mucho los coeficientes aparentes de ocupación de los buques.
- (86) Además, Corsica Ferries empezó a aplicar en 2001 una política agresiva de captación de cuota de mercado. Esta estrategia la obligó a proponer una oferta sobredimensionada durante uno o dos años para atraer nuevos clientes.

- (87) En consecuencia, el estudio de mercado concluye que no existe exceso de capacidad estructural en los enlaces entre Europa continental y Córcega ni en las conexiones con el Magreb, y que el aparente excedente de plazas se deriva intrínsecamente de la naturaleza y características de la actividad.

2.3. El plan de reestructuración

- (88) El plan de reestructuración prevé, por una parte, un componente operativo, que se desglosa en la venta de cuatro buques, el cierre de dos filiales, un recorte de plantilla, una reducción de los servicios hacia Córcega y

⁽²⁸⁾ Véase el considerando 52.

⁽²⁹⁾ Existen además fuertes variaciones semanales en la demanda (períodos punta en fin de semana).

⁽³⁰⁾ Posibilidad de ocupación por una a tres personas de un camarote previsto para cuatro.

un reforzamiento del tráfico con el Magreb y, por otra, un componente financiero, con la devolución de parte de las deudas que pesan sobre SNCM mediante una recapitalización de la empresa. El plan de reestructuración ⁽³¹⁾, presentado por las autoridades francesas, se compone, al margen de la notificación inicial, de los documentos que se citan en el punto 1.1, los cuales fueron transmitidos a la Comisión antes de que se incoara el procedimiento, y tras la apertura del mismo. Dichos documentos constituyen un todo global cuyos aspectos sustanciales se describen pormenorizadamente en la presente sección.

- (89) En respuesta a las observaciones formuladas por la Comisión en su Decisión de 19 de agosto de 2002, las autoridades francesas, en una carta fechada el 31 de enero de 2003, describían las siguientes mejoras aportadas al plan de reestructuración:

- compromisos y precisiones sobre política salarial,
- un plan de reducción de costes en las compras intermedias,
- el compromiso de que SNCM no iniciará una guerra de tarifas con sus competidores en los servicios de Córcega.

2.3.1. *Análisis de las causas de las dificultades financieras de la empresa*

- (90) Las autoridades francesas citan cuatro factores para explicar las dificultades financieras de SNCM:

- desde 1996, SNCM afronta una situación de competencia en el mercado de los servicios marítimos entre Córcega y Francia continental, situación que la compañía pública jamás había vivido anteriormente y que ha provocado un déficit crónico de explotación, debido a la rigidez de los convenios de servicio público de la época,
- SNCM, sobre la que pesaron las obligaciones de servicio público entre 1976 y 2001, sufrió además dos choques externos: la suspensión de los enlaces marítimos con Argelia en 1995 y el fuerte deterioro de Córcega como destino de viajes en 1995 y 1996,

— SNCM se ha visto «expuesta a vigorosas reivindicaciones y conflictos laborales que han dañado su situación económica y frenado su desarrollo»,

— el desarrollo de la compañía se ha visto perturbado por los episodios ante la jurisdicción administrativa francesa en relación con la atribución del contrato de concesión de servicio público.

- (91) Por su parte, la Comisión observa que las autoridades francesas no han podido cifrar la contribución de estos factores a las pérdidas de explotación de la compañía, ni intentado establecer, mediante un seguimiento analítico de los costes, si existen otras causas que expliquen el origen de dichas pérdidas.

- (92) En respuesta al argumento formulado en la Decisión de 19 de agosto de 2002, según el cual la política de adquisición de buques ha podido repercutir negativamente en las cuentas de SNCM y generar dificultades para la empresa ⁽³²⁾, el Estado francés comunicó a la Comisión las siguientes consideraciones, por carta de 8 de octubre de 2002.

- (93) Según las autoridades francesas, con esta renovación de buques SNCM no ha hecho sino sumarse a la tendencia general a la modernización de las flotas del Mediterráneo, poniéndose en situación de continuar explotando sus servicios sin correr un riesgo excesivo de quedar marginada. Las autoridades francesas resaltan que también han evolucionado cualitativamente las flotas de los demás grandes armadores mediterráneos: en particular, Corsica Ferries, Grimaldi, Tirrenia, Moby Lines, Tramed y CTN se han dotado de buques rápidos de mediana o gran capacidad, así como de transbordadores de vehículos cada vez mejor equipados, y continúan haciéndolo.

- (94) Para las autoridades francesas, con la renovación de varios buques, SNCM se limita a perseguir el claro objetivo estratégico que se ha marcado: ofrecer desde Marsella un servicio de calidad que esté a la altura de las características de esa línea y satisfaga las expectativas de las autoridades de Córcega, que otorgan la concesión, y otro servicio de transbordadores rápidos desde Niza.

- (95) Según las autoridades francesas, los resultados comerciales cosechados por estos buques dan la razón a los responsables de la compañía: en Niza, las naves de gran velocidad de SNCM, junto con los «Corsica Express» de Corsica Ferries, han incrementado significativamente el tráfico marítimo con Córcega: de 304 000 pasajeros en

⁽³¹⁾ Este plan fue bautizado «proyecto industrial» por la dirección de la compañía. Fue adoptado el 17 de diciembre de 2001 por el consejo de administración de SNCM.

⁽³²⁾ Decisión de 19 de agosto de 2002: «Se añade a estas dudas el ambicioso programa de la SNCM de compra de buques para renovar su flota cuando los resultados de explotación del grupo siguen siendo relativamente débiles en el período 1997-2001».

1995 se pasó a 780 000, de los cuales 550 000 viajaron a bordo de buques rápidos, en 2001. Por lo que respecta al *Napoléon Bonaparte*, sus índices de ocupación atestiguan su éxito, incluso tras la llegada de Corsica Ferries a Toulon en 2002 ⁽³³⁾. El nivel de calidad que proporciona este buque ha permitido además defender, e incluso mejorar, los ingresos unitarios de SNCM en este segmento, en un contexto altamente competitivo y caracterizado por las bajadas de precios.

- (96) Así pues, para las autoridades francesas, han sido «los fenómenos concomitantes del desarrollo de la competencia y la renovación de la flota» los que han conducido a SNCM a una situación financiera difícil, sin que haya existido para la compañía una solución alternativa.

2.3.2. Reducción de capacidad

- (97) En su plan de reestructuración, SNCM prevé la retirada de servicio y venta de cuatro de sus buques en 2002:

— el *Napoléon* ⁽³⁴⁾,

— el *Liberté*,

— el *Monte Rotondo*,

— la nave gran velocidad *Asco*.

- (98) Todos estos buques están ya vendidos, a excepción de la *Asco*. A dichas ventas se añade la del *Southern Trader*, actualmente en curso; se trata de un buque arrendado por SMIP, filial de SNCM.

- (99) El producto esperado de esas ventas es de 40 millones EUR, equivalente a una aportación de liquidez (producto neto de la enajenación) de 21 millones EUR, teniendo en cuenta los pagos pendientes. Los buques *Monte Rotondo* y *Napoléon* se vendieron en [...] millones EUR de pro-

ducto neto en 2002, lo que supone una plusvalía contable de [...] millones. El *Liberté* y el *Southern Trader* ⁽³⁵⁾ se venderán en 2003, con un producto neto y plusvalía contable de [...] millones EUR. El producto neto total derivado de las ventas de estos cuatro buques ha resultado superior en 1,2 millones EUR a las hipótesis iniciales. No ha sido vendida aún la nave de gran velocidad *Asco*, para la que se prevén [...] millones EUR de producto neto y [...] millones de plusvalía contable.

- (100) Conviene señalar que esas ventas se ha compensado en parte con las incorporaciones del transbordador de vehículos *Danielle Casanova*, financiado mediante *leasing*, en junio de 2002, el carguero mixto *Paglia Orba*, transformado en 2002 y entregado en 2003 para adaptarlo a sus nuevas funciones, y el carguero mixto *Pascal Paoli*, encargado en enero de 2001, financiado también mediante *leasing* y que se entregará en mayo de 2003.

- (101) Paralelamente, la empresa preveía en su plan de reestructuración la venta de los activos inmobiliarios de sus filiales (oficinas de Marsella), operación que tuvo lugar en 2003 por 12 millones EUR de producto neto, con una plusvalía contable de 5,1 millones.

2.3.3. Reorganización de servicios

- (102) El descenso registrado a partir de 2002 en la actividad de servicio público y el incremento de la competencia han motivado una considerable reducción de la oferta de SNCM.

- (103) Por ese motivo, el plan de reestructuración contempla una reducción del número de travesías, que pasan de 4 138 en 2001 (3 835 correspondientes a SNCM y 303 a Corsica Marittima) a 3 410 en 2003, es decir, una disminución global del 18 %, con los cambios que se indican a continuación en los distintos servicios:

— adaptación de los servicios entre Marsella y Córcega a las especificaciones del nuevo pliego de condiciones del contrato de servicio público,

— abandono de la ruta entre Toulon y Córcega ⁽³⁶⁾, a la cual se podrá dar servicio ocasionalmente, en función de la disponibilidad de los buques *Napoléon Bonaparte* y *Danielle Casanova* durante el período transitorio previsto para solventar los retrasos en las rotaciones entre Marsella y Córcega,

⁽³³⁾ Por ejemplo, en 2002 se registraron los porcentajes de ocupación de pasajeros y vehículos siguientes:

fin de semana	(en %)	
	pasajeros	vehículos
del 28.6 al 30.6	78,7	72,2
del 26.7 al 28.7	84,6	82,0
del 2.8 al 4.8	102,8	96,7
del 30.8 al 2.9	100,1	94,8

⁽³⁴⁾ No se debe confundir con el *Napoléon Bonaparte*, otro buque de la flota de SNCM.

⁽³⁵⁾ El *Southern Trader* es objeto actualmente de una promesa de venta.

⁽³⁶⁾ En 2002 se habrán efectuado 83 travesías, frente a 187 en 2001.

- reducción de los servicios entre Niza y Córcega ⁽³⁷⁾,
 - cierre de la línea Livorno-Bastia con material destinado a la misma ⁽³⁸⁾,
 - refuerzo de las rutas de Argelia y Túnez con los siguientes buques: *Méditerranée*, *Ile de Beauté* y *Corse*,
 - suspensión del servicio entre Génova y Túnez.
- (104) De forma general, como se observa en el cuadro 3, el plan de reestructuración pretende reducir el número de travesías en un 18 % y la oferta de plazas en un 28 %, lo que se logrará con las medidas siguientes:
- reducción del 20 % y 37 % respectivamente en el servicio de Córcega,
 - incremento del 23 % y 43 % respectivamente en el servicio del Magreb.

CUADRO 3

Evolución de la oferta de SNCM

	Número de travesías		Plazas ofrecidas		Metros lineales ofrecidos	
	2001	> 2003	2001	> 2003	2001	> 2003
Marsella-Córcega	1 881	[...]	1 723 050	[...]	1 469 000	[...]
Toulon-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	2 154 000
Magreb	302	372	444 000	635 000	0	0
Total	4 138	3 439	4 179 400	2 992 500	1 469 000	2 154 000

- (105) El redespliegue en el Magreb generará para la compañía 9 millones EUR de costes suplementarios, de los que 6 millones EUR se destinarán a adaptaciones técnicas de los buques *Danielle Casanova* e *Île de Beauté*, y los tres restantes a la promoción comercial de los nuevos servicios.
- reducción de la flota (supresión de [...] puestos de trabajo a tiempo completo),
 - mejora de la productividad de las tripulaciones (supresión de [...] puestos de trabajo),

2.3.4. Supresión de filiales

- (106) En el marco de su plan de reestructuración, SNCM se ha comprometido a cerrar en enero de 2002 dos de sus filiales, que han perdido su razón de ser con la reorganización de los servicios. Se trata de la Compagnie Maritime Toulonnaise, que prestaba servicio en tierra en Toulon, y Corsica Marittima, que daba servicio a los enlaces entre Córcega e Italia. El escaso volumen de actividad que resta será asumido directamente por SNCM.
- efectos de la introducción de la semana de 35 horas (incremento de [...] puestos de trabajo),
 - desarrollo de nuevas actividades «turísticas» (incremento de [...] puestos de trabajo),
 - reducción de la plantilla de tierra, mediante bajas naturales o prejubilaciones, así como medidas de movilidad y reconversión profesional (supresión de [...] puestos de trabajo).

2.3.5. Reducción de los gastos de personal

- (107) El plan de reestructuración prevé una regulación de plantilla, que pasará de 2 430 a 2 130 trabajadores en 2003, sobre las bases siguientes:
- (108) La reducción de personal se realizará mediante bajas naturales o anticipadas en función de criterios de edad (prejubilación), y medidas de movilidad y no renovación de los contratos de duración determinada. Sin embargo, supondrá un coste estimado de 20,4 millones EUR para SNCM.

⁽³⁷⁾ En 2002 se habrán efectuado 1 157, frente a 1 345 en 2001.

⁽³⁸⁾ Sólo se habrán efectuado 54 travesías con 9 400 pasajeros en 2002, frente a 290 con 64 000 pasajeros en 2001 bajo los colores de Corsica Marittima.

(109) Los datos facilitados por las autoridades francesas muestran la siguiente evolución prevista de la productividad.

CUADRO 4

Evolución prevista de la productividad de SNCM

	2001	2004
Pasajeros Córcega	1 376 000	[...] [...]
Pasajeros Magreb (coef. 3) ⁽³⁹⁾	495 000 (165 000 × 3)	[...] [...]
Carga (coef. 0,5)	408 000 (816 000 × 0,5)	[...] [...]
Total unidades de tráfico (UT)	2 279 000	2 353 000
Personal EJC (equivalente jornada completa)	2 430	2 130
Productividad (UT/EJC)	938	1 105
Incremento de la productividad		+ 17,8 %

(110) El incremento previsto de la productividad se sitúa así en un 17,8 %, aun cuando la empresa debe compensar los efectos negativos de una reducción inicial de la actividad en el período 2002-2003 y, en consecuencia, una peor cobertura de sus costes fijos.

(111) Tras la Decisión de 19 de agosto de 2002, las autoridades francesas aportaron precisiones complementarias en relación con el control de los gastos de personal en carta de 10 de febrero de 2003:

— por lo que respecta al personal embarcado, el gasto total no se ha incrementado desde 1999, y la remuneración media sólo lo ha hecho entre el 0,8 % y el 1 %; la retribución media del personal embarcado de SNCM, que asciende a 33 345 EUR al año, se sitúa también en la media de las practicadas por los otros tres armadores franceses,

— en cuanto al personal de tierra, la retribución media ha aumentado entre el 1,7 % y el 2 % anual desde 2000, principalmente debido a los avances en las escalas de antigüedad y calificación técnica ⁽⁴⁰⁾, dado que los aumentos generales se han limitado al 0,06 %, 0,75 % y 0,77 % en los años 2000, 2001 y 2003 respectivamente.

⁽³⁹⁾ Las unidades de tráfico (UT) se han establecido a partir de su contribución unitaria en términos de ingresos netos. El pasajero (incluido su vehículo) en la línea de Córcega sirve de referencia (1) a estas unidades de tráfico. El ingreso unitario del Magreb es tres veces superior al de Córcega (viaje dos veces más largo sin compensación financiera), por lo que se incrementa automáticamente el peso relativo de las unidades de tiempo.

⁽⁴⁰⁾ Estos incrementos de remuneración corresponden al efecto automático de la antigüedad del personal y las calificaciones suplementarias que éste adquiere y para las que los convenios colectivos o acuerdos de empresa prevén aumentos automáticos.

(112) Globalmente los costes de personal se redujeron de 116,9 millones EUR en 2001 a 114,4 millones en 2002. La dimensión de las plantillas ha seguido la misma tendencia, pasando de 2 423 a 2 392 equivalentes de jornada completa. Las medidas citadas en los considerandos 107 y 108 deberán permitir reducir los costes de tripulación desde 61,8 millones EUR en 2001 a una media de [...] millones entre 2003 y 2006. Los costes del personal de tierra pasarán de 50,3 millones EUR en 2001 a [...] millones en el mismo período.

2.3.6. Ahorro de costes en los consumos intermedios

(113) En su carta de 10 de febrero de 2003, las autoridades francesas reforzaron el plan de reestructuración asumiendo compromisos más decididos en relación con el control de los consumos intermedios. Así, SNCM ha emprendido acciones concretas con ayuda de consultores especializados:

— la primera iniciativa, denominada «Comprar mejor» intenta controlar más adecuadamente los costes de compras mediante una mejor dirección de esta función, la formación del personal implicado, la redefinición de necesidades y la renegociación con los proveedores. El ahorro previsto para el año 2003 se cifra en 3 millones EUR, sobre un total de 73 millones destinados a compras en 2001. A finales de septiembre de 2002 el ahorro ascendía ya a 1,6 millones EUR en base anual,

— la segunda medida, denominada «Consumir menos» tiene como objetivo la reducción del consumo, en especial a bordo de los buques, a igualdad de otros factores (eficiencia de compras, actividad). Incluye la internalización de algunas tareas de mantenimiento que habían sido externalizadas, y que ahora desem-

peñarán las tripulaciones, así como el seguimiento de 17 partidas de gastos, con iniciativas de reducción del consumo protagonizadas por el personal implicado. Los ahorros previstos en año completo ascienden a 2 millones EUR; a fines de septiembre de 2002, se informa de un ahorro de 340 000 EUR tras una inversión de 158 000 (rendimiento sobre inversión en menos de seis meses).

- (114) Estas iniciativas, así como la reducción de la flota, han permitido ya reducir los gastos de mantenimiento, que pasaron de 26,9 a 23 millones EUR entre 2001 y 2002.

2.3.7. Política de tarifas

- (115) En su carta de 10 de febrero de 2003, las autoridades francesas se comprometieron oficialmente⁽⁴¹⁾, conforme a las expectativas que la Comisión había expresado en su Decisión de 19 de agosto de 2002, a que SNCM no inicie una guerra de tarifas, o en otras palabras, no se convierta en «*price leader*» en las rutas de Córcega. Dicho compromiso viene acompañado de las observaciones siguientes.

- (116) Las autoridades francesas indican que «SNCM asume este compromiso sin reservas, pues considera que el desencadenamiento por su parte de una guerra de tarifas no se correspondería con:

- su posicionamiento estratégico,
- su interés, ya que redundaría en una disminución de sus ingresos,
- sus usos habituales, ni su *savoir-faire*».

- (117) Según las autoridades francesas, los medios náuticos de que se ha dotado SNCM se corresponden con una política de oferta de calidad orientada a los segmentos altos del mercado. Esta orientación, inducida en gran parte por los sucesivos pliegos de condiciones del servicio público marítimo entre Córcega y Francia continental, y por el deseo de satisfacer las expectativas de la clientela insular, no son compatibles con una política de tarifas bajas.

- (118) En consecuencia, SNCM seguirá aplicando una política comercial orientada principalmente a categorías socio-profesionales superiores a la media, con precios que corresponderán a la calidad de sus prestaciones. Sería incoherente por parte de SNCM enfrentarse a su compe-

tidora en el terreno de las tarifas, con los costes que debe soportar para ofrecer este tipo de prestaciones. Las encuestas realizadas entre los clientes han permitido determinar la importancia del criterio de precio en las elecciones intermodales e intramodales del pasajero. Así, el 90 % de los clientes de Corsica Ferries eligieron esa compañía por razón del precio. SNCM ha relativizado siempre el peso de dicho criterio, intentando resaltar otros, como la comodidad, la facilidad de acceso y la disponibilidad.

- (119) Según las autoridades francesas, en los últimos años la postura de SNCM ha sido intentar responder a las guerras de tarifas desatadas por Corsica Ferries, a fin de limitar la pérdida de cuota de mercado. Las tarifas de SNCM para la temporada 2002, comunicadas a la Comisión, muestran que su oferta de precios media es superior a la de Corsica Ferries.

- (120) Según las autoridades francesas, el orden en que se toman las decisiones en materia de precios pone claramente de manifiesto que la política de tarifas de SNCM se ha limitado a una reacción a las ofertas de Corsica Ferries: lanzamiento de la oferta de tarifas de Corsica Ferries el 15 de enero de 2002, seguida del anuncio de la oferta de SNCM, el 5 de febrero de ese mismo año.

- (121) Por lo que respecta a las tarifas de carga, se aplican prácticamente las dictadas por el pliego de condiciones de la concesión de servicio público, y conciernen de la misma forma a SNCM y a su socio CMN.

- (122) Según las autoridades francesas, el «*price-leadership*» puede medirse sobre la base de los ingresos unitarios medios. Pues bien, cuando SNCM respondió en 2002 a la guerra de tarifas de Corsica Ferries mediante la introducción de tarifas promocionales fijadas por el mencionado método, el ingreso unitario medio por pasajero en Marsella y Toulon pasó de 73,69 EUR en 2001 a 74,26 EUR en 2002.

- (123) La competencia entre SNCM y Corsica Ferries en Niza es frontal, pues se centra en productos muy semejantes para los que se utilizan buques rápidos complementados con trasbordadores de día y de noche. De acuerdo con las autoridades francesas, SNCM se vio obligada en el año 2002 a aproximar sus tarifas a las de su competidora e intentar promocionar el atractivo de sus productos.

2.3.8. Determinación de la cuantía de la recapitalización

- (124) Las autoridades francesas prevén una aportación de 76 millones EUR a los fondos propios de SNCM mediante una ampliación de capital suscrita por CGMF, sociedad de la que es propietario al 100 % el Estado francés, y que a su vez posee el 80 % de SNCM. Esta aportación de capital pretende, por una parte, financiar las medidas

⁽⁴¹⁾ Véase también sobre este tema los comentarios de las autoridades francesas sobre las observaciones de Corsica Ferries, en el punto 4.1.

operativas de la reestructuración y, por otra, reducir el elevado nivel de endeudamiento, al que la empresa no podría hacer frente por sus propios medios, ni siquiera contando con las futuras compensaciones financieras del contrato de servicio público.

- (125) Las autoridades francesas presentaron tres métodos de cálculo para determinar las necesidades patrimoniales de SNCM, y seleccionaron la cifra más baja de las obtenidas.

2.3.8.1. Método basado en los costes soportados por SNCM

- (126) Este primer método consiste en sumar los costes de la totalidad de las medidas necesarias para la reestructuración. Las necesidades de financiación se cifran así en 90,9 millones EUR, teniendo en cuenta:

- las pérdidas acumuladas entre 1991 y 2001: 41,7 millones EUR ⁽⁴²⁾,
- la disminución de recursos constituidos por amortizaciones especiales entre esas mismas fechas: 24 millones EUR ⁽⁴³⁾,
- las plusvalías de las enajenaciones derivadas de la reestructuración: 21 millones EUR por las menores necesidades de financiación,
- el efecto acumulado de los costes de la reestructuración: 46,2 millones EUR repartidos entre:
 - el plan social de reestructuración propiamente dicho: 20,4 millones EUR,
 - los gastos de retirada del servicio de los buques en venta: 1,8 millones EUR,
 - los costes del despliegue de la actividad hacia el Magreb: 9 millones EUR,
 - la amortización de la NGV Liamone, o sea, 15 millones EUR.

2.3.8.2. Método basado en los fondos propios necesarios para asegurar la financiación de la flota existente

- (127) El segundo método consiste en determinar la cuantía de los fondos propios que exigirían los establecimientos bancarios para la totalidad de la flota, sabiendo que dichos establecimientos suelen reclamar, para financiar la compra de un buque, fondos equivalentes a un 20 %-25 % del valor del mismo. El cálculo realizado por las autoridades francesas sobre la base de un coste de adquisición histórico de la flota de 843 millones EUR sitúa 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 entre 101 y 140 millones EUR.

2.3.8.3. Método basado en la comparación con el nivel de capitalización de compañías marítimas similares

- (128) Este último método calcula 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 %. Las autoridades francesas sostienen que el modelo financiero conduce a una media del 77 % en el período 2002-2007, antes de beneficios, con fondos propios de 169 millones EUR en 2007. Las autoridades francesas observan que ese nivel de patrimonio neto se obtendría mediante una recapitalización de 76 millones EUR en 2002, en el supuesto, claro está, de que las medidas previstas en el plan de reestructuración surtan los efectos previstos.

- (129) En su carta de 3 de julio de 2002, las autoridades francesas ampliaron la muestra de empresas marítimas a otras dos compañías, lo que condujo a una ratio media de fondos propios/deuda del 83 %, en lugar del 79 %.

- (130) Al ser el resultado más bajo obtenido con los tres métodos, la cuantía de 76 millones EUR fue la aprobada por las autoridades francesas para la recapitalización.

2.4. Resultados previstos de la ayuda a la reestructuración

- (131) Las autoridades francesas han examinado, no solamente los resultados que se esperan del plan de reestructura-

⁽⁴²⁾ Es decir, -29 millones EUR [190 millones de francos franceses (FRF)] de 1991 a 1999, cifra validada por la Comisión en su Decisión 2002/149/CE, de 30 de octubre de 2001, relativa a las ayudas estatales otorgadas por Francia a la Société nationale maritime Corse-Méditerranée (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.

⁽⁴³⁾ La partida disminuye de 86 a 62 millones EUR en el balance durante el período, consecuencia de la prolongación de 12 a 20 años del período de amortización, el menor uso de este medio y la utilización del *leasing* para la adquisición de las últimas unidades entregadas.

ción según distintos supuestos, sino también las consecuencias de una eventual reducción de las obligaciones de servicio público con posterioridad a 2007.

2.4.1. Previsión de resultados del plan

- (132) Las autoridades francesas han estudiado la evolución de la situación financiera de SNCM con arreglo a tres supuestos distintos que se resumen en el cuadro 5: uno optimista, otro pesimista, y un tercero intermedio que se corresponde con el plan de reestructuración elegido.

2.4.1.1. Supuesto optimista

- (133) Por lo que respecta al servicio de Córcega, el supuesto prevé un incremento del atractivo de la isla gracias a políticas de inversiones y de comunicación. Córcega sigue siendo un destino turístico privilegiado. La cuota de mercado del transporte marítimo se incrementa con relación a la del transporte aéreo (estancias más prolongadas, en familia y con automóvil) y el transporte marítimo francés se beneficia de la frecuencia y variedad de los servicios propuestos.

- (134) Como resultado, tanto los precios como el volumen de tráfico se mantienen a muy buen nivel, lo que conduce a ingresos netos más elevados de lo previsto, si bien el crecimiento del servicio Niza-Córcega se ve limitado por la reducción de capacidad efectuada por SNCM.

- (135) En cuanto a la conexión con el Magreb, el supuesto no prevé ningún factor de importancia que perturbe la tendencia al crecimiento de los mercados. La mejora de la oferta, desde los puntos de vista cualitativo y cuantitativo, junto a un mercado que crece cada vez más rápidamente, permite a SNCM aspirar a unos ingresos netos superiores a las previsiones del plan de reestructuración, sobre todo en temporada alta. También aquí la capacidad máxima que se puede ofrecer en los períodos punta circunscribe las posibilidades de crecimiento.

- (136) Con arreglo a su plan de reestructuración, SNCM ha decidido vender la mitad de su capacidad. Según este supuesto, gracias a su creciente notoriedad en los importantes mercados de los minicruceros y el turismo de negocios, así como a los positivos efectos de la incorporación de un nuevo buque y una oferta que permite

alcanzar objetivos inaccesibles hasta la fecha, SNCM puede comercializar dos terceras partes de las franjas posibles. Según este supuesto optimista, se produce una mejora:

- del resultado ordinario, que pasa de [...] a [...] millones EUR de media,
- de los fondos propios a final de período, que pasan de [...] a [...] millones EUR.

2.4.1.2. Supuesto pesimista

- (137) En este supuesto se produce una degradación de la situación económica y social en Francia. Se estancan los intercambios con Córcega y el Magreb. El tráfico es inferior al previsto.

- (138) En un supuesto semejante, SNCM sólo puede comercializar una tercera parte de las franjas posibles. Esta evolución negativa viene acompañada de un incremento del 9 % del precio del combustible a partir de 2003. El supuesto conduce a una degradación:

- del resultado ordinario que pasa, de [...] a [...] millones EUR de media,
- de los fondos propios a final de período, que pasan de [...] a [...] millones EUR. En este supuesto, SNCM sustituye el *Ile de Beauté* por un buque de ocasión, y no sustituye el *Corse*, optando por prolongar su actividad.

2.4.1.3. Examen de los diferentes supuestos

- (139) Los supuestos optimista y pesimista pueden parecer poco matizados, pero conviene precisar los aspectos siguientes:

- por una parte, las hipótesis asumidas en relación con el tráfico permiten respetar los objetivos del plan de reestructuración sin poner en cuestión ni el programa de servicios ni la flota. Una disminución o un incremento más acentuados del tráfico llevarían fuera de ese marco, obligando a elaborar otras combinaciones de servicios y, en consecuencia, otra composición de la flota. Si de ello se derivase un

grave trastorno económico en el marco de la concesión de servicio público, podría aplicarse la cláusula de salvaguardia que figura en el contrato de concesión, lo que conduciría a una redefinición del servicio,

- por otra parte, los servicios de Córcega y el Magreb siguen lógicas de funcionamiento distintas. Sus evoluciones pueden, por tanto, ser convergentes o divergentes. Así, el mercado corso puede depender del contexto de la isla. Por otra parte, sucesos violentos podrían hacer peligrar súbitamente el incremento del tráfico con Argelia. El mercado tunecino parece más estable, pero la competencia es muy intensa. En total, la probabilidad de que todos estos mercados evolucionen simultáneamente en el mismo sentido es escasa. Las hipótesis propuestas parecen así constituir globalmente una gama bastante representativa de las posibles evoluciones.
- (140) Las cuentas de explotación derivadas de los supuestos optimista y pesimista han sido realizadas a oferta constante, para evidenciar los efectos de las posibles evolu-

ciones de la coyuntura. Evidentemente, manteniéndose en el marco general elegido, es decir, 11 buques y mantenimiento de líneas, la compañía adaptará más en detalle su oferta a la demanda a fin de conservar su equilibrio. Este podría ser el caso, en particular, en el supuesto pesimista aplicado a las redes Niza-Córcega y del Magreb. Como ejemplo, se ofrecen algunas posibles medidas:

- explotación en junio y septiembre de la pequeña NGV de manera acelerada, en sustitución del *Liamone*: mejora del resultado cifrada en [...] millones EUR,
- reducción del número de buques utilizados en algunas semanas de invierno: mejora del resultado cifrada en [...] millones EUR,
- reducción del número de viajes en temporada baja (uno cada dos semanas) en las rutas de Argelia: mejora del resultado cifrada en [...] millones EUR.

CUADRO 5

Hipótesis utilizadas en los supuestos

		Supuesto pesimista	Supuesto del plan de reestructuración	Supuesto optimista
Mercado marítimo desde Francia	Córcega	[...]	[...]	[...]
	Argelia	[...]	[...]	[...]
	Túnez	[...]	[...]	[...]
Tráfico de pasajeros SNCM	Marsella/Córcega	[...]	[...]	[...]
	Toulon/Córcega	[...]	[...]	[...]
	Golfo de Génova	[...]	[...]	[...]
	Magreb	[...]	[...]	[...]
Ingresos netos medios de SNCM en el período 2003-2006 (en millones EUR)	Marsella/Córcega	[...]	[...]	[...]
	Toulon/Córcega	[...]	[...]	[...]
	Golfo de Génova	[...]	[...]	[...]
	Argelia	[...]	[...]	[...]
	Túnez	[...]	[...]	[...]
	Turismo marítimo	[...]	[...]	[...]

- (141) Los distintos supuestos conducen a las siguientes simulaciones, que las autoridades francesas han transmitido a la Comisión. Estas simulaciones demuestran que SNCM debe volver a la rentabilidad en los tres casos.

CUADRO 6

Evolución de los principales indicadores financieros de SNCM

		Supuesto pesimista	Supuesto del plan de reestructuración	Supuesto optimista
Media 2003/2006	Transporte de pasajeros	[...]	[...]	[...]
	Transporte de automóviles	[...]	[...]	[...]
	Transporte de carga (ml)	[...]	[...]	[...]
	Margen bruto de explotación (en millones EUR)	[...]	[...]	[...]
	Compensación financiera (en millones EUR)	[...]	[...]	[...]
	Resultado ordinario (en millones EUR)	[...]	[...]	[...]
2007 (en millones EUR)	Fondos propios	[...]	[...]	[...]
	Deuda total	[...]	[...]	[...]
	Ratio ^(a) fondos propios/(Préstamos + <i>leasing</i> – Tesorería)	[...]	[...]	[...]

^(a) Esta ratio tiene en cuenta la adquisición de algunos buques mediante leasing.

2.4.1.4. Evolución prevista de la situación financiera de SNCM en el supuesto elegido

- (142) En su plan de reestructuración las autoridades francesas presentaron una maqueta financiera más detallada para el período 2002-2007, sobre la base del supuesto intermedio elegido, asumiendo hipótesis relativamente conservadoras: crecimiento previsto del producto interior bruto: 1,5 %; tipo de interés sobre préstamos: 5,5 %; tipo de productos financieros: 4,5 %; tipo de la deuda a corto plazo: 5 %. Esta maqueta, que se reproduce en el cuadro 7, ofrece las previsiones para las cuentas de resultados y balances de los seis próximos años, entre 2002 y 2007. Entre otros aspectos, muestra una vuelta a resultados ordinarios positivos a partir de 2003.

CUADRO 7

Maqueta financiera para el período 2002-2007

(en millones EUR)

	2000 Realizado	2001 Realizado	2002 Plan	2002 Realizado	2003 Plan	2004 Plan	2005 Plan	2006 Plan	2007 Plan
Cifra 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	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Deuda financiera neta (sin contar <i>leasing</i>)	135,8	134,5	67,7	144,8	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
<i>Ratios financieras</i>									
Resultado ordinario/cifra de negocio + subvenciones	-5 %	-2 %	0 %	-2 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Fondos propios/deuda en balance	50 %	22 %	176 %	23 %	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Las cifras correspondientes a 2000 y 2001 se han obtenido del informe anual de 2001 de SNCM.
Realizado 2002 obtenido de la contabilidad provisional presentada por SNCM en 15.5.2003.

- (143) En este supuesto, la actividad en el tráfico con el Magreb pasará de una cifra de negocio de aproximadamente [...] millones EUR en 2001 a [...] millones EUR a partir de 2003 ⁽⁴⁴⁾. El resultado ordinario de esta red deberá mantenerse a un nivel situado entre [...] y [...] millones EUR para el período 2002-2005..
- (144) En la red Niza-Córcega, la sometida a una competencia más intensa, la cifra de negocio de SNCM se situará en torno a [...] millones EUR, a los que se añadirán aproximadamente 5 millones de compensación pública derivada de la ayuda social. Debido a su alta calidad y, por lo tanto, al precio de adquisición proporcionalmente elevado de su principal medio náutico, la NGV *Liamone*, la explotación de dicha línea no permitiría cubrir la totalidad de los costes de amortización del buque (equivalentes a las cuotas de *leasing*), lo que conduce a un resultado ordinario del orden de [...] a [...] millones EUR. La amortización excepcional de 14,8 millones EUR del buque, prevista en el plan de reestructuración y consignada en la contabilidad anual de 2001, permitirá resituarse al buque en su valor de uso para la empresa y compensará en 1,8 millones EUR anuales las futuras cuotas del *leasing*, lo cual permitirá volver a una situación aproximada de equilibrio en el servicio entre Niza y Córcega ⁽⁴⁵⁾. La empresa ha precisado que la solución alternativa, es decir, la venta del *Liamone*, no parece aconsejable, una vez estudiada la cuestión, debido a la situación del mercado y a las pérdidas que se derivarían de la rescisión anticipada del contrato de *leasing*.
- (145) En cuanto a la actividad histórica de la compañía en el servicio entre Marsella (y Toulon) y Córcega, la cifra de negocio prevista era de 84 millones EUR en 2002, y debería oscilar entre [...] y [...] millones EUR en los años siguientes. Conviene señalar que para la cifra de negocio total del servicio de Córcega se prevé un descenso de 9 millones EUR en 2002 con respecto 2001, lo que supone un 8 %. La contabilidad de 2002 confirma este descenso previsto (-10 millones EUR de ingresos en concepto de transporte de pasajeros). En consecuencia, la cuota de mercado de SNCM disminuye cuatro puntos (25,1 % a 21,8 %) entre 2001 y 2002, en beneficio de sus competidores (incremento de 5,6 puntos, hasta el 16,8 %).
- (146) En los servicios desde Marsella, en lo sucesivo los únicos afectados por la concesión de servicio público, la subvención prevista habría debido limitarse a 69 millones EUR aproximadamente en 2002, para seguir reduciéndose hasta 61-63 millones EUR durante la ejecución del plan, lo que representa una disminución sustancial frente a los 87 millones EUR percibidos en 2001. Sin embargo, el resultado ordinario de la red dedicada al servicio público, negativo en 2001 y 2002, deberá pasar a [...] millones EUR en 2003, [...] millones EUR en 2004-2005 y por último a [...] millones EUR en 2006.
- (147) En 2002 el resultado ordinario alcanzado por la compañía se cifra en -5,8 millones EUR, según las actuales estimaciones, lo que guarda continuidad con los resultados de 2001 pero defrauda las previsiones del plan de reestructuración. Al margen de las variaciones entre partidas en el interior de la cuenta de resultados, este resultado ordinario parece explicarse por la no devolución del impuesto sobre actividades económicas (2,4 millones EUR), que será objeto de una desgravación en origen en 2003, y por el reembolso parcial de las cotizaciones patronales de Assedic (cotización por desempleo) y los complementos familiares, es decir, un importe a deducir de 3,5 millones EUR.
- (148) La aportación de capital de 76 millones EUR, así como la vuelta a la rentabilidad de la explotación, prevista a partir de 2003, deberían permitir, según las autoridades francesas, incrementar los fondos propios desde su nivel actual de aproximadamente 30 millones EUR a 120 millones EUR a corto plazo (2003), y posteriormente a [...] millones EUR cuando concluya el plan (2006-2007). Esto permitirá una reducción de la deuda financiera desde su nivel actual (145 millones EUR) a niveles de [...] millones EUR entre 2003 y 2005. En los últimos años del plan se prevé un aumento de la deuda, debido a la compra de uno o dos buques con vistas a la renovación de la flota.

2.4.2. Supuestos sobre la situación posterior al plan de reestructuración

⁽⁴⁴⁾ Esta evolución se ha podido comprobar a partir de 2002 con un incremento de más de 9 millones EUR en los ingresos por pasaje en esta zona. A pesar de la estabilidad de las tarifas, ha mejorado el ingreso unitario gracias a una mejor repartición entre los diversos tipos de tarifas.

⁽⁴⁵⁾ Observación los costes de arrendamiento, incluidos en el resultado corriente, se mantendrán en el nivel anterior, pero se consignará anualmente una amortización de 1,8 millones EUR como resultado excepcional para obtener este efecto en el resultado neto.

- (149) Es importante saber cuál será la situación competitiva de la compañía en 2006, al término del actual contrato de concesión de servicio público, así como su viabilidad. Sin embargo, tanto la naturaleza como el contenido de ese contrato a partir de 2006 son difíciles de prever actualmente.
- (150) Para SNCM, y con relación a las actuales circunstancias, en que se utilizan cuatro cargueros mixtos y dos transbordadores de automóviles, una situación en la que, por ejemplo, ya no fuera necesario uno [...] reduciría los ingresos en aproximadamente [...] millones EUR (y [...] millones EUR de subvenciones). La disminución de los gastos de personal, otros costes de explotación y costes de capital (amortizaciones y gastos financieros) permitirían limitar la degradación de resultados a aproximadamente [...] millones EUR, es decir, [...] del beneficio planificado para el fin de período. Desde un punto de

vista financiero, los costes de la reestructuración, calculados en 20 millones EUR para 260 empleados, se compensarían de sobra con la venta del buque en cuestión, por ejemplo el [...], que generaría [...] millones EUR en efectivo y [...] millones EUR de plusvalía antes de impuestos.

- (151) Las autoridades francesas han previsto también una situación hipotética más extrema, con solamente [...] cargueros mixtos, es decir [...] de los medios utilizados actualmente en el servicio entre Marsella y Córcega, que seguirían empleándose en el marco de la concesión de servicio público, más un transbordador de automóviles explotado en régimen de competencia con la ayuda social ⁽⁴⁶⁾. En tal supuesto se prevé una reducción de ingresos del orden de [...] millones EUR (y [...] millones EUR de subvenciones), es decir un [...] % de los ingresos totales derivados de la conexión Marsella-Córcega. La reducción de los gastos de personal, otros costes de explotación y costes de capital (amortizaciones y gastos financieros) sería, sin embargo, insuficiente para garantizar un resultado positivo: una baja de aproximadamente [...] millones EUR con respecto al plan, SNCM registraría una pérdida limitada de aproximadamente [...] millones EUR. Los costes de la reestructuración, calculados en 34 millones EUR para 450 empleados, se verían sin embargo compensados con la venta de dos buques, por ejemplo, el [...] y el [...], que generaría [...] millones EUR de tesorería y [...] millones EUR de plusvalía antes de impuestos.

- (152) Las autoridades francesas se han abstenido de considerar hipótesis más graves, al estimar que todo supuesto conducente a una disminución de más del 50 % de la actividad de SNCM pondría en cuestión el fin social mismo de la empresa. Subrayan, no obstante, que se trata de una situación extrema que la aplicación del plan debe poder evitar, devolviendo rápidamente a la compañía a una situación competitiva que le permita obtener al menos una parte del futuro contrato de servicio público.

2.5. Otras ayudas en favor de SNCM

- (153) SNCM ha disfrutado en el pasado de las ayudas individuales siguientes:

- subvenciones de explotación en compensación por sus obligaciones de servicio público, lo que representa 787 millones EUR durante el período 1991-2001. Estas cifras fueron objeto de una Decisión favorable de la Comisión aprobada el 30 de octubre de 2001 ⁽⁴⁷⁾,

- una ayuda de salvamento, en forma de anticipo reembolsable de 22,5 millones EUR, objeto también de una Decisión favorable de la Comisión el 17 de julio de 2002 ⁽⁴⁸⁾, ayuda que ya ha sido íntegramente devuelta por SNCM.

- (154) SNCM percibe actualmente una compensación financiera por la ejecución de las obligaciones de servicio público en las líneas entre Marsella y Córcega durante el período 2002-2006 en el marco del oportuno contrato ⁽⁴⁹⁾, cuyo importe puede ascender a 321,5 millones EUR para la totalidad del período.

- (155) La compañía se ha beneficiado en el pasado, y debe de seguir haciéndolo en el futuro, de los siguientes regímenes de ayudas, accesibles a toda compañía marítima:

- ayudas indirectas a través de un régimen de ayudas individuales de carácter social aplicado al servicio marítimo de Córcega, en favor de determinadas categorías de pasajeros, régimen que ya fue objeto de una decisión favorable de la Comisión ⁽⁵⁰⁾,
- régimen de devolución del impuesto de actividades económicas para las compañías marítimas ⁽⁵¹⁾.

2.6. Descripción de las razones que hayan motivado la incoación del procedimiento

2.6.1. Dudas sobre la pertinencia del plan de reestructuración

- (156) En su Decisión de 19 de agosto de 2002, la Comisión expresó ciertas dudas sobre el plan de reestructuración, dada la inexistencia de un análisis de los factores que motivaron las pérdidas de la empresa. En particular, la Comisión planteó algunas cuestiones en torno a los puntos siguientes:

- relación entre las pérdidas y las obligaciones de servicio público,

⁽⁴⁸⁾ Decisión de la Comisión de 17 de julio 2002, asunto NN 27/2002, ex N 849/2001, ayuda de salvamento a favor de SNCM (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

⁽⁴⁹⁾ Véase a este respecto el punto 2.1.2. Véase también la Decisión 2002/149/CE.

⁽⁵⁰⁾ Decisión de la Comisión de 2 de julio de 2002, asunto N 781/2001: Régimen de ayudas individuales de carácter social para las comunicaciones marítimas con Córcega.

⁽⁵¹⁾ Decisión de la Comisión de 7 de diciembre de 2000, asunto N 593/2000: Modificación del régimen de devolución de la parte marítima del impuesto sobre actividades económicas (*taxe professionnelle*). Este régimen se ha modificado en dos ocasiones.

⁽⁴⁶⁾ Véase el considerando 155.

⁽⁴⁷⁾ Decisión 2002/149/CE citada.

- efectos de la política de compras de buques de SNCM sobre sus cuentas de resultados,
- medidas previstas para incrementar la productividad de la empresa.

(157) Además, la Comisión señaló algunas lagunas en el plan:

- falta de medidas concretas para reducir los consumos intermedios,
- ausencia de indicaciones sobre la futura política de tarifas de SNCM.

2.6.2. Dudas sobre la pertinencia del cálculo utilizado para determinar la cuantía de la ayuda

(158) Además, la Comisión se preguntaba también, no sólo por la pertinencia del método de cálculo utilizado por las autoridades francesas para fijar el importe de la recapitalización, sino también sobre algunas de las hipótesis asumidas para establecer las simulaciones financieras. En efecto, el método elegido para justificar los 76 millones EUR destinados a la recapitalización se basa en una simulación financiera en la que no se aprecian con claridad todas las hipótesis subyacentes, ni tampoco la manera en que se atribuye un valor de referencia del 79 % a la ratio fondos propios/deuda a largo plazo.

3. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

3.1. Observaciones de Corsica Ferries

3.1.1. Primera carta de observaciones

- (159) Por carta de 8 de enero de 2003 ⁽⁵²⁾, el bufete Scapel, Scapel-Grail et Bonnaud envió las observaciones de su cliente, Corsica Ferries.
- (160) En primer lugar, la carta de observaciones pone en duda que SNCM sea una empresa en crisis en el sentido que dan a esta expresión las Directrices. Recuerda que el contrato de concesión de servicio público garantiza a la compañía una subvención pública del orden de 64,3 millones EUR de promedio anual, es decir, un total de 321,5 millones EUR en cinco años. Según esta compañía, el artículo 5 del contrato de concesión de servicio público garantiza a SNCM un *cash-flow* de 72,8 millones

EUR. Por otra parte, Corsica Ferries subraya que de los 40,6 millones EUR de pérdidas registradas en 2001 por SNCM, 15 millones EUR proceden de la amortización aplicada a la NGV *Liamone*.

(161) El segundo lugar, Corsica Ferries se pregunta por la capacidad de SNCM para convertirse en una empresa rentable en sus líneas no subvencionadas. Por otra parte, constata que, al contrario de lo anunciado en el plan de reestructuración ⁽⁵³⁾, Livorno sigue figurando en las rutas de SNCM. Por lo que respecta a los servicios desde Niza y Toulon, Corsica Ferries manifiesta sus dudas en cuanto a la capacidad de SNCM para hacer rentables estas líneas. En cuanto al tráfico con el Magreb, precisa que SNCM deberá afrontar una competencia temible de CTN y ENTV. Por lo que se refiere a la reducción de costes, Corsica Ferries lamenta no haber tenido acceso a determinados elementos del plan de reestructuración. Sin embargo, pide a la Comisión que cuide de que las cuestiones planteadas por la propia Comisión en su Decisión de 19 de agosto de 2002 reciban respuestas convincentes de las autoridades francesas.

(162) En tercer lugar, Corsica Ferries insiste en que la ayuda prevista no conduzca a falseamientos indebidos de la competencia. Según esta empresa, la ayuda no debe utilizarse para facilitar la lucha contra los competidores permitiendo una oferta más agresiva desde el punto de vista comercial. La ratio fondos propios/deuda financiera del 79 % decidida por las autoridades francesas ⁽⁵⁴⁾ le parece exagerada cuando la compara con las ratios que ella misma ha observado en un grupo de diez compañías marítimas. Estas ratios oscilan entre el 23,69 % (Moby Lines) y el 55,09 % (Grimaldi), pasando por un 49,7 % de CMN.

(163) Según Corsica Ferries, el cálculo que da como resultado la cifra de 76 millones EUR es puramente ficticio. En su opinión, tal cuantía corresponde a los 500 millones FRF que la compañía perderá de su dotación de continuidad territorial en el nuevo período 2002-2006.

(164) Según Corsica Ferries, SNCM habría podido disponer de esa cantidad movilizado plusvalías latentes sobre su flota, o vendiendo algunas de sus participaciones financieras.

(165) Además, por lo que respecta a las participaciones de SNCM, Corsica Ferries observa que algunas de sus filiales han perdido su utilidad para las actividades de la compañía marítima, y cita expresamente las siguientes:

⁽⁵³⁾ La decisión por la que se incoó el procedimiento indicaba que el plan de reestructuración preveía, entre otras cosas, «el cierre de la línea Bastia-Livorno con material destinado a la misma».

⁽⁵⁴⁾ Véase el considerando 128 de la presente Decisión.

⁽⁵²⁾ Registrada por la Comisión el 15 de enero de 2003 con la referencia DG TREN A/10962.

- participación del 50 % en la compañía marítima Sud-Cargos,
- participación del 13 % en Amadeus, empresa especializada en los sistemas de reservas del sector del transporte aéreo,
- participación del 59,25 % en CMN,
- patrimonio inmobiliario de CGTH.

(166) En conclusión, según Corsica Ferries, el proyecto de ayuda pretende eludir las disposiciones del reglamento de cabotaje y vaciar de sentido la licitación publicada para el servicio marítimo de Córcega a partir de Marsella. Esta compañía sugiere que la ayuda a la reestructuración se conceda, en su caso, a partir de 2007 y solamente si SNCM no es seleccionada en la próxima licitación, que tendrá lugar en 2006, única hipótesis que, en opinión de Corsica Ferries, colocaría realmente en crisis a la compañía marítima pública.

(167) La carta de 8 de enero de 2003 viene acompañada de numerosos documentos (copias) ⁽⁵⁵⁾.

⁽⁵⁵⁾ Un artículo de *Le Marin* de 7 de junio de 2002 titulado «SNCM: un déficit record en 2001» (documento nº 2), horarios de carga mixta a Bastia en 2003-2006 (documento nº 3), lista de filiales de SNCM elaborada por *Cofacering* (documento nº 4), un artículo del diario *La Tribune* de 21 de diciembre 2001 titulado «L'État accorde 76 millions d'euros à SNCM» (documento nº 5), un artículo de *La Provence* de 7 de febrero 2002 titulado «Concurrence dans ses eaux, SNCM se déploie à l'international» (documento nº 6), el informe de actividad del puerto de Niza de noviembre de 2002 (documento nº 7), estadísticas de la temporada 2002 procedentes del observatorio regional de transportes de Córcega (documento nº 8), un artículo titulado «SNCM a dû baisser tous les tarifs sur ses lignes», (documento nº 9), un artículo sin fecha titulado «SNCM planche sur son projet industriel» (documento nº 10), un informe Fazi de 16 de septiembre de 2002 sobre el proyecto de reestructuración de SNCM, un artículo de *Le Marin* de 7 de junio de 2002 titulado «SNCM: un déficit record en 2001» (documento nº 11), un artículo del diario *La Provence* de 7 de diciembre de 2002 titulado «SNCM accepte de discuter en Corse [avec le STC]» (documento nº 12), un artículo del diario *L'antenne* de 11 décembre 2002 intitulé «Les détails de l'accord SNCM/STC» (documento nº 13), un artículo sin fecha de un diario no identificado titulado «SNCM va bénéficier d'une aide exceptionnelle de l'État de 76,2 millions d'euros» (documento nº 14), un despacho de AOL Mail de 21 décembre 2001 titulado «Le plan social de SNCM sans licenciement sec» (documento nº 15), un cuadro recapitulativo en el que figuran la razón fondos propios/deudas de diez compañías marítimas (documento nº 16), le informe de observaciones definitivas de la Chambre Régionale des Comptes de mayo de 2002 sobre la gestión de la Office des Transports de Corse (documento nº 17), un artículo del diario *La Provence* del sábado 4 de diciembre de 2002 titulado «Le patron des Corsica Ferries attaque SNCM» (documento nº 18), un artículo de *La Provence* del sábado 4 de enero 2003 titulado «Le président SNCM part à l'assaut des Corsica Ferries» (documento nº 19).

3.1.2. Segunda serie de observaciones

(168) Por correo electrónico de 16 de enero de 2003, el Director General de Corsica Ferries envió a la Comisión una copia de un comunicado de prensa de la Agencia France Presse y el dossier de la rueda de prensa que el presidente de SNCM ofreció el 14 de enero de 2003 con motivo de la presentación de la nueva gama de tarifas de SNCM para ese año.

3.1.3. Reunión entre Corsica Ferries y la Comisión

(169) En una reunión celebrada el 4 de febrero de 2003 entre la Comisión y representantes de Corsica Ferries, a solicitud de estos últimos, dicha empresa presentó mediante transparencias una serie de gráficos sobre las plusvalías potenciales de SNCM. Estos documentos fueron transmitidos a las autoridades francesas para comentario por carta fechada el 21 de febrero de 2003.

(170) Los representantes de Corsica Ferries indicaron oralmente que el mercado de las travesías entre Francia continental y Córcega muestra un buen comportamiento, con crecimientos del 17 % entre 2000 y 2001 y del 13 % entre 2001 y 2002. Recordaron que su compañía no se había opuesto a la Decisión 2002/149/CE sobre la compensación de las obligaciones de servicio público, por considerar que de poco serviría remover el pasado, pero que prestaría considerable atención a las condiciones que impondrá la Comisión en el presente asunto.

(171) Los representantes de Corsica Ferries se felicitaron por los esfuerzos que realiza la Comisión en favor de la liberalización del mercado de cabotaje. Según manifestaron, el Reglamento de cabotaje ha permitido poner fin a los convenios que benefician a los operadores históricos. Ha permitido una competencia que ha inducido al operador histórico a incrementar considerablemente la calidad de sus servicios a Córcega. Según Corsica Ferries, los habitantes de la isla habían sufrido ya demasiado tiempo la mala calidad a bordo de los buques de SNCM cuando ésta era la única compañía que prestaba servicio en esa ruta.

(172) Los representantes de Corsica Ferries expresaron su temor de que SNCM utilice la ayuda para rebajar sus tarifas entre Toulon/Niza y Córcega. En este sentido, manifestaron oralmente que, aunque sobre el papel las tarifas de SNCM y de Corsica Ferries son similares, aquélla ha incrementado fuertemente el número de días en los que aplica tarifas bajas.

(173) Durante la reunión, los representantes de Corsica Ferries expusieron las tres principales causas estructurales que explican por qué SNCM soporta, según ellos, costes más importantes que Corsica Ferries:

— adquisición de buques en astillero, a precios más elevados que los de mercado,

— personal navegante más costoso, al recibir mejor trato que el exigido por los convenios colectivos franceses aplicables,

— personal de tierra sobredimensionado: a igualdad de tráfico, Corsica Ferries emplea tres veces menos personas en tierra que SNCM. Buena parte de las actividades de tierra de SNCM debería ser externalizadas, siguiendo el ejemplo de Corsica Ferries.

(174) Durante la reunión, los representantes de Corsica Ferries criticaron además el plan de reestructuración basándose en los tres puntos siguientes:

— el plan no prevé una reducción real de personal: la disminución prevista es demasiado tímida, ya que la mayor parte de los 300 puestos de trabajo eliminados corresponden a bajas naturales,

— no se han movilizado las participaciones de SNCM para el esfuerzo de la reestructuración: en la contabilidad de la empresa duermen numerosas participaciones en distintas sociedades que poseen un valor de mercado mucho mayor que el valor contable anotado en los libros de la compañía,

— las plusvalías sobre los buques no se han tenido en cuenta: como consecuencia de prácticas de amortización acelerada, el valor contable de los buques en el activo de las compañías marítimas es a menudo inferior a su valor de mercado, lo que falsea la imagen que proporciona el balance. Por lo que respecta a SNCM, Corsica Ferries evalúa las plusvalías latentes sobre buques antiguos en 148 millones EUR. El valor real de los buques habría permitido a SNCM obtener préstamos hipotecarios o contratos de *lease-back* por un importe total superior a los 76 millones EUR de la ayuda a la reestructuración.

3.2. Observaciones del Presidente del Grupo Stef-TFE

(175) El Presidente del Grupo Stef-TFE, empresa especializada en la logística del frío, transmitió a la Comisión, por carta de siete de enero de 2003 ⁽⁵⁶⁾, sus observaciones sobre el proyecto de reestructuración de SNCM. El Presidente subraya que su grupo es el accionista de referencia de CMN, dado que controla la dirección de esta empresa. En su carta de observaciones, explica que los vínculos de capital que unen a SNCM y CMN son el resultado de la reclasificación efectuada en 1992 de las acciones de CGMF ⁽⁵⁷⁾. Según Stef-TFE, la participación de SNCM en CMN debe analizarse como un activo puramente financiero.

(176) Por otra parte, la carta de observaciones subraya que ambas compañías, CMN y SNCM, son independientes y compiten en las líneas que no parten de Marsella, a pesar de compartir el contrato de concesión de servicio público. Esta situación se hizo necesaria, según Stef-TFE, por la estructura misma del pliego de condiciones de la licitación, que obligó a las compañías a presentar una oferta conjunta, pues ninguna de ellas podía responder por sí misma a la totalidad de las necesidades.

(177) La carta indica que el Grupo Stef-TFE se comprometería a «comprar, parcialmente o en su totalidad, preferiblemente esto último, la participación de SNCM en CMN», cuyo valor calcula en una cifra que oscila entre 15 y 17 millones EUR, en caso de que la Comisión considerase, en las condiciones que podría imponer en su decisión final, que «la enajenación es necesaria para el buen equilibrio del plan de reestructuración».

(178) La carta contiene un anexo en el que se describe la evolución del accionariado de CMN y el informe anual del Grupo Stef-TFE correspondiente a 2001.

3.3. Observaciones de los representantes de los entes territoriales

(179) Por carta de 18 de diciembre de 2002 ⁽⁵⁸⁾, el alcalde de la ciudad de Marsella subrayó la importancia económica de SNCM para la economía regional, señalando que la

⁽⁵⁶⁾ Registrada el 8 enero 2003 por la Comisión con la referencia DG TREN A/10304.

⁽⁵⁷⁾ Véase sobre este tema el punto 2.1.1.1.

⁽⁵⁸⁾ Registrada el 3 enero 2003 por la Comisión con la referencia DG TREN A/10021.

compañía aporta cada año a la región Provence-Alpes-Côte d'Azur 160 millones EUR y da empleo a 1 800 personas.

(180) En su carta de 9 de enero de 2003 ⁽⁵⁹⁾, el Presidente del Consejo Regional de Bouches-du-Rhône subrayó la importancia económica de SNCM para la economía regional, manifestando su deseo de que la Comisión se muestre favorable al proyecto de ayuda, permitiendo a SNCM culminar así con éxito su transformación. Asimismo, el 9 de enero de 2003, la Comisión recibió a un Consejero General de Bouches-du-Rhône, a solicitud de aquél. Durante dicha reunión, el Consejero General actuó de portavoz de su ente territorial y su presidente. Subrayó el peso económico de SNCM en la economía de Marsella. Recordó que solamente SNCM estaba en condiciones de garantizar un servicio de transporte marítimo fiable a Córcega. Reconoció que, si bien SNCM tal vez no había estado bien gestionada en el pasado, últimamente había realizado importantes progresos en su modernización bajo la dirección de su presidente, si bien restaban aún mejoras por realizar. En nombre de toda la clase política de la región de Marsella, manifestó su deseo de que la Comisión conceda a SNCM una última oportunidad para adaptarse a un universo competitivo que le resulta relativamente nuevo. Dijo que SNCM, como el resto de las compañías marítimas francesas de transporte de pasajeros, sufría como consecuencia de los regímenes sociales y fiscales más favorables que rigen en otros Estados miembros, en particular Italia ⁽⁶⁰⁾, país en el que están abanderados los buques de Corsica Ferries, su principal competidora.

(181) En carta de 9 de enero de 2003 ⁽⁶¹⁾, el Presidente del Consejo Regional Provence-Alpes-Côte d'Azur destacó que el procedimiento incoado por la Comisión tiene por objetivo comprobar si el plan de reestructuración propuesto permitirá, en su momento, garantizar la viabilidad de la empresa que actualmente se encuentra en crisis. Recordó las medidas previstas por el plan de reestructuración. Indicó que, en su opinión, se reúnen las condiciones para que ese plan garantice la viabilidad de la empresa. Según el Consejo Regional, SNCM es la única empresa en condiciones de garantizar una oferta suficiente para asegurar la continuidad territorial con Córcega. Por otra parte, indicó que más de 2 000 puestos de trabajo en la región Provence-Alpes-Côte d'Azur dependen de la actividad de SNCM, motivo por el cual el mantenimiento de esta última es vital para la economía regional.

(182) Por carta de 9 de enero de 2003 ⁽⁶²⁾, el Presidente del Consejo Ejecutivo de la Asamblea de Córcega comunicó el contenido de un debate de dicha Asamblea, que tuvo lugar el 18 de diciembre de 2002. En el curso de dicho debate, la Asamblea de Córcega emitió «un dictamen favorable» al proyecto de recapitalización de SNCM.

3.4. Observaciones de la Oficina de transportes de Córcega

(183) Por carta de 10 de enero de 2003 ⁽⁶³⁾, el Director general de la Oficina de transportes de Córcega (OTC) resaltó, en nombre de su presidente, que la licitación publicada para el contrato de concesión de servicio público ha sido objeto de una sola oferta, a saber, la del consorcio integrado por CMN y SNCM. Recuérdese que la OTC es la autoridad cedente, conjuntamente con el ente territorial de Córcega, del contrato de servicio público.

(184) En primer lugar, la OTC indicó que, al ser SNCM la única compañía capaz de cumplir las obligaciones del contrato por lo que respecta al tráfico de pasajeros, su desaparición «supondría inmediatamente una importante disminución de los servicios».

(185) En la carta de observaciones se recuerda que Córcega ha sufrido durante largo tiempo una insuficiencia de enlaces marítimos, y que hubo que esperar a la aplicación, en 1976, del principio de «continuidad territorial» para que se propusiera una oferta acorde con las necesidades. Deseosa de mantener un servicio marítimo fiable y de calidad, el ente territorial de Córcega ha incluido en su contrato mecanismos financieros de compensación o corrección en función de los niveles ofrecidos de eficacia y fiabilidad.

(186) Por otra parte, en la carta de observaciones se recuerda que las autoridades regionales de Córcega han tenido en cuenta la evolución de la oferta de servicios marítimos desde los puertos de Francia continental desde 1996 para circunscribir las obligaciones de servicio público a las rutas que parten de Marsella.

(187) Por último, la carta recuerda la importancia de SNCM para la economía corsa, subrayando que se trata de la compañía marítima establecida en Córcega «que da empleo al mayor número de residentes corsos (600 a bordo de buques y 170 en tierra) y realiza más compras

⁽⁵⁹⁾ Registrada el 10 enero 2003 por la Comisión con la referencia DG TREN A/10567.

⁽⁶⁰⁾ Véase a este respecto el punto 5.3.1.

⁽⁶¹⁾ Registrada por la Comisión con la referencia TREN A/11872.

⁽⁶²⁾ Registrada el 16 de enero 2003 por la Comisión con la referencia TREN A/11084.

⁽⁶³⁾ Registrada el 16 de enero 2003 por la Comisión con la referencia TREN A/11085.

en la isla (entre 25 y 30 millones EUR anuales, según datos de la compañía). Se añade que «el rechazo por parte de la Comisión del plan de reestructuración propuesto por el Estado francés tendría consecuencias fuertemente negativas para los equilibrios socioeconómicos de la isla».

- (188) En una segunda carta, fechada el 10 de febrero de 2003 ⁽⁶⁴⁾, la OTC precisa los dos ámbitos en los cuales, en calidad de autoridad cedente del servicio público, esperaba progresos por parte de SNCM. En primer lugar, la OTC informa de sus expectativas en cuanto a la mejora del diálogo social interno, subrayando el número «anormalmente elevado» de conflictos laborales que han afectado a los servicios marítimos de Córcega, a pesar de que la situación ha mejorado en los últimos años. A este respecto, la OTC ha previsto expresamente en el contrato de concesión de servicio público, sanciones financieras en caso de no ejecución por parte de la compañía de determinados servicios por motivos derivados de su responsabilidad. La segunda preocupación de la OTC es mejorar la información de los clientes en período de perturbaciones del tráfico. Sin embargo, la OTC destaca que, en lo que respecta a la información al pasaje, SNCM no es inferior a las demás compañías de transporte en general, si bien reitera la necesidad de que la compañía persevere en sus esfuerzos en esta materia.

4. COMENTARIOS DE FRANCIA

- (189) La Comisión envió los siguientes documentos a las autoridades francesas para comentario, en aplicación del apartado 2 del artículo 6 del Reglamento (CE) n° 659/1999:

- las observaciones de Corsica Ferries, en sendas cartas de 13 y 16 de enero de 2003,
- las observaciones de Stef-TFE, por carta de 16 de enero de 2003,
- las observaciones de la Región Provence-Alpes-Côte d'Azur, por carta de 5 de febrero de 2003,
- las observaciones del ente territorial de Córcega, por carta de 16 de enero de 2003,
- las observaciones del Consejo General de Bouches-du-Rhône, por carta de 16 de enero de 2003,
- las observaciones del Ayuntamiento de Marsella, por carta de 16 de enero de 2003,
- las observaciones de la OTC, mediante cartas fechadas el 16 de enero de 2003 y el 21 de febrero de 2003.

4.1. Comentarios de Francia sobre las observaciones de Corsica Ferries

- (190) Las autoridades francesas señalan que algunos de los datos presentados por Corsica Ferries sobre la oferta de SNCM son inexactos.

4.1.1. Política de tarifas de SNCM

- (191) Por fax enviado el 27 de mayo de 2003, las autoridades francesas presentaron datos a la Comisión para refutar las alegaciones de Corsica Ferries sobre la política de tarifas de SNCM.
- (192) La oferta de SNCM en el tráfico entre Niza y Córcega registró la evolución siguiente:

CUADRO 8

Evolución de la oferta de SNCM entre 2002 y 2003

(en %)

Oferta SNCM	2003/2002 en 12 meses
Travesías ofrecidas	– 3,7
Plazas de pasajeros ofrecidas	– 1,8
Plazas de vehículos ofrecidas	+ 0,3

- (193) Las autoridades francesas observan asimismo que las tarifas aplicadas por SNCM a los enlaces entre Niza y Córcega se han incrementado ligeramente con relación a 2002. En el marco de la política comercial de la empresa, se han adaptado las duraciones de los períodos en que se aplican las distintas tarifas, con el fin de reducir las diferencias de precios observadas en favor de Corsica Ferries. Según las autoridades francesas, la evolución de las tarifas de SNCM indicada por Corsica Ferries (de – 14 % a – 24 %) no se corresponde en absoluto con la realidad, y contrariamente a lo que afirma esta compañía, las tarifas de Corsica Ferries son muy inferiores a las aplicadas por SNCM.

⁽⁶⁴⁾ Registrada el 11 de febrero 2003 por la Comisión con la referencia TREN A/12979.

- (194) Según las autoridades francesas, Corsica Ferries intenta demostrar que SNCM practica una política de tarifas agresiva situando sus precios por debajo de los de Corsica Ferries. Las autoridades francesas juzgan erróneas las conclusiones de tal análisis, basadas en datos que consideran muy incompletos.

4.1.1.1. Tarifas promocionales

- (195) La tarifa promocional básica de Corsica Ferries se denomina *Jackpot*, y consiste en un precio global para el billete de ida y vuelta que se propone a partir de dos pasajeros y un vehículo ⁽⁶⁵⁾. Las autoridades francesas subrayan que dicha tarifa no figura en los documentos

presentados por Corsica Ferries, a pesar de que supone una parte significativa de sus ventas. A esa tarifa global se pueden acoger entre uno y cuatro pasajeros que viajen en un mismo vehículo. El suplemento que se les aplica corresponde a la tarifa básica a que esos pasajeros tienen derecho. Si los pasajeros suplementarios son niños o jóvenes, lo que es común en los vehículos ocupados por cuatro o cinco personas, el suplemento al precio global se cifra en 2,5 EUR por sentido en período naranja ⁽⁶⁶⁾. Si los pasajeros son de los denominados «sociales» ⁽⁶⁷⁾, el suplemento asciende a 5 EUR.

- (196) Esta estructura de tarifas, muy distinta de la utilizada por SNCM, produce las diferencias siguientes:

CUADRO 9

Comparación entre las tarifas de SNCM y Corsica Ferries en 2003

(en EUR) ^(a)

		Azul	Verde	Blanco	Rojo
SNCM	2 pasajeros ^(b) + 1 vehículo	100	135	170	215
	3 pasajeros ^(b) + 1 vehículo	130	165	190	270
	4 pasajeros ^(b) + 1 vehículo	150	180	200	330
Corsica Ferries	2 pasajeros + 1 vehículo	99	135	145	199
	3 pasajeros + 1 vehículo (1 social) ^(c)	109	151	163	233
	4 pasajeros + 1 vehículo (2 sociales) ^(c)	119	167	181	267
	3 pasajeros + 1 vehículo (1 niño) ^(d)	104	143	154	216
	4 pasajeros + 1 vehículo (2 niños) ^(d)	109	151	163	233

^(a) Precios sin impuestos.

^(b) Todo tipo de pasajeros.

^(c) Mayores, jóvenes (12-25 años), residentes, estudiantes, padres con hijos

^(d) Niños: 4-12 años

- (197) Tanto en SNCM como en Corsica Ferries las plazas que se venden a tarifas promocionales se fijan de manera dinámica mediante la técnica *yield management*. La relativa opacidad de la tarificación que efectúan los sistemas informáticos de reserva no permite a las autoridades francesas informar a la Comisión del número de plazas a las que Corsica Ferries aplica sus tarifas especiales. Por último, las autoridades francesas señalan que SNCM no ofrece productos *Plein Soleil* en todas sus travesías, al contrario que Corsica Ferries, que propone un producto de ese tipo en todas sus rutas.

4.1.1.2. Tarifas básicas

- (198) Las autoridades francesas recuerdan que la gama de tarifas de SNCM entre Niza y Córcega es sistemáticamente igual o superior a la de Corsica Ferries.
- (199) Por lo que respecta a los sistemas de colores utilizados para las tarifas, es cierto que SNCM ha incrementado la duración de su período azul entre abril y septiembre.

⁽⁶⁵⁾ La oferta promocional equivalente de SNCM se denomina *Plein Soleil*.

⁽⁶⁶⁾ Véase el cuadro 10 para el detalle de los períodos de tarifas.

⁽⁶⁷⁾ Véase el considerando 155 de la presente Decisión.

Tal iniciativa pretende compensar en parte la diferencia de precios existente entre SNCM y Corsica Ferries. Por otra parte, la prolongación del período azul sólo afecta a las travesías en sentido contrario al de mayor afluencia.

- (200) Las autoridades francesas presentaron el cuadro 10, en el que se compara la distribución de viajes por nivel de tarifas entre las dos compañías, en el tráfico entre Niza y Córcega durante el período abril-septiembre de 2003.

CUADRO 10

Comparación entre las duraciones de las distintas tarifas practicadas por SNCM y Corsica Ferries en 2003

(en %)

	SNCM			Corsica Ferries ^(a)		
		2003	Acumulado		2003	Acumulado
Muy caras	Rojo	18	100	(azul)	10	100
Caras	Blanco	19	84	(verde)	17	90
Relativamente caras	Verde	33	65	(amarillo)	24	73
Baratas	Azul	32	32	(naranja)	49	49

^(a) Los colores utilizados por Corsica Ferries difieren de los de SNCM, pero el principio es el mismo.

- (201) El contrato de concesión de servicio público contiene una cláusula de protección para mitigar los eventuales efectos de una estimación inexacta de los excedentes de costes derivados de la ejecución de la misión de servicio público. Según las autoridades francesas, contrariamente a lo que afirma Corsica Ferries, el contrato no elimina todos los riesgos para SNCM y CMN, según demuestran los elementos siguientes:

- las variaciones de ingresos en una franja del 2 % por encima o por debajo de los datos básicos no dan origen a corrección de la compensación,
- la corrección de la compensación por variaciones de los ingresos superiores a dicha franja es sólo parcial,
- las correcciones se limitan a un 1,66 % acumulado de la compensación financiera sobre el total de la duración del contrato.

- (202) Las autoridades francesas recuerdan que el contrato de servicio público no garantiza el beneficio de la explotación: por el contrario, prevé un máximo para la remuneración del capital. Se recuerda que el único objetivo

de la subvención de servicio público es compensar de manera equitativa los costes derivados del desempeño de la misión de servicio público. En consecuencia, no puede considerarse una «garantía de *cash-flow*».

- (203) En sus comentarios, las autoridades francesas se preguntan por los fundamentos de la declaración de Corsica Ferries, según la cual CMN figura entre las empresas marítimas más rentables de Europa. En efecto, nada permite afirmar semejante cosa: el resultado neto medio de la empresa en los cinco ejercicios 1997-2001 se sitúa en 1,27 millones EUR, para una cifra de negocio media, antes de la compensación, de 36,4 millones EUR. Además, el comportamiento de la compañía está vinculado en gran parte al contrato de concesión del servicio público Marsella-Córcega, en el cual, en su calidad de concesionaria conjunta, completa con tres buques la oferta principal de SNCM.

4.1.2. Servicio de Córcega a partir de Niza y Toulon

- (204) Las autoridades francesas recuerdan las circunstancias siguientes:

- SNCM ha abandonado por completo la explotación regular entre Córcega y Toulon; las pocas veces que se ha utilizado este último puerto se deben a razones técnicas vinculadas a la rutas entre Marsella y Córcega (número de travesías entre Toulon y Córcega: 187 en 2001; 83 en 2002; nueve en los dos primeros meses de 2003),
- los programas Niza-Córcega de SNCM se han aligerado claramente, en especial en temporada baja, lo cual, junto a los ahorros generales de gestión, permiten aspirar al equilibrio de las cuentas del sector Niza-Córcega, tal como se muestra en las maquetas financieras.

- (205) Según las autoridades francesas, la eliminación total del servicio de Córcega a partir de Niza habría tenido las siguientes consecuencias para SNCM:

- ruptura de la complementariedad de Niza y Marsella y, como consecuencia, un desequilibrio de la oferta de SNCM, cuando Corsica Ferries opera hacia Córcega a partir de cuatro puertos continentales (Toulon, Niza, Savona y Livorno),

- ruptura de la necesaria complementariedad del servicio nocturno (a partir de Marsella) y diurno (desde Niza), cuando Corsica Ferries ofrece ambos tipos de prestaciones,
- creación de una situación de cuasi-monopolio en beneficio de Corsica Ferries entre Toulon y Livorno,
- puesta en venta simultánea, y por lo tanto difícil de realizar en condiciones aceptables, de tres naves de gran velocidad.

4.1.3. Servicio del Magreb

- (206) Por lo que se refiere a las actividades de SNCM en el norte de África, las autoridades francesas consideran inaceptables las observaciones carentes fundamento, y dicho sea de paso, a veces inexactas, de Corsica Ferries, cuando ésta subraya «la indiferencia de SNCM ante la disminución de su cuota de mercado o la falta de consideración de esta compañía con respecto a su clientela argelina».
- (207) Francia destaca que la disminución del tráfico de SNCM con destino a Argelia se debe esencialmente a decisiones adoptadas por el Estado francés, el cual, tras haber suspendido totalmente las relaciones marítimas con Argelia a principios de 1995 (tras el desvío del Airbus de Air France a Marsella), sólo autorizó una restauración progresiva del tráfico, acompañada de medidas de seguridad que, por indispensables que sean, han gravado seriamente la explotación de esa línea.
- (208) Por último, Francia recuerda que el nivel de actividad en el tráfico con el Magreb indicado por SNCM en su plan de reestructuración es especialmente prudente, y coherente con las conclusiones del estudio de mercado realizado por la empresa.

4.1.4. Programa de reducción de costes

- (209) Las autoridades francesas recuerdan que una parte importante del programa de reducción de costes se ha aplicado ya:
- se han reducido los medios náuticos, y el programa de venta de activos prosigue conforme al plan,
 - se han reorganizado las rutas,

- el programa de acción de reducción de consumos intermedios produce ya sus primeros resultados,
- se está aplicando progresivamente las medidas de empleo previstas en el plan.

- (210) En 2001, SNCM destinó 21,3 millones EUR a provisiones para financiación de las medidas de reestructuración, y en especial del plan de protección de empleo:

- creación y puesta en funcionamiento de un dispositivo de seguimiento, asistencia y formación, por importe de [...] millones EUR,
- aplicación de nuevas tecnologías y transformación de los centros de trabajo para mejorar la eficacia económica de la empresa y permitir reducciones de empleo por un importe de [...] millones EUR,
- aplicación de medidas de bajas laborales (aproximadamente 90 trabajadores), movilidad (aproximadamente 30) y paso a jornada parcial (aproximadamente 25 trabajadores), por un importe de [...] millones EUR,
- procedimientos, negociaciones y provisión para litigios por importe de [...] millones EUR.

- (211) En conclusión, el Estado francés considera, contrariamente a Corsica Ferries, que el plan de reestructuración está concebido para permitir la recuperación de SNCM a corto plazo y crear las condiciones para su viabilidad a medio y largo plazo.

4.1.5. Método de cálculo para determinar la cuantía de la recapitalización

- (212) Por otra parte, en relación con la determinación de la cuantía de la ayuda, las autoridades francesas ofrecen dos respuestas a las observaciones de Corsica Ferries.
- (213) En primer lugar 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. A título indicativo, las autoridades francesas señalan que dicha ratio era, en 2001:

- 0,847 para Lota Maritime consolidado,
- 0,835 para Corsica Ferries France SA.

(214) En cuanto a la ratio de 0,497 citada por Corsica Ferries para CMN en 2001, esta cifra es inexacta, ya que no tiene en cuenta las disponibilidades en el activo del balance. Tras la oportuna corrección, la ratio de CMN se sitúa en 0,557 [...].

4.2. Comentarios de Francia sobre las observaciones de Stef-TFE

4.2.1. Comentarios de Francia sobre la carta de Stef-TFE de 7 de enero de 2003

(215) En su carta de 13 de febrero de 2003, las autoridades francesas comentan abundantemente las observaciones de Stef-TFE.

4.2.1.1. Consorcio para la ejecución del contrato de concesión del servicio público

(216) Según las autoridades francesas, la opción por la fórmula de consorcio de empresas, en la que SNCM y 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. Según las autoridades francesas, la licitación publicada por el ente territorial de Córcega permitía todo tipo de respuestas, por línea o grupo de líneas. Tanto SNCM como CMN podrían, pues, responder a una parte de la licitación, buscando las asociaciones adecuadas.

(217) La decisión de constituir un consorcio SNCM-CMN fue el resultado del análisis realizado por las dos compañías, según el cual continuar en esta forma su asociación histórica y natural les proporcionaría las mayores ventajas en el marco de la licitación, especialmente desde el punto de vista de la competitividad, ante los anuncios de candidatura realizados meses antes por Corsica Ferries, y la posibilidad de que otros explotadores europeos también concurriesen a la licitación.

(218) La entrada de CMN en el consorcio se debe pues a una elección deliberada por su parte, basada en la evaluación de sus propios intereses, y no de una obligación derivada del texto de la licitación.

(219) 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 concesión del servicio público único del que son cosignatarias.

(220) Las autoridades francesas indican que no cabe hablar aquí de una simple «coordinación de horarios» sino que se trata de horarios únicos a los que las dos compañías se comprometen conjuntamente en sus servicios de Ajaccio y Bastia durante todo el año, y durante ciertos períodos en las rutas hacia los puertos secundarios. Así, por ejemplo, el servicio denominado «básico» de Bastia es prestado en días alternos por cada una de las empresas.

(221) De la misma manera, no cabe hablar de simple «coordinación del marco de tarifas general», pues se trata de una tarificación única. El convenio de asociación establece los procedimientos que permiten alcanzar esta identidad de tarifas, y enmarca estrictamente los grados de libertad que se deja a las compañías. El convenio funciona con arreglo a este espíritu, como atestiguan las decisiones en materia de tarifas adoptadas para el año 2002; en efecto, tras el procedimiento de fijación de tarifas, se observa lo siguiente:

— SNCM ha seguido la propuesta de CMN para fijar, dentro de los límites autorizados por el contrato de servicio público, el nivel de las tarifas de carga,

— CMN ha seguido la propuesta del SNCM para fijar, dentro de los límites autorizados por el contrato de servicio público, el nivel de las tarifas de pasaje.

(222) Este procedimiento ha conducido a la definición de una tarificación única para las dos compañías. Las tarifas especiales, con descuentos de entre un 20 % y un 50 % sobre la tarifa básica para los pasajeros, son gestionadas también conjuntamente por las dos compañías. De este modo, CMN utiliza los «paquetes» de SNCM, así como su sistema informático de reservas. En fin, CMN utiliza el sistema de control de embarco de SNCM para la gestión de sus pasajeros, tanto en los puertos corsos como en Marsella.

(223) En cuanto a la puesta en común de medios, las autoridades francesas subrayan que las dos compañías aúnan frecuentemente sus esfuerzos en las relaciones con sus proveedores. Por ejemplo, la ampliación y modernización

de dos buques, el *Paglia Orba* de SNCM y el *Kalliste* de CMN, fueron realizadas en 2002 por el mismo astillero, lo que permitió ahorros significativos. Estos buques habían sido construidos a partir de planos idénticos, aunque motivos de calendario y planificación de costes indujeron a las compañías a confiar su construcción a dos astilleros navales distintos.

(224) Como bien observa Stef-TFE, la cuota de mercado de pasajeros de CMN se ha incrementado claramente en 2002. Sin poner en cuestión la calidad de la prestación y los esfuerzos realizados por CMN, las autoridades francesas entienden que la causa de este incremento es puramente automática: se deriva del contenido del nuevo contrato de servicio público y no constituye una conquista comercial en cuanto tal de CMN con respecto a otros explotadores. En efecto, la mayor utilización de buques mixtos de 500 pasajeros y menor uso de transbordadores de automóviles, aspectos ambos derivados de las obligaciones de servicio público, han conducido a una nueva distribución de la oferta de plazas que favorece a CMN. Naturalmente, estos datos se habían integrado en la respuesta común de las dos compañías a la licitación.

(225) Las autoridades francesas sostienen que la participación de SNCM en el capital de CMN no puede considerarse un activo puramente financiero, tal como parece afirmar Stef-TFE, y al respecto realizan las observaciones siguientes:

- la situación de tesorería de SNCM en 2002 no le permitía de ninguna manera contribuir a la cobertura de las necesidades de tesorería de CMN ⁽⁶⁸⁾,
- SNCM participó en la financiación de necesidades momentáneas de tesorería de CMN en 1999, contribuyendo en ese momento a cubrir el 66 % de dichas necesidades, junto con Stef-TFE,
- CMN nunca ha pedido una contragarantía de la fianza de la licitación a SNCM,
- SNCM no se ha opuesto al proyecto de abrir el capital de CMN a los asalariados de esta última en un porcentaje del 5 %. En la asamblea general extraordinaria de CMN, celebrada el 27 de junio de 2000, SNCM aceptó la creación de un fondo común de participación de los empleados que recibiría los títulos destinados a éstos, en su calidad de nuevo accionista de CMN (a pesar de que su porcentaje de

acciones con derecho de voto le habría permitido oponerse). En una nota dirigida a su consejo de administración, la dirección de CMN propuso después la venta a sus asalariados de un 2,25 % de las acciones que poseía de SNCM. Las autoridades francesas indican que decidieron retrasar esta operación cuando tuvieron conocimiento de que se preparaba una intervención de Stef-TFE sobre este tema ante la Comisión, en el marco del procedimiento de investigación formal.

(226) En conclusión, las autoridades francesas consideran que la descripción realizada por Stef-TFE de las relaciones entre SNCM CMN en el marco de la ejecución del contrato de servicio público no se corresponde con la realidad.

4.2.1.2. Propuesta de venta de la participación de SNCM en CMN

(227) Las autoridades francesas califican de contraria a toda lógica industrial la idea de una separación de las dos compañías. Estas dos empresas desarrollan idéntica actividad, con los mismos instrumentos, en el marco de un contrato de servicio público único. Además, los beneficios potenciales de una colaboración más estrecha entre ambas se sitúan en una franja de [...] a [...] millones EUR anuales.

(228) La cuestión de la relaciones entre SNCM y CMN debe también examinarse desde el punto de vista estratégico. La Comisión se ha preguntado por la situación de SNCM a partir de 2006, fecha en la que vence el actual contrato de servicio público. La situación de SNCM dependerá en parte del nivel de actividad del servicio público Córcega-Marsella, del cual podría hacerse cargo.

(229) Las autoridades francesas consideran que el mantenimiento de una sólida asociación entre SNCM y CMN otorga a éstas las mejores posibilidades para ser seleccionadas en la adjudicación de las eventuales actividades de servicio público a partir de 2007. Tal asociación constituye un factor importante para la viabilidad de SNCM y su mantenimiento parece esencial.

⁽⁶⁸⁾ A este respecto, las autoridades francesas han transmitido a la Comisión una copia de la carta enviada por el Presidente de SNCM al Presidente de CMN el 23 de mayo de 2002.

- (230) La originalidad ⁽⁶⁹⁾ e importancia de la flota de las dos compañías representan dos ventajas importantes, al permitir definir una oferta de gran calidad en todos los puertos de Córcega. Los tres buques de CMN permiten al conjunto SNCM-CMN franquear un umbral crítico de oferta, determinante, en opinión de las autoridades francesas, para la competencia que se avecina.
- (231) A la inversa, estos tres buques podrían constituir, para un competidor, una fuerza de apoyo que le permitiría concursar con posibilidades de éxito para la totalidad o parte de los servicios entre Córcega y el continente. Ahora bien, la adopción de medidas destinadas a «consumar la independencia económica y financiera de los explotadores» en un sentido «favorable al ejercicio de una sana y razonable competencia» ⁽⁷⁰⁾ sin duda crearía las condiciones para una ruptura de la asociación entre las dos empresas, reduciendo fuertemente las posibilidades de SNCM en una futura licitación por el servicio marítimo de Córcega.
- (232) El examen de la contabilidad del Grupo Stef-TFE (donde CMN, dada la participación del 49 % de Stef-TFE en CMP, sólo está consolidada por puesta en equivalencia) no permite, en efecto, excluir la hipótesis de un [...].
- (233) SNCM se vio obligada a realizar el mayor esfuerzo en la reconstitución del capital de CMN. La estructura decidida originalmente tenía por objetivo la creación de un conjunto SNCM-CMN industrialmente eficaz. Mediante su entrada mayoritaria en el capital, SNCM decidió convertirse en socio ineludible de CMN. Por un deseo de guardar las apariencias en el contexto político de la época, la mayoría de SNCM se distribuyó en dos participaciones ligeramente minoritarias (del 45 % cada una) situadas en dos niveles de la nueva estructura creada.
- (234) Para ello, SNCM no solamente suscribió capital de CMP y de la Compagnie Méridionale Financière (CMF), creadas para tomar el control total de CMN, sino que también garantizó al 100 % el préstamo bancario que CMF tuvo que pedir para completar la financiación de la adquisición.
- (235) La ausencia de control efectivo de SNCM sobre CMN (al margen de la minoría de bloqueo en dos niveles de la estructura) se compensó mediante compromisos permanentes de los accionistas, especialmente en materia de establecimiento de convenios de asociación que vincularan a las sociedades ⁽⁷¹⁾.
- (236) SNCM se ha interesado siempre en el desarrollo de CMN, implicándose en este último incluso cuando se ha tratado de incrementar la capacidad de pasajeros en los buques mixtos de CMN en detrimento de su propia cuota de mercado, pero en beneficio de la calidad del servicio global prestado por las dos compañías.
- (237) De este modo, la buena situación que viven CMN, tanto en el transporte de pasajeros como de carga, se debe en gran medida a la aportación de medios financieros, estratégicos, jurídicos (creación del consorcio) y funcionales (puesta a disposición de la red de ventas) de SNCM. A la inversa, Stef-TFE, con una mínima inversión inicial en capital y escaso riesgo, controla actualmente la gestión de una empresa bien implantada en su sector de actividad.
- (238) Las autoridades francesas han precisado que el personal de SNCM está al corriente de esta situación y es consciente de los desafíos que se acaban de comentar. Esta convergencia de puntos de vista sobre un tema estratégico para SNCM contribuirá a la calidad del diálogo social en el seno de la empresa, reforzando la viabilidad de esta última.
- (239) El examen de la cuestión en sus aspectos financieros no debe limitarse a la evaluación de la aportación de liquidez que supondría la venta, sino que también ha de tener en cuenta los ingresos que la participación en CMN puede reportar a SNCM.
- (240) CMN es una empresa con una actividad homogénea y regular. Percibe una compensación por servicio público que proporciona una buena rentabilidad a los capitales invertidos. La participación de SNCM en CMN debe empezar pronto a dejar sentir sus efectos positivos en la contabilidad de la primera. En efecto, teniendo en cuenta la clara mejoría de la situación financiera de CMN, SNCM podría empezar a recibir dividendos de CMN a partir de 2003. Dichos importes podrían convertirse rápidamente en significativos a partir del ejercicio 2004, y superar los [...] millones EUR, incluso teniendo en cuenta un porcentaje de reparto de dividendos de solamente el 30 %.

⁽⁶⁹⁾ En especial los buques mixtos de 500 pasajeros y 2300 metros lineales de carga.

⁽⁷⁰⁾ Las expresiones entrecomilladas son las utilizadas en la carta de Stef-TFE de 7 enero de 2003.

⁽⁷¹⁾ Las autoridades francesas adjuntaron una copia del último convenio en su carta de 13 de febrero de 2003.

(241) Además, la ruptura de la asociación privaría a SNCM de su actividad de agente comercial de CMN (7,5 % de remuneración, con ingresos medios de tesorería próximos a los 2 millones EUR).

(242) En conclusión, Francia sostiene que la participación de SNCM en CMN posee un carácter altamente estratégico. Su venta constituiría no sólo un contrasentido desde el punto de vista industrial, sino también un grave error estratégico.

4.2.2. Respuesta de Francia sobre la naturaleza de los vínculos entre CMN y SNCM

4.2.2.1. Existencia de un pacto de accionistas

(243) A partir de la información suministrada por Stef-TFE, la Comisión sospechó de la existencia de un pacto de accionistas entre Stef-TFE y SNCM para el control de CMN. Por tal motivo, mediante carta fechada el 16 de enero de 2003, preguntó a las autoridades francesas, por una parte, si existía tal pacto de accionistas en relación con los títulos de CMP, *holding* que controla CMN y, por otra, si, en caso afirmativo, dicho pacto podía serle transmitido. Por fax enviado el 25 de febrero de 2003, las autoridades francesas confirmaron la existencia de dicho documento, del cual transmitieron una copia a la Comisión, si bien haciendo hincapié en su carácter confidencial. Este pacto de accionistas, concluido el 7 de marzo de 1992 entre el presidente SNCM y el presidente de la Compagnie de Navigation d'Orbigny (CNO) en el contexto de la creación de su estructura accionarial en 1992, implica compromisos recíprocos de SNCM y CMN, y una cooperación industrial entre los dos grupos.

(244) De manera más fundamental, para fortalecer una estructura compleja cuya materialización no reflejaba la realidad de las decisiones estratégicas adoptadas, los asociados decidieron que «la adquisición de acciones... [había] sido concebida en un espíritu de cooperación ...» [...] ⁽⁷²⁾.

(245) Las autoridades francesas señalan también que CNO, convertida actualmente en la Société de Travaux Industriels et Maritimes d'Orbigny (STIM d'Orbigny), no tiene ninguna posibilidad de adquirir las acciones de SNCM en CMN sin la aprobación expresa de esta última, [...].

(246) Por lo que respecta a la sugerencia del Presidente de Stef-TFE de comprar a SNCM sus acciones en CMN, las

autoridades francesas la interpretan como un intento de aprovechar la delicada situación que vive SNCM para obtener una cesión de la participación de esta última en CMN, la cual que en ningún caso está prevista en las estipulaciones del pacto de accionistas.

4.2.2.2. Estructura de la participación de SNCM en CMN

(247) Las autoridades francesas recuerdan que es a través de CGTH, sociedad *holding* de la que es propietaria al 100 %, como SNCM participa en CMN. En efecto, CGTH posee el 45 % de CMP, accionista principal al 55 % de CMN.

4.2.2.3. Control de CMN

(248) Las autoridades francesas han confirmado que, concertadamente con las familias fundadoras ⁽⁷³⁾, el grupo Stef-TFE ⁽⁷⁴⁾ ejerce el control efectivo de CMP y, a través de ésta, de CMN. Sin embargo, subrayan que SNCM dispone de minoría de bloqueo en dos niveles de la estructura accionarial, así como de derechos derivados del pacto de accionistas, pero que no interviene en la gestión de CMN, encomendada al grupo Stef-TFE.

(249) Las autoridades francesas han facilitado la composición exacta del consejo de administración actual de CMN, que se basa en un reparto dos tercios/un tercio del número de consejeros, tras la reconstitución del capital de CMN en 1992. Lo integran cinco consejeros procedentes de Stef-TFE, un representante de la familia Rastit, el presidente de CGMF, el presidente de SNCM y un jubilado de esta última. La presidencia del consejo de administración la ostenta uno de los consejeros procedentes de Stef-TFE.

4.2.2.4. Apertura del capital de CMN

(250) En su respuesta de 25 de febrero de 2003, las autoridades francesas indicaron, por una parte, que SNCM había colaborado voluntariamente en la apertura del capital de CMN a sus asalariados y, por otra, que quiso retrasar la aplicación de sus propuestas en el momento en que tuvo conocimiento de la intervención del grupo Stef-TFE en el marco del procedimiento de investigación incoado, intervención que supone un incumplimiento de los principios fundamentales del pacto de accionistas de 7 de marzo de 1992.

⁽⁷²⁾ [...].

⁽⁷³⁾ Que poseen el 6 % del capital de CMP.

⁽⁷⁴⁾ Que posee el 49 % del capital de CMP.

(251) A este respecto, las autoridades francesas respondieron que la valoración de CMN estaba en estudio en el seno de SNCM, en el marco de la apertura de capital a los asalariados.

(252) Las autoridades francesas llaman la atención de la Comisión sobre el hecho de que, en su propuesta a esta Institución, el Presidente de Stef-TFE ofrece una estimación del valor de la participación de SNCM, cuando, con motivo del consejo de administración de CMP celebrado el 3 de febrero 2003, el Presidente de CMP, el cual ejerce también la presidencia de CMN, informó a los administradores de su decisión de transferir un 5 % de las acciones de CMN a un fondo común de inversión reservado a los empleados a un precio que implica que CMN está valorada en 24 millones EUR.

4.3. Comentario de Francia sobre las observaciones de la Región Provence-Alpes-Côte d'Azur

(253) Aunque el Estado francés aprueba en general el contenido de la carta fechada el 9 de enero de 2003, remitida por el Presidente de la Región Provence-Alpes-Côte d'Azur, no obstante formula los comentarios siguientes en su carta de 13 de febrero de 2003:

- al contrario de lo afirmado en el punto 2 de dicha carta ⁽⁷⁵⁾, la oferta de servicios marítimos entre Francia continental y Córcega no está «sobredimensionada con respecto a la demanda»,
- la política de tarifas de SNCM se ajusta a los compromisos asumidos por la compañía de no provocar una guerra de tarifas ni erigirse en «price leader».

5. EVALUACIÓN DE LA AYUDA

5.1. Naturaleza de la medida y carácter de compensación por servicio público de una parte de la aportación financiera propuesta

(254) La aportación de 76 millones EUR a SNCM constituye una ayuda estatal en el sentido del artículo 87 del Tratado. La recapitalización de una empresa en situación financiera tan precaria y que ofrece perspectivas de ren-

tabilidad en todo caso limitadas no puede asimilarse a la actuación del inversor privado racional en una economía de mercado. Dicho sea de paso, la Comisión observa que la ampliación de capital no está suscrita por SNCF, segundo accionista de SNCM.

(255) El mercado de cabotaje está completamente abierto en la Comunidad desde el 1 de enero de 1999. Por otra parte, los servicios marítimos entre la Comunidad y el Magreb son objeto de la competencia de los explotadores comunitarios. Por este motivo, la ayuda a la reestructuración en favor de SNCM puede ocasionar un falseamiento de la competencia que afecte a los intercambios entre los Estados miembros.

(256) En primer lugar, hay que señalar que SNCM ha sufrido déficit sustanciales entre 1991 y 2001 en todos los servicios marítimos de Córcega sometidos a obligación de servicio público. La Comisión entiende que el eventual 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.

— Para los años 1991 a 1999, la Comisión ha optado en su planteamiento por incluir en los cálculos el resultado acumulado antes de impuestos para el período 1991-1999 correspondiente al servicio de Córcega, tal como se determina en el informe de expertos encargado por la Comisión ⁽⁷⁶⁾, menos las plusvalías generadas por la venta de buques. Esta cifra se eleva a 217 millones de FRF, es decir, 33,08 millones EUR ⁽⁷⁷⁾.

— En cuanto a 2000 y 2001, que son los dos últimos años de aplicación del convenio de 1996, en el informe elaborado por los expertos no se pudo calcular el resultado del servicio de Córcega en contabilidad analítica, por no disponerse en la época de datos suficientes. Sin embargo, la Comisión ha aplicado el mismo planteamiento que el utilizado en dicho informe, y ha calculado de nuevo, a partir de las cuentas de resultados analíticas facilitadas, el resultado antes de impuestos, eliminando las provisiones para la reestructuración, ya contabilizadas en los gastos de reestructuración notificados. Por otra

⁽⁷⁵⁾ En su carta de 9 de enero de 2003, el Consejo Regional de Provence-Alpes-Côte d'Azur citaba en efecto el estudio de mercado transmitido a la Comisión en el marco de la notificación, y del que obviamente disponía de una 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 en promedio entre un 20 % en invierno y un 50 % en verano».

⁽⁷⁶⁾ El informe en cuestión fue redactado por BDO en julio de 2001 a solicitud de la Comisión para la preparación de la Decisión 2002/149/CE. El cuadro que figura en el considerando 104 de la Decisión está extraído de ese estudio.

⁽⁷⁷⁾ Véase la Decisión 2002/149/CE citada.

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.

(257) Por consiguiente, utilizando el mismo planteamiento y motivación que en la Decisión 2002/149/CE, la Comisión llega al cuadro siguiente:

CUADRO 11

Cuenta de resultados analítica para el período 1991-2001

(en millones)

Red de Córcega	2001		2000		1991-1999 ⁽⁷⁸⁾		Total 1991-2001	
	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR	FRF	EUR
Resultado antes de impuestos	- 302,575	- 46,127	- 40,256	- 6,137	- 399,080	- 60,839	- 741,911	- 113,104
Dotaciones provisiones/ amortización Liamone	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
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

(258) En total, la suma de los resultados corregidos de las plusvalías sobre los buques vendidos durante este período y los costes de la reestructuración da como resultado 53,48 millones EUR para el período 1991-2001 (convenios de 1991 y 1996).

(259) Independientemente de la necesidad de analizar la aportación financiera en concepto de ayuda a la reestructuración, esta parte de la misma está justificada al ser una compensación por servicio público en el sentido del apartado 2 del artículo 86 del Tratado y, por lo tanto, es compatible con el mercado común a este respecto.

(260) Las autoridades francesas notificaron un proyecto de aportación financiera de cuantía más elevada (76 millones EUR) en concepto de ayuda a la reestructuración, motivo por el cual se ha incoado el procedimiento del apartado 2 del artículo 88 del Tratado. Conviene pues examinar la totalidad de la aportación financiera desde este punto de vista.

5.2. Fundamento jurídico de la evaluación

(261) Con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado, «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». Sin embargo, los apartados 2 y 3 del mismo artículo disponen que determinadas ayudas estatales son compatibles o pueden considerarse compatibles con el mercado común.

(262) Las Directrices comunitarias sobre ayudas de Estado al transporte marítimo ⁽⁷⁹⁾, que ofrecen una interpretación del artículo 87 del Tratado en lo que respecta a este modo de transporte, remiten, para la evaluación de las ayudas a la reestructuración de compañías marítimas, a las Directrices generales. En el punto 19 de estas últimas 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». En virtud de dicho artículo, la Comisión tiene la facultad de autorizar «las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades (...) siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común». Ello se analiza sobre la base de cinco criterios principales: existencia de ayudas a la reestructuración, retorno a la viabilidad mediante la aplicación de un plan de reestructuración, prevención de falseamientos indebidos de la competencia, proporcionalidad de las ayudas y, por último, implantación de un plan de reestructuración.

⁽⁷⁸⁾ Datos que figuran en la Decisión 2002/149/CE.

⁽⁷⁹⁾ DO C 205 de 5.7.1997, p. 5.

5.3. Análisis de las causas conducentes a las dificultades financieras de SNCM

- (263) El plan de reestructuración debe normalmente describir las circunstancias que provocaron la crisis de la empresa, lo que permite evaluar si las medidas propuestas son adecuadas. En esta sección, la Comisión intenta determinar las causas de la crisis financiera de SNCM.
- (264) Una de las dificultades de semejante tarea procede del hecho de que SNCM llevaba su contabilidad analítica por buques, y no por líneas marítimas.

5.3.1. Niveles de ayuda a los pabellones francés e italiano

- (265) El Reglamento de cabotaje permite desde 1999 la libre elección de pabellón entre las banderas comunitarias, y SNCM, que desarrolla su actividad bajo pabellón francés, compite con buques abanderados en Italia. En particular, Corsica Ferries, empresa francesa, optó a partir de 1999 por enarbolar pabellón italiano, por motivos de facilidad de gestión ⁽⁸⁰⁾ de su flota, ya que las dos terceras partes de su tráfico tienen origen o destino en Italia.

- (266) Sobre la cuestión de si SNCM goza de un nivel de ayudas inferior al que reciben sus competidores bajo pabellón italiano, la Comisión desea hacer hincapié en los siguientes aspectos en relación con los diferentes regímenes de ayuda:

- en materia de costes laborales, los armadores de pabellón francés gozan de una reducción más importante en Francia ⁽⁸¹⁾ que los italianos, al margen de que el régimen italiano está reservado exclusivamente a las compañías de cabotaje ⁽⁸²⁾,

- en cuanto a la fiscalidad de empresas, Francia, a diferencia de Italia, dispone de un régimen de imposición a tanto alzado en favor de las compañías marítimas ⁽⁸³⁾ a partir del presente año 2003.

- (267) Aunque es muy difícil establecer comparaciones entre presiones fiscales y costes laborales, la Comisión niega el argumento aducido por el representante del Consejo General de Bouches-du-Rhône ⁽⁸⁴⁾, según el cual el registro de Corsica Ferries con pabellón italiano ofrece a esta compañía un nivel de ayudas más elevado. Todos los regímenes de ayudas en favor de los armadores de pabellón italiano han sido considerados por la Comisión compatibles con el mercado común. Ninguna de las decisiones en esa materia ha sido denunciada ante el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. Por otra parte, la Comisión destaca que siempre ha ejercido su control sobre los regímenes fiscales y laborales excepcionales de los que se benefician los armadores comunitarios, con la finalidad de aproximarlos mediante la aplicación de las Directrices comunitarias para las ayudas estatales al transporte marítimo.

- (268) En conclusión, la Comisión no acepta el argumento según el cual la principal competidora de SNCM percibe más ayuda por el hecho de enarbolar otro pabellón comunitario.

5.3.2. Política de compra de buques

- (269) Por lo que se refiere a los posibles efectos sobre los resultados de la empresa de la renovación de un número aparentemente importante de buques en un período de tiempo relativamente corto, la Comisión observa que SNCM ha adquirido varios buques ⁽⁸⁵⁾ desde 1996:

- la NGV *Aliso* y el *Napoléon Bonaparte*, entregados en 1996,
- la NGV *Liamone*, entregada en 2000,
- el *Danielle Casanova*, entregado en 2002,
- el *Pascal Paoli*, entregado en 2003.

⁽⁸⁰⁾ Según Corsica Ferries, el pabellón italiano proporciona más flexibilidad que el francés para la contratación de gente de mar de otros Estados miembros.

⁽⁸¹⁾ Decisión de la Comisión de 30 de abril de 2001, asunto N 88/2001: Francia — Devolución a las empresas marítimas de las cotizaciones de complemento familiar y ASSEDIC.

⁽⁸²⁾ Decisión de la Comisión de 18 de agosto de 1999, asunto N 396/99: Italia — Régimen de reducción de cargas sociales en el sector del cabotaje marítimo durante el período 1999-2001 a un tipo del 43 %. Régimen prorrogado dos veces en 2002 y 2003 con un índice de reducción respectivamente de 80 % y 25 % (Decisión de la Comisión de 6 septiembre de 2002, asunto N 519/2002 y Decisión de la Comisión de 11 de marzo de 2003, asunto N 19/2003).

⁽⁸³⁾ Decisión de la Comisión de 14 de mayo de 2003, asunto N 732/2002: Francia — Régimen fiscal a tanto alzado basado en el arqueo a favor de las compañías de transporte marítimo.

⁽⁸⁴⁾ Véase el considerando 180.

⁽⁸⁵⁾ En plena propiedad o mediante *leasing*.

(270) La Comisión ha considerado oportuno completar las explicaciones aportadas por las autoridades francesas en lo que se refiere a la política seguida por SNCM en materia de compra de buques para garantizar la racionalidad de las decisiones de compra de la compañía. De este modo, la Comisión ha querido examinar el peso de

los inmovilizados en buques en los balances consolidados, donde se tienen también en cuenta los buques adquiridos mediante *leasing*, integrando en ellos las inmovilizaciones en curso que cubren, en muy buena parte, los buques pedidos pero todavía no entregados.

CUADRO 12

Evaluación de los inmovilizados netos en buques

(en millones EUR)

Año	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Inmovilizados netos de material naval (incluido <i>leasing</i>)	342,809	307,840	274,520	238,921	267,396	218,536	326,414
Inmovilizaciones en curso	0,331	0,734	7,249	51,781	19,986	108,437	1,440
Total	343,140	308,575	281,769	290,702	287,382	326,973	327,854

(271) A la vista del cuadro 12, la Comisión observa que las últimas adquisiciones no han tenido como consecuencia un incremento significativo del inmovilizado en el activo consolidado de la empresa. Este se ha mantenido en todo caso en niveles inferiores al registrado en 1996. En consecuencia, la Comisión constata que SNCM no ha sobreinvertido especialmente en la renovación de la flota.

cativo, vistos los recursos financieros disponibles. Dificultades similares no permitirían a SNCM beneficiarse de eventuales operaciones de *lease-back* para reducir su endeudamiento. La experiencia de la Comisión en materia de embargos efectivos de buques o aeronaves muestra que tales acciones resultan difíciles en la práctica cuando tales activos están destinados al servicio de un tráfico de interés nacional o regional.

(272) La Comisión observa que SNCM ha financiado cuatro de sus buques ⁽⁸⁶⁾ mediante *leasing*, a fin de reducir su endeudamiento en el balance, y que tres buques de los que es plenamente propietaria se encuentran todavía hipotecados ⁽⁸⁷⁾. En cuanto a los restantes buques ⁽⁸⁸⁾, SNCM ha confirmado que la compañía no ha encontrado bancos que estén dispuestos a aceptarlos como garantía hipotecaria. El nivel de endeudamiento de la empresa y su escasa autofinanciación, que se comentan en detalle más adelante y que apenas permite hacer frente al servicio de la deuda existente, no constituyen incentivos para que un banco, en calidad de acreedor privado y a condiciones de mercado, proponga un crédito adicional a SNCM. El riesgo para tal acreedor de que SNCM no abone los plazos sería, en efecto, signifi-

(273) Por último, por lo que respecta a la afirmación de que SNCM está obligada a comprar buques construidos en Francia, la Comisión observa que los últimos buques entregados, tanto nuevos como renovados, proceden de astilleros no franceses.

5.3.3. Cuentas de explotación crónicamente negativas

(274) La Comisión ha examinado dos elementos de los gastos de explotación: la masa salarial y los consumos intermedios.

⁽⁸⁶⁾ El *Liamone*, el *Aliso*, el *Pascal Paoli* y el *Danielle Casanova*.

⁽⁸⁷⁾ El *Méditerranée*, el *Paglia Orba*, el *Napoléon Bonaparte* y el *Asco*, actualmente en venta.

⁽⁸⁸⁾ El *Île de Beauté*, el *Monté d'Oro*, el *Monte Cinto* y el *Corse*.

CUADRO 13

Evolución del resultado y el margen de explotación

Año	1997	1998	1999	2000	2001	2002	Media
Resultado de explotación (en millones EUR)	-5,8	-3,9	-8,6	-9,3	-1,2	-6,4	-2,99
Margen de explotación resultado de explotación/ (contabilidad anual + subvención de continuidad territorial)	-2,27 %	-1,49 %	-3,08 %	-3,21 %	-0,40 %	-2,25 %	-1,09 %

5.3.3.1. Peso de la masa salarial

(275) La Comisión señala en primer lugar que, según un estudio encargado por ella ⁽⁸⁹⁾, los costes de tripulación en los buques de pasaje son más elevados bajo pabellón francés que bajo pabellón italiano.

Por el contrario, subrayan que aproximadamente un tercio de esta cantidad procede de la remuneración del personal de tierra. Este reparto se corresponde con la distribución de personal (entre 764 y 824 empleados de tierra, comparado con un personal marítimo entre 1 519 y 1 599 personas, según los años, entre 1999 y 2002).

(276) Las autoridades francesas indicaron que los gastos de personal permanecieron estables entre 1998 y 2002, pasando de 111,1 millones EUR a 114,4 millones EUR.

(277) La Comisión ha calculado ella misma en el cuadro 14 algunas ratios relativas a la evolución de la masa salarial de SNCM.

CUADRO 14

Evolución de la masa salarial

Año	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Cuantía de la masa salarial (en millones EUR)	73,681	77,027	77,751	81,014	83,489	83,536
Incremento con respecto al año anterior		4,54 %	0,94 %	4,20 %	3,06 %	0,06 %
Personal medio (en EJC)	2 344	2 377	2 283	2 386	2 423	2 392
Masa salarial/personal (en EUR)	31 434	32 405	34 057	33 954	34 457	34 923
Incremento con respecto al año anterior		3,09 %	5,10 %	-0,30 %	1,48 %	1,35 %
Cifra de negocio antes de impuestos (en millones EUR)	175,4	180,9	195,0	204,9	204,1	205,8
Subvención por continuidad territorial (en millones EUR)	80,1	80,4	84,4	85,4	86,7	77,7
Ingresos (contabilidad anual + subvenciones) (en millones EUR)	255,5	261,3	279,4	290,3	290,8	283,5
Masa salarial/ingresos	28,84 %	29,48 %	27,83 %	27,91 %	28,71 %	29,47 %

⁽⁸⁹⁾ Véase el anexo 7 del informe de la Comisión sobre la aplicación del Reglamento de cabotaje COM(2002) 203 final, disponible en Internet en la dirección Internet siguiente: http://europa.eu.int/eur-lex/fr/com/rpt/2002/com2002_0203fr01.pdf.

(278) Se observa pues una contención de la masa salarial en los últimos años. Sin embargo, el peso de los salarios con respecto a la cifra de negocio parece importante, lo que sin duda prueba que las demás compañías marítimas han externalizado actividades anexas en mayor medida que SNCM, lo que parece el resultado de un modelo de gestión vinculado a la historia de la compañía pública, cuyos principios la Comisión no considera criticables.

5.3.3.2. El peso de las compras intermedias

(279) La reducción de los costes relacionados con los consumos intermedios ⁽⁹⁰⁾ es esencial para el éxito del plan de reestructuración. La Comisión observa que los beneficios esperados del programa de control de compras titulado «Comprar mejor» no bastarán por sí mismos para corregir las cuentas de explotación. La Comisión considera que SNCM deberá continuar sus esfuerzos y optimizar sus compras durante el período de reestructuración y con posterioridad al mismo.

5.3.3.3. Opinión de la Comisión sobre la cuenta de explotación

(280) La Comisión considera que SNCM debe necesariamente obtener resultados de explotación positivos lo antes posible, y de forma sostenible. La Comisión constata que ello todavía no se ha producido en 2002 ⁽⁹¹⁾, contrariamente a las previsiones del plan de reestructuración, y que los esfuerzos realizados ya por SNCM para incrementar su productividad no han surtido sus efectos plenos. En efecto, SNCM no puede esperar la salvación solamente de las futuras plusvalías sobre ventas de buques, ni de sus productos financieros.

5.3.4. El peso de las obligaciones de servicio público

(281) La Comisión observa que las compensaciones financieras percibidas en aplicación de los convenios quinquenales de 1991 y 1996 no han permitido a SNCM cubrir completamente sus pérdidas, tal como subrayó en su Decisión 2002/149/CE ⁽⁹²⁾.

⁽⁹⁰⁾ Véase el punto 2.3.6.

⁽⁹¹⁾ SNCM registró un déficit de explotación de 6,3 millones EUR en 2002, el más importante de los últimos años salvo en 2000.

⁽⁹²⁾ Véase al respecto la Decisión 2002/149/CE.

(282) En particular, la aparición de un competidor en 1996, tras la firma del convenio quinquenal de ese año, influyó negativamente en los resultados de SNCM ⁽⁹³⁾. En efecto, SNCM perdió pasaje desde Niza, y después desde Toulon, con la consiguiente reducción de ingresos. Teniendo en cuenta que la compensación financiera en favor de SNCM era relativamente independiente de los ingresos de la compañía, la pérdida de parte de su clientela en beneficio de Corsica Ferries condujo automáticamente a una degradación de la cuenta de resultados de la compañía pública.

5.4. Comprobación del cumplimiento de las Directrices

(283) En su análisis del presente expediente, la Comisión ha querido encontrar un equilibrio entre, por una parte, la protección de los intereses de los competidores frente a posibles falseamientos de la competencia y, por otra, el riesgo de que se establezca un monopolio en los servicios marítimos a Córcega desde Francia continental. En efecto, la desaparición de SNCM provocaría, no solamente graves dificultades financieras para sus proveedores y empresas subcontratantes ⁽⁹⁴⁾, sino que conduciría también a un monopolio de hecho de Corsica Ferries en el tráfico entre Francia continental y Córcega ⁽⁹⁵⁾.

(284) La Comisión recuerda que las Directrices establecen que una ayuda la reestructuración no es contraria al interés común si «los posibles falseamientos de la competencia quedarán compensados por las ventajas que implica el mantenimiento de la actividad de la empresa [en especial, si se demuestra que (...) su desaparición llevaría a una situación de monopolio u oligopolio restringido]» ⁽⁹⁶⁾.

(285) Por otra parte, la Comisión ha tenido en cuenta en su análisis los dos factores siguientes:

— por una parte, SNCM ha debido afrontar, en un período de tiempo relativamente corto, entre 1996 y 2001, una profunda transformación de su mercado histórico. De una situación de monopolio, aunque controlado mediante convenios por el Estado, y después por el ente territorial de Córcega, pasó a un

⁽⁹³⁾ Véase al respecto la Decisión 2002/149/CE.

⁽⁹⁴⁾ Como se indica en el punto 3.3, los representantes de los entes territoriales recordaron a la Comisión en sus observaciones que SNCM tiene un efecto importante en toda la economía regional.

⁽⁹⁵⁾ A este respecto, el estudio de mercado transmitido por las autoridades francesas subraya que «el mantenimiento de la actividad de dos explotadores en estos enlaces es imperativo por razones de buen sentido económico».

⁽⁹⁶⁾ Véase el punto 28 de las Directrices.

entorno fuertemente competitivo. Por último, desde principios de 2002 la compañía ha perdido las subvenciones de explotación de los servicios a Córcega desde Toulon y Niza,

- por otra parte, SNCM ha heredado déficit de explotación vinculados a la ejecución de los convenios de servicio público de 1991 y 1996, tal como se subraya en la Decisión 2002/149/CE ⁽⁹⁷⁾. Estos déficits fueron cifrados en dicha Decisión en 217 millones FRF, tras integración de las plusvalías obtenidas sobre algunos buques.

(286) De lo anterior se infiere que, dado el contexto, la ayuda prevista no es por naturaleza contraria al interés común. No obstante, su concesión debe supeditarse, por una parte, al cumplimiento de las condiciones establecidas en las Directrices y, por otra, a todas las obligaciones que la Comisión considere útiles para mitigar sus efectos potencialmente distorsionadores de la competencia.

(287) La Comisión recuerda que ya autorizó en el pasado ayudas a la reestructuración de compañías marítimas, entre las cuales cabe citar Brittany Ferries, por Decisión 2002/15/CE de la Comisión ⁽⁹⁸⁾ y CGM, de la cual SNCM dejó de ser filial en 1976, mediante Decisión 97/14/CE ⁽⁹⁹⁾.

5.4.1. Condición de empresa en crisis

(288) Para poder acogerse a una ayuda la reestructuración, la empresa debe poder ser considerada en crisis, en el sentido que recogen las Directrices ⁽¹⁰⁰⁾.

(289) El cumplimiento de este criterio se comprobó sobre la base de la contabilidad anual de SNCM correspondiente al ejercicio 2001, con ocasión de la Decisión de la Comisión de 17 de julio de 2002 ⁽¹⁰¹⁾ sobre la ayuda de salvamento en favor de SNCM, así como en la Decisión de 19 de agosto de 2002 que incoa el procedimiento de investigación formal sobre el proyecto de recapitalización.

⁽⁹⁷⁾ Véase el considerando 105 de la Decisión 2002/149/CE.

⁽⁹⁸⁾ Decisión de la Comisión, de 8 de mayo de 2001, relativa a la ayuda estatal aplicada por Francia en favor de la empresa «Bretagne Angleterre Irlande» («BAI» o «Brittany Ferries») (DO L 12 de 15.1.2002, p. 33).

⁽⁹⁹⁾ Decisión 97/14/CE citada en la nota 16.

⁽¹⁰⁰⁾ Véase el punto 30 de las Directrices.

⁽¹⁰¹⁾ Decisión citada.

(290) Conviene comprobar que SNCM se mantiene en esta situación, de acuerdo con la contabilidad más reciente, es decir, la del año 2002. La Comisión subraya, con carácter preliminar, y según recuerdan las Directrices ⁽¹⁰²⁾, que no existe definición comunitaria de empresa en crisis. Sin embargo, la Comisión ha comprobado que SNCM cumple la prueba prevista en el punto 5 de las Directrices, que permite comprobar sin dejar lugar a dudas que una empresa se encuentra en crisis. Asimismo ha verificado que la situación de SNCM muestra los signos comúnmente utilizados para afirmar que una empresa se encuentra en crisis, tal como se enumeran en el punto 6 de las Directrices.

5.4.1.1. Desaparición del capital suscrito de la empresa

(291) SNCM dispone de un capital, con reservas de revalorización, de 17,7 millones EUR, frente a un saldo traspasado en 2002 de - 69,9 millones EUR, de los cuales 40,4 corresponden únicamente al resultado neto de 2001, y unas reservas cifradas en 21,5 millones EUR. Así pues, los fondos propios, sin contar provisiones obligatorias ⁽¹⁰³⁾, lo que se denomina «situación neta» en la terminología contable francesa, siguen siendo negativos: - 26,5 millones EUR en 2002, tras una cifra de - 30,7 millones EUR en 2001. Ello supone la evaporación de más de la mitad del capital social de la empresa, del cual más de una cuarta parte ha desaparecido en el curso de los doce últimos meses posteriores a la notificación, lo cual demuestra la condición suficiente, aunque no necesaria, descrita en la letra a) del punto 5 de las Directrices ⁽¹⁰⁴⁾ y permite demostrar que la empresa se encuentra sin duda en crisis.

⁽¹⁰²⁾ Véase el punto 4 de las Directrices: «No existe una definición comunitaria de empresa en crisis. No obstante, en el marco de las presentes Directrices, la Comisión considerará que una empresa se encuentra en crisis si es incapaz, mediante sus propios recursos financieros o con los que están dispuestos a aportarle sus accionistas y acreedores, de enjugar pérdidas que la conducirán, de no mediar una intervención exterior, a su desaparición económica casi segura a corto o medio plazo».

⁽¹⁰³⁾ Las provisiones obligatorias son los cargos contables efectuados en aplicación de normas fiscales, por ejemplo, la amortización especial definida en la nota 109.

⁽¹⁰⁴⁾ Véase el punto 5 a) de las Directrices: «En particular y sea cual sea su tamaño, se considera que una empresa está en crisis, a efectos de las presentes Directrices, si:

a) tratándose de una sociedad cuyos socios tienen una responsabilidad limitada, ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos doce meses».

5.4.1.2. Otros indicios acreditativos de la crisis de SNCM

(292) Según las Directrices: «Los síntomas habituales de crisis son el nivel creciente de pérdidas, la disminución del volumen de negocios, el incremento de las existencias, el exceso de capacidad, la disminución del margen bruto de autofinanciación, el endeudamiento creciente, el aumento de los gastos financieros y el debilitamiento o desaparición de su activo neto» ⁽¹⁰⁵⁾.

(293) A este respecto, la Comisión constata lo siguiente en la contabilidad de SNCM, incluidas las cuentas de 2002, a pesar de que, en el momento en que estas últimas fueron transmitidas, todavía no habían sido aprobadas oficialmente por la asamblea general de accionistas de SNCM y, por lo tanto, no pueden considerarse definitivas:

- incremento de las pérdidas de -6,2 millones EUR en 2000 a -40,4 millones en 2001. Entre 2001 y 2002, el resultado corriente 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 cifra de negocio en el sector del pasaje se redujo en 2,3 millones EUR entre 2000 y 2001, período en el cual el tráfico de pasajeros entre Córcega y Francia continental aumentó en casi un 17 %,
- las deudas financieras netas, al margen del *leasing*, 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 9,268 millones EUR,
- los fondos propios se redujeron en 36 millones EUR entre 2000 y 2001.

(294) Se ha comprobado la presencia de un número importante de indicios (que no son acumulativos) que figuran en las Directrices. Además, la Comisión observa signos inquietantes de la situación financiera de SNCM:

- los fondos propios son muy escasos en relación con la dimensión y necesidades de financiación de la

compañía. Tras cifrarse en 29,7 millones EUR al término de 2001, se calculan en 33,8 millones EUR al término de 2002. Ahora bien, esta aparente mejora no proviene de la actividad de explotación, pues el resultado corriente de 2002 sigue siendo negativo, según se ha indicado anteriormente. Por el contrario, se deriva de los primeros resultados del plan de reestructuración y las ventas previstas en el mismo, que han generado plusvalías excepcionales por más de 5 millones EUR, así como al primer año de la recuperación de la provisión realizada en 2001 sobre el *Liamone*. Además conviene precisar que de estas cifras de situación neta, 60 millones EUR proceden de la aplicación de la amortización fiscal especial ⁽¹⁰⁶⁾. Esto ha dado lugar en el pasado a un beneficio fiscal que se anulará el futuro. Por lo tanto, constituye una deuda fiscal futura ⁽¹⁰⁷⁾, que se eleva, al margen de amortizaciones consideradas diferidas, a 20 millones EUR al término de 2001 y 16,8 millones al término de 2002. Teniendo en cuenta estos últimos datos, los fondos propios se situarían en 10 millones EUR aproximadamente al término de 2001 y 17 millones EUR al término de 2002,

- los fondos propios de 33,8 millones EUR al término de 2002 deben compararse con un activo inmovilizado neto de 285 millones EUR al término de 2001 y 283 millones EUR al término de 2002 respectivamente, lo que significa que la práctica totalidad de la financiación a largo plazo de la empresa se realiza por endeudamiento. Efectivamente, la deuda financiera representa, al margen del *leasing*, 134,5 millones EUR al término de 2001 y 144,8 millones EUR al término de 2002. Esta gran fragilidad financiera impide a la empresa encontrar otros recursos en el mercado,
- el análisis de la capacidad de autofinanciación (29 millones EUR en 2001 y 24,7 millones EUR en 2002) revela los mismos puntos débiles: este nivel apenas cubre el reembolso de la deuda financiera existentes (27,5 millones EUR en 2001 y 21,3 millones EUR en 2002). Por lo tanto, la capacidad de autofinanciación no puede servir de garantía para un nuevo acreedor.

⁽¹⁰⁵⁾ Véase el punto 6 de las Directrices.

⁽¹⁰⁶⁾ La amortización especial representa la diferencia entre la amortización lineal, consignada como disminución de activo en el balance, y la amortización degresiva autorizada por la normativa fiscal. Si la amortización degresiva no se utiliza como amortización contable, la diferencia entre esta última y la amortización lineal acumulada se traslada a una cuenta de pasivo (amortización especial) tradicionalmente incluida en la contabilidad francesa entre los fondos propios. La amortización total a fin de período sigue siendo la misma y este sistema sólo permite, pues, anticiparla y generar una reducción de impuesto durante los primeros años.

⁽¹⁰⁷⁾ Presentada en los anexos de la contabilidad anual de 2001 (p. 24) y la provisional correspondiente a 2002 (nota 2.18).

(295) Las autoridades francesas han confirmado a la Comisión que los bancos rehúsan prestar dinero a SNCM debido a su endeudamiento, a pesar de que la compañía ha propuesto aportar como garantía sus últimos buques libres de hipotecas o cargas similares.

(296) Por otra parte, el actual contrato de concesión de servicio público en nada modifica este análisis. A pesar de que dicho contrato debe permitir a SNCM, conjuntamente con el éxito del plan de reestructuración, alcanzar 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 a la compañía, tras un cierto lapso de tiempo, a la suspensión de pagos.

(297) En conclusión, la Comisión considera que SNCM es sin lugar a dudas una empresa en crisis, según la definición de las Directrices.

5.4.2. Ausencia de ayudas a la reestructuración en los diez años anteriores

(298) Las Directrices ⁽¹⁰⁸⁾ 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 SNCM no figura ninguna ayuda a la reestructuración ⁽¹⁰⁹⁾. En efecto, ésta es la primera reestructuración de SNCM tras su creación en 1976.

5.4.3. Retorno a la viabilidad

(299) El plan de reestructuración, cuya duración ha de ser lo más breve posible, ha de permitir que se restablezca la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable, partiendo de hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación. El plan de reestructuración ha de proponer tal cambio en la empresa que ésta pueda cubrir, una vez llevado a cabo, todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras. La rentabilidad prevista de los fondos propios de la empresa reestructurada deberá bastar para que pueda afrontar la competencia contando exclusivamente con sus propias fuerzas.

(300) Del mismo modo, el efecto de las medidas y el éxito del plan 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 SNCM hasta mediados de los años noventa.

(301) Una reestructuración debe implicar el abandono de actividades que, incluso tras la reestructuración, seguirían siendo estructuralmente deficitarias. Por lo que respecta a los servicios entre Córcega e Italia continental, SNCM ha aprendido la lección de pasados fracasos: la compañía ha decidido cerrar su filial italiana Corsica Marittima, deficitaria desde su fundación en 1990 hasta 1997.

(302) 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. Sólo el tráfico desde Niza se mantiene más incierto, aunque su importancia relativa está disminuyendo, y la amortización 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. El redespigue 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 los márgenes más elevados, característicos de los servicios del Magreb.

(303) Al tratarse de la viabilidad largo plazo, es decir, más allá del vencimiento del actual contrato de concesión de servicio público, 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, o sea, 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.

(304) La Comisión debe decidir también la duración del período de reestructuración, que determina una serie de

⁽¹⁰⁸⁾ Véase el punto 48 de las Directrices.

⁽¹⁰⁹⁾ Véase el punto 2.5.

obligaciones para el beneficiario de la ayuda. Aunque el plan de reestructuración prevé actuaciones que tendrán lugar principalmente en el bienio 2002-2003, no es menos cierto que SNCM deberá esperar probablemente 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.

5.4.4. Realismo de las hipótesis

(305) Las Directrices prescriben que el plan de reestructuración deberá partir de «hipótesis realistas por lo que se refiere a las futuras condiciones de explotación» ⁽¹¹⁰⁾.

(306) 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.

(307) La mejora de la viabilidad debe derivarse principalmente de las medidas internas previstas por el plan de reestructuración. No se puede basar en factores externos, sobre los cuales la empresa apenas puede influir, tales como variaciones de los precios o la demanda, excepto si las hipótesis avanzadas sobre la evolución del mercado son ampliamente aceptadas. Así, la mejora de la empresa no debe producirse solamente en los servicios del Magreb. Debe basarse sobre todo en un mejor control de sus costes de producción y un incremento de su productividad.

(308) Normalmente el plan de reestructuración debe tener en cuenta la situación y la evolución previsible de la oferta y la demanda en el mercado, con supuestos que se traduzcan en hipótesis optimistas, pesimistas e intermedias, y también con los puntos fuertes y débiles propios de la empresa.

(309) El plan de reestructuración permite a la empresa una transición hacia una nueva estructura que le confiere perspectivas de viabilidad largo plazo, y la posibilidad de operar con sus propios recursos.

(310) El plan de reestructuración ha de proponer tal cambio en la empresa que ésta pueda cubrir, una vez llevado a cabo, todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras. La rentabilidad prevista de los fondos propios de la empresa reestructurada deberá bastar para que pueda afrontar la competencia

contando exclusivamente con sus propias fuerzas, incluso en el supuesto de que SNCM pierda el contrato de servicio público entre Córcega y Marsella a partir de 2007.

5.4.5. La ayuda no debe provocar un falseamiento de la competencia

(311) Se han de adoptar medidas que mitiguen en lo posible las consecuencias negativas que la ayuda puede acarrear para los competidores. De no ser así, la ayuda se consideraría «contraria al interés común» y, por consiguiente, incompatible con el mercado común ⁽¹¹¹⁾.

(312) Conforme a las Directrices, tal situación debe implicar, en este caso, 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 domiciliadas en la Comunidad, lo que no sucede en el tráfico del Magreb.

(313) La Comisión opina que el mercado de los servicios marítimos a Córcega no adolece de exceso de capacidad,

⁽¹¹¹⁾ Véase el punto 39 de las Directrices: «Las contrapartidas podrán adoptar diferentes formas, dependiendo de que la empresa opere o no en un mercado con exceso de capacidad. En su evaluación de la existencia de exceso de capacidad o no en el mercado, la Comisión puede tener en cuenta todos aquellos elementos de utilidad de que tenga conocimiento:

i) en el caso de que exista un exceso de capacidad estructural en la Comunidad o en el EEE en un mercado en el que mantiene su actividad el beneficiario de la ayuda, el plan de reestructuración ha de contribuir, en función de la ayuda recibida y de sus implicaciones sobre el mercado, a su saneamiento mediante una reducción irreversible de las capacidades de producción. Ésta tendrá carácter irreversible cuando los activos afectados sean eliminados, inutilizados para producir al mismo nivel que anteriormente o reestructurados con carácter definitivo para poder emplearse con otro fin. A tal efecto, la venta de capacidades de producción a competidores no es una medida suficiente, salvo en el caso de que las instalaciones vayan a ser utilizadas en un mercado geográfico en el que su explotación permanente no se prevea que vaya a tener consecuencias importantes sobre la situación de la competencia en la Comunidad. La reducción de capacidades ha de contribuir a la disminución de la presencia de la empresa subvencionada en su mercado o mercados;

ii) en el caso de que, por el contrario, no haya en la Comunidad o en el EEE exceso de capacidad estructural en un mercado en el que opere el beneficiario de la ayuda, la Comisión analizará, no obstante, la oportunidad de exigir contrapartidas. En el caso de que éstas impliquen una reducción de capacidad, ésta podrá adoptar la forma de cesiones de activos o filiales. La Comisión deberá analizar las contrapartidas propuestas por el Estado miembro, adopten la forma que adopten, y determinar si la magnitud de las mismas basta para mitigar los posibles falseamientos de la competencia. A la hora de analizar las contrapartidas necesarias, la Comisión tendrá en cuenta la situación del mercado y especialmente su nivel de crecimiento y el grado de cobertura de la demanda».

⁽¹¹⁰⁾ Véase el punto 32 de las Directrices.

habida cuenta de su fuerte estacionalidad y del importante crecimiento del tráfico ⁽¹¹²⁾. La Comisión observa también que el índice de ocupación media de los buques de la principal competidora de 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.

(314) 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.

(315) El plan de reestructuración contribuye de forma significativa a la reducción de la presencia de la empresa en su mercado, en beneficio directo de sus competidoras, a través de los factores siguientes:

— 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 prácticamente total de los enlaces entre Toulon y Córcega, mercado que en 2002 representaba no menos de 460 000 pasajeros,

— limitación del número total anual de plazas ofrecidas y rotaciones a partir de 2003, en particular en el servicio entre Niza y Córcega ⁽¹¹³⁾,

— venta de cuatro buques ⁽¹¹⁴⁾.

(316) En el conjunto formado por el golfo de Génova y Toulon, 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 ⁽¹¹⁵⁾.

(317) Sin embargo, la Comisión considera que estas medidas, aun teniendo una amplitud importante, deben ir acompañadas de condiciones que limiten eventuales falseamientos de la competencia. En particular, conviene evitar un exceso de liquidez que la empresa pueda consagrar a actividades agresivas capaces de provocar distorsiones en el mercado, que no estarían relacionadas con el proceso de reestructuración ⁽¹¹⁶⁾. Asimismo es importante disponer que durante el período de la reestructuración, SNCM no pueda financiar nuevas inversiones, al margen de los costes de rediseño de su actividad hacia el Magreb consignados en el plan de reestructuración. Esta condición, que se expone más adelante, de ausencia de inversiones en nuevos buques, sin que constituya una excepción la sustitución de buques existentes, intenta evitar, o al menos reducir al máximo, los eventuales efectos negativos de la ayuda para los principales competidores.

5.4.6. Ayuda circunscrita al mínimo

(318) 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 retorno a la viabilidad.

(319) En este caso, la Comisión observa en primer lugar, a la luz del punto 40 de las Directrices, que el plan de reestructuración incluye ventas significativas de activos esencialmente navales, por un importe de 40 millones EUR de precio de venta y que suponen 21 millones EUR de producto neto en relación con las deudas financieras asociadas. La Comisión impone también enajenaciones suplementarias en el punto 5.5.2 con respecto a una serie de activos, en forma de participaciones, que la Comisión considera no estratégicos para la actividad de la compañía. Sin embargo, estas ventas no bastan para restablecer la viabilidad de SNCM, cuya situación financiera seguirá caracterizada por un peso importante del pasivo tras estas operaciones.

(320) En su Decisión de 19 de agosto de 2002, la Comisión había indicado que no estaba convencida de la pertinencia del método de cálculo presentado por las autoridades francesas para determinar la cuantía de la ayuda. A pesar de las explicaciones complementarias aportadas por Francia, la Comisión decidió efectuar su propia evaluación.

⁽¹¹²⁾ Véase el cuadro 1.

⁽¹¹³⁾ Véase el cuadro 2.

⁽¹¹⁴⁾ Véase el punto 2.3.2.

⁽¹¹⁵⁾ Véanse los cuadros 1 y 2.

⁽¹¹⁶⁾ Véase al respecto el punto 5.4.1.

5.4.6.1. Análisis de los métodos de cálculo propuestos por Francia

(321) Con relación al método elegido por las autoridades francesas ⁽¹¹⁷⁾, basado en la ratio fondos propios/endeudamiento, la Comisión considera que:

- el grupo de cinco empresas seleccionadas por las autoridades francesas no es suficientemente representativo del sector del transporte marítimo de cabotaje,
- la cifra del 79 % obtenida 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 SNCM, tal como figura en el plan de reestructuración,
- las autoridades francesas no han demostrado que la cifra del 79 % obtenida de este grupo de empresas para la ratio fondos propios/deuda financiera sea efectivamente respetada para el período 2002-2007 en la maqueta financiera incluida en el plan de reestructuración.

(322) Con respecto a los otros planteamientos propuestos por Francia para demostrar que la cifra de 76 millones EUR no resulta demasiado elevada, la Comisión critica los métodos utilizados.

(323) El primer método alternativo ⁽¹¹⁸⁾, basado en los fondos propios necesarios para garantizar la financiación de la flota existente, parece inadecuado, en la medida en 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 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 de su valor de construcción. Por otra parte, para tal planteamiento no se han tenido en cuenta otros activos importantes, como el sistema informático de reservas o los edificios de la sede.

(324) El segundo método alternativo ⁽¹¹⁹⁾, que se basa en los gastos sufragados por SNCM, es más aceptable para la Comisión. Sin embargo, 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, sólo las pérdidas vinculadas a los servicios de Córcega antes de 1999. El planteamiento de la Comisión se expone en el punto 5.4.6.2.

5.4.6.2. Método elegido por la Comisión

(325) La Comisión opina que la ayuda a la reestructuración 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 SNCM. En efecto, la Comisión observa que si al grupo seleccionados por las autoridades francesas se le añaden o eliminan determinadas empresas, la ratio media fondos propios/endeudamiento puede variar significativamente.

(326) La Comisión considera que la ayuda a la reestructuración puede cubrir, por una parte, los costes de las distintas iniciativas previstas en el plan de reestructuración (reestructuración operativa) y, por otra, los déficit soportados por la empresa en la ejecución de sus convenios de servicio público hasta el fin de 2001 (reestructuración financiera). En primer lugar, la Comisión juzga legítimo que una parte de la ayuda se destine a financiar el coste de las medidas operativas necesarias como consecuencia del cambio de contexto jurídico y competitivo de la compañía. En segundo lugar, dado que esas iniciativas no permiten por sí mismas a la empresa mejorar con carácter inmediato su nivel de endeudamiento, la Comisión considera también legítimo que la otra parte de la ayuda sirva para el pago de las deudas derivadas de las insuficientes compensaciones recibidas por SNCM bajo el régimen de los convenios de 1991 y 1996. Así pues, la Comisión desea:

- autorizar la financiación con cargo a fondos públicos solamente de los costes inherentes a las medidas operativas del plan de reestructuración,
- corregir de una vez por todas las consecuencias de las inadecuadas compensaciones financieras otorga-

⁽¹¹⁷⁾ Véase el punto 2.3.8.3.

⁽¹¹⁸⁾ Véase el punto 2.3.8.2.

⁽¹¹⁹⁾ Véase el punto 2.3.8.1.

das en aplicación de los mencionados convenios en relación con los gastos de explotación y costes de tierra constatados para ese período en las líneas objeto de obligaciones de servicio público.

- (327) Como se ha señalado, la insuficiencia de la compensación financiera en concepto de remuneración por servicio público para el período 1991-2001 se eleva a 53,48 millones EUR.
- (328) Con relación a los gastos vinculados a las medidas operativas de reestructuración, la Comisión fija la cifra de 46,0 millones EUR ⁽¹²⁰⁾. La Comisión observa que la empresa debería obtener 21 millones EUR como producto neto de las enajenaciones ⁽¹²¹⁾ tras la realización de las ventas previstas en el plan de reestructuración. Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión llega a la conclusión de que la cantidad de 76 millones EUR está plenamente justificada a fin de permitir a la empresa recuperar en breve plazo la senda de la viabilidad. SNCM no puede ya contratar préstamos bancarios, ni siquiera proponiendo como garantía hipotecaria sus últimos buques libres de hipoteca u otras cargas similares ⁽¹²²⁾. En conclusión, la Comisión entiende que la compañía no es capaz de encontrar otros recursos propios para financiar su reestructuración. Por lo tanto, el saldo restante deberá ser aportado por la ayuda a la reestructuración y por el producto de eventuales ventas de participaciones no estratégicas.

- (329) Así pues, la Comisión considera que la cuantía de la recapitalización de 76 millones EUR notificada por las autoridades francesas parece coherente con el planteamiento seguido por ella misma, a condición, tal como se indica más adelante ⁽¹²³⁾, que se tengan en cuenta los ingresos procedentes de eventuales ventas de participaciones no estratégicas, que vendrían a complementar las enajenaciones previstas en el plan de reestructuración.
- (330) Por último, la Comisión considera que la ayuda propuesta no excede de lo necesario para el restablecimiento de la viabilidad. En efecto, sobre la base de la situación financiera presentada al término de 2002,

expuesta anteriormente, una aportación de capital de 76 millones EUR haría pasar la situación neta de la empresa, a igualdad de todos los demás factores, de aproximadamente - 26,5 millones EUR a aproximadamente + 49,5 millones EUR. Del mismo modo, las deudas financieras pasarían a 144,8 millones EUR (situación al término de 2002) - 76 millones (aportación de capital) + 31,2 millones (gastos para sufragar las medidas operativas de reestructuración, al margen de la amortización excepcional del *Liamone*), es decir, aproximadamente 100 millones EUR. Por lo tanto, dichas deudas se mantendrían iguales al doble de la situación neta, lo que lleva a la Comisión a pensar que queda descartado el riesgo de exceso de liquidez en el sentido de las Directrices. Por otra parte, en la medida en que este riesgo exista, las condiciones establecidas en la presente Decisión buscan evitar todo falseamiento de la competencia. Aún teniendo en cuenta las provisiones reglamentarias de 60 millones EUR comentadas anteriormente, y que la Comisión sólo considera en parte como fondos propios, los fondos propios de aproximadamente 110 millones EUR se verían equilibrados por una deuda casi equivalente. La presencia de activos netos inmovilizados a financiar por un valor de 283 millones EUR al término de 2002 justifica plenamente, en opinión de la Comisión, este nivel de patrimonio neto. Una disminución de la ayuda, incluso si se debiera a nuevos préstamos hipotecarios suscritos por SNCM, generaría un incremento automático de la deuda, lo cual pondría en peligro, al romper este equilibrio que la Comisión considera adecuado, la propia reestructuración financiera de la compañía.

5.5. Necesidad de las condiciones impuestas por la Comisión

- (331) De conformidad con las Directrices ⁽¹²⁴⁾, la Comisión podrá imponer las condiciones y obligaciones que considere necesarias para que no se falsee la competencia en sentido contrario al interés común.
- (332) En este caso, la Comisión ha decidido imponer una serie de condiciones con el doble objetivo de limitar la capacidad de la empresa y de impedir que adopte una política de tarifas agresiva que resultaría perjudicial para sus competidores en el tráfico de Córcega.

⁽¹²⁰⁾ Véase el punto 2.3.8.1. Las autoridades francesas anunciaron 46,2 millones EUR teniendo en cuenta, además de las medidas operativas de reestructuración (31,2 millones EUR), una amortización anticipada del *Liamone* de 15 millones EUR. De hecho, ésta se ha limitado a 14,8 millones EUR en la contabilidad de 2001, lo que conduce a la cifra aprobada de 46,0 millones EUR. Véase también el punto 2.4.1.4.

⁽¹²¹⁾ Véase el punto 2.3.2.

⁽¹²²⁾ Véase el punto 5.3.1.2.

⁽¹²³⁾ Véase el punto 5.4.2.4.

⁽¹²⁴⁾ Véase el punto 42 de las Directrices que permiten obligar al Estado miembro a: «i) adoptar él mismo medidas (por ejemplo, la obligación de abrir determinados mercados a otros operadores comunitarios; ii) imponer determinadas medidas al beneficiario (por ejemplo, que no actúe como empresa líder en materia de precios en determinados mercados; iii) no conceder al beneficiario ayudas destinadas al logro de otros objetivos durante el período de reestructuración.».

5.5.1. Reducción de capacidad

(333) Sin embargo, la reducción de la flota ⁽¹²⁵⁾ prevista en el plan de reestructuración debe compensarse con respecto a la política de compra de buques llevada a cabo por SNCM en años anteriores. A este respecto, SNCM incorporó dos buques nuevos a su flota en 2002/2003, un transbordador de vehículos y un buque de carga mixta de mediana capacidad.

(334) Por otra parte, el incremento de los fondos propios de la empresa como consecuencia de la recapitalización podría tener por efecto dar a la dirección un margen de maniobra para comprar, en su caso, nuevos buques o adquirir nuevas participaciones, lo que sería contrario al objetivo mismo de la reestructuración de concentrarse en los esfuerzos internos de transformación de la empresa.

(335) Por este motivo, la Comisión debe imponer condiciones suplementarias para garantizar el respeto de la condición relativa a la reducción de capacidad.

(336) La Comisión debe garantizar que la flota del grupo SNCM no excederá del número actual de buques tras la venta prevista de cuatro barcos. Además, la Comisión debe prohibir a la compañía durante un determinado período la renovación de sus buques, salvo por acontecimientos independientes de la voluntad de la empresa, según criterio de la Comisión.

(337) De forma similar, la Comisión considera necesario limitar, conforme al plan de reestructuración notificado por las autoridades francesas, el número anual de rotaciones en los distintos enlaces marítimos con Córcega.

(338) La Comisión considera que no procede imponer condiciones más drásticas en lo que respecta a la reducción de capacidad, teniendo en cuenta en primer lugar las obligaciones que vinculan a la empresa en virtud de su contrato de concesión de servicio público, en segundo lugar, las perspectivas de crecimiento del tráfico hacia Córcega y norte de África, y por último, el riesgo de que se cree una situación de monopolio en beneficio de su competidor directo en las líneas entre Francia continental y Córcega. En efecto, conviene recordar a este

respecto que las Directrices permiten «flexibilizar la necesidad de ofrecer contrapartidas si tal reducción o limitación pudiera causar un deterioro manifiesto de la estructura del mercado; por ejemplo, favoreciendo una situación monopolística o de oligopolio restringido» ⁽¹²⁶⁾.

(339) Habida cuenta de la duración previsible del plan de reestructuración ⁽¹²⁷⁾, la Comisión juzga razonable fijar como término de las condiciones formuladas anteriormente al 31 de diciembre de 2006, fecha que corresponde al restablecimiento previsto de resultados netos «normales» para una compañía marítima del tamaño de SNCM, y de un nivel correcto de fondos propios. Sin embargo, un eventual restablecimiento más precoz de la rentabilidad no tendrá por efecto abreviar el plazo durante el cual dichas condiciones deben mantenerse.

5.5.2. Contribución de la empresa a los esfuerzos de reestructuración

(340) Con arreglo a las Directrices, la empresa en crisis debe «contribuir de forma importante al plan de reestructuración con cargo a sus propios recursos, incluida la venta de activos, en caso de que éstos no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o mediante financiación externa obtenida en condiciones de mercado» ⁽¹²⁸⁾.

(341) La Comisión es consciente de los esfuerzos de SNCM en materia de enajenación de activos (40 millones EUR en precio de venta y 21 millones en producto neto). Sin embargo, observa que SNCM dispone de una importante cartera de participaciones en diferentes sociedades que, o bien no tienen relación directa con el fin social de la compañía, o no participan intrínsecamente en los servicios que presta la misma. Ahora bien, ninguna de dichas participaciones figura en el programa de enajenación de activos del plan de reestructuración. La Comisión considera que la empresa debe vender todas sus participaciones no estratégicas mediante un procedimiento abierto y transparente, y asimismo que el plan de reestructuración propuesto por Francia habría debido disponer tales ventas. Por otra parte, la Comisión considera que el producto de dichas enajenaciones debe reducir en la misma cuantía las necesidades de ayuda, cumpliendo así la obligación de que la ayuda se limite al mínimo.

⁽¹²⁶⁾ Véase el punto 38 de las Directrices.

⁽¹²⁷⁾ Véase el considerando 304.

⁽¹²⁸⁾ Véase el punto 40 de las Directrices.

⁽¹²⁵⁾ Véase el punto 2.3.2.

5.5.2.1. Determinación de las participaciones no estratégicas

(342) La Comisión decide obligar a la empresa, como contrapartida a la aprobación condicional de la recapitalización, a vender todas sus participaciones en las filiales siguientes:

- Amadeus France, empresa que desarrolla y comercializa un sistema informatizado de reservas, propiedad al 13 % de SNCM ⁽¹²⁹⁾,
- Compagnie Corse Méditerranée, compañía aérea, de la cual SNCM posee 7 % ⁽¹³⁰⁾,
- Inmobiliaria Schuman, propiedad al 50 % de CGTH,
- Someca,
- SMIP; alternatively, SNCM podrá vender el único activo de esta empresa, el *Southern Trader* ⁽¹³¹⁾, y cerrar la filial a continuación.

(343) Con relación a todas estas participaciones, la Comisión señala que las autoridades francesas no han sostenido nunca, en el curso del procedimiento, que las mismas revistan importancia estratégica para el mantenimiento de las actividades de SNCM.

(344) Compagnie Corse Méditerranée (CCM), conocida por su nombre comercial CCM Airlines, es una compañía aérea que desarrolla su actividad en el tráfico con Córcega. Se trata de una sociedad anónima de economía mixta con un capital de 10 335 520 EUR. Sus accionistas de referencia son: el ente territorial de Córcega (60,37 %), Air France (11,95 %), Crédit Agricole (7,55 %), Caisse des Dépôts et Consignations (4,75 %), SNCM (6,78 %), TAT EA (2,52 %), TAT SA (1,68 %), Caisse de Développement de la Corse du Sud (1,21 %), y Chambre de Commerce de Haute-Corse (0,84 %). Su consejo de administración está integrado por 11 miembros: Assemblée de Corse (7 miembros), Air France (1 miembro), Crédit Agricole (1 miembro), Caisse des Dépôts et Consignations (1 miembro) y SNCM (1 miembro). La Comisión opina que SNCM no tiene por vocación la toma de participaciones en compañías aéreas, y que su participación en CCM no reviste carácter estratégico. Por lo tanto, dicha participación deberá ser enajenada como contrapartida.

(345) SCI Schuman agrupa distintos activos inmobiliarios. La Comisión considera que la participación en esta sociedad no tiene carácter estratégico para las actividades de SNCM y, por lo tanto, deberá ser vendida.

(346) La sociedad Someca está especializada en el transporte de cemento hacia Córcega, actividad que realiza con un granelero. El transporte a granel brinda escasas sinergias con el transporte ro-ro de carga, y el escaso volumen del tráfico de cemento con destino a Córcega no justifica el mantenimiento de una participación en una filial tan especializada. La Comisión considera que dicha participación no es estratégica para SNCM y, por lo tanto, deberá ser vendida.

(347) SMIP tiene como única actividad el arrendamiento por períodos de tiempo del buque *Southern Trader*. Esta actividad de arrendamiento de buques está muy alejada de la actividad esencial de SNCM. Por lo tanto, no reviste ningún carácter estratégico para el grupo. En consecuencia, SNCM deberá, bien vender esta filial, o bien enajenar su único activo, el buque *Southern Trader*, y cerrar esta filial.

5.5.2.2. El caso particular de CMN

(348) El caso de CMN es más complejo. Por una parte, SNCM y las autoridades francesas mantienen que la participación de esta última en CMN es esencial y estratégica para garantizar el contrato de concesión de servicio público. Por otro lado, Corsica Ferries y Stef-TFE opinan que esta participación no es estratégica para SNCM.

(349) En primer lugar, aun cuando SNCM y CMN son a la vez competidoras y asociadas, las dos empresas participan en la ejecución del contrato de servicio público.

(350) Por otra parte, la Comisión observa que las dos empresas han desarrollado sinergias en el tráfico con Córcega que van más allá de lo que prevé el contrato de concesión de servicio público:

- un sistema informático común de reservas, no solamente para Córcega, sino también para las líneas Marsella-Cerdeña,

⁽¹²⁹⁾ Según el informe anual de 2001 del grupo SNCM.

⁽¹³⁰⁾ Ídem.

⁽¹³¹⁾ Este buque es objeto de una promesa de venta según las últimas informaciones facilitadas por las autoridades francesas.

- un sistema común de control de pasajeros en el embarque,
- coordinación de horarios,
- acceso de CMN a la red de agentes de SNCM en Europa.

(351) La Comisión observa que la cooperación entre las dos empresas es antigua, remontándose a 1954. La Comisión señala también que la flota de CMN es muy complementaria de la de SNCM para responder a las necesidades del tráfico de Córcega. Por otra parte, la Comisión señala el pacto de accionistas que une a las dos compañías y prevé una cooperación entre ellas.

(352) La Comisión concluye de lo expuesto que la participación de SNCM en CMN reviste para la primera una importancia capital para su desarrollo largo plazo.

(353) En consecuencia, la Comisión no considera oportuno exigir en la presente Decisión que SNCM enajene su participación en CMN.

(354) Lo mismo vale para la empresa Cofremar, filial común de SNCM y CMN, que elabora las estadísticas del tráfico de carga hacia Córcega.

5.5.2.3. Las demás participaciones estratégicas

(355) La empresa Sud-Cargos proporciona importantes sinergias y una complementariedad real con SNCM en los servicios del Magreb. Sud-Cargos es un socio ineludible si SNCM desea desarrollar el tráfico ro-ro hacia el Magreb. Sud-Cargos aporta, por otro lado, un conocimiento excepcional del mercado de los servicios marítimos del norte de África. Las dos empresas pueden beneficiarse de la puesta en común de determinadas estructuras de tierra en Marsella y el Magreb, en razón de sus posibles economías de escala. Por otra parte, la estructura comercial de SNCM aporta a Sud-Cargos una parte nada desdeñable del volumen de negocios de esta última.

(356) Las restantes filiales de SNCM colaboran estrechamente en la actividad de la compañía marítima y, por lo tanto, tampoco pueden ser desmembradas del grupo. La Comisión considera que su venta pondría en peligro la viabili-

dad a corto plazo de la empresa, habida cuenta de las funciones esenciales que desempeñan en el seno del grupo.

5.5.2.4. Contabilización del producto previsto de las ventas requeridas

(357) La Comisión desea, si ello procede, reducir la cuantía de la ayuda para tener en cuenta el producto de la enajenación de las participaciones no estratégicas. Sin embargo, no dispone de elementos que le permitan determinar el importe que se derivará de las ventas exigidas, si bien un cálculo muy aproximado permite situar esa cantidad en torno a los 10 millones EUR, aparte de las ventas ya previstas en el marco del plan de reestructuración. Por este motivo, la Comisión considera necesario que se congele provisionalmente parte de la ayuda, correspondiente a esos 10 millones EUR, a la espera de conocer las cuantías efectivamente obtenidas con las ventas.

(358) Si resulta que las ventas permiten a la empresa obtener más de 10 millones EUR, no se concederá a SNCM el segundo tramo de la ayuda. La Comisión ha rechazado la opción de reducir la cuantía del primer tramo de la ayuda aprobada para incitar a SNCM a vender sus participaciones a mejor precio. Por el contrario, si las ventas exigidas además de las previstas en el plan de reestructuración producen una suma inferior a 10 millones EUR, se hará entrega de la diferencia. Este segundo tramo sólo será autorizado por la Comisión si, por otra parte, se han respetado todas las condiciones de la presente Decisión.

5.5.3. Prevención de comportamientos de «price-leadership»

(359) La Comisión considera que la información facilitada por las autoridades francesas permite rechazar las alegaciones de que SNCM ha adoptado hasta ahora un comportamiento de «price leader» ⁽¹³²⁾ en el tráfico de Córcega.

(360) Sin embargo, la Comisión considera esencial cerciorarse de que, durante todo el período de reestructuración,

⁽¹³²⁾ Véanse al respecto los puntos 2.3.7. y 4.1.1.

SNCM no adopta una política de tarifas agresiva. Por este motivo, decide condicionar la ayuda a la reestructuración a que SNCM no ofrezca tarifas más bajas que las de sus competidores en el servicio de Córcega.

(361) Para evitar situaciones en las que los competidores incrementen de manera anormal el precio de sus travesías, la Comisión añade una cláusula de salvaguardia para el caso en que todos los competidores publiquen, para servicios equivalentes y fechas idénticas, precios superiores a los que ofreció SNCM en un año de referencia anterior a la aparición de la competencia en este mercado. En efecto, en caso de producirse un incremento abusivo de tarifas por parte de los competidores de SNCM, convendría permitir a esta última publicar los precios más bajos para permitir un retorno a niveles tarifarios aceptables. Con dicho fin, la Comisión fija 1996 como año de referencia, habida cuenta de que en ese año SNCM conoció por primera vez la competencia en sus líneas entre los puertos de Francia continental y Córcega y que, desde entonces, los precios han disminuido. Resultaría pues anormal que los precios de mercado superasen en el futuro las tarifas vigentes en 1996. Evidentemente, los precios de referencia deberán adaptarse a la inflación registrada en Francia.

(362) La condición prevista en el considerando 361 se verificará si todos los días los precios más bajos publicados por SNCM son superiores a los precios promocionales más bajos publicados por cada uno de sus competidores, para destinos y servicios equivalentes. La Comisión examinará toda inobservancia de la presente condición.

5.5.4. Limitación de las rotaciones en el servicio de Córcega

(363) La Comisión considera importante que las contrapartidas que se ofrecen a los competidores de SNCM se cumplan durante todo el período de reestructuración. Por este motivo, decide condicionar la ayuda al estricto cumplimiento de los compromisos asumidos por las autoridades francesas en el plan de reestructuración por lo que respecta al número anual de rotaciones en los distintos enlaces marítimos con Córcega.

(364) El número anual de rotaciones de buques en los distintos enlaces marítimos con Córcega estarán limitados, hasta el 31 de diciembre de 2006, a los que figuran en el cuadro 3, salvo por razones excepcionales no imputables a la empresa que fueren a la compañía a desviar determinadas rotaciones a otros puertos, o si se modifican las obligaciones de servicio público asumidas por la compañía.

5.5.5. Aplicación íntegra del plan de reestructuración y observancia de las condiciones impuestas

(365) SNCM deberá aplicar íntegramente el plan de reestructuración presentado y aprobado por la Comisión y cumplir cualesquiera otras obligaciones fijadas en la presente Decisión. La Comisión considera el incumplimiento del plan, o de la totalidad o parte de las obligaciones establecidas por la presente Decisión, como un uso abusivo de la ayuda, que conducirá automáticamente a la incoación de un procedimiento de investigación formal y, en último término, al riesgo de que la Comisión prescriba en su Decisión final la devolución de la ayuda.

5.5.6. Supervisión e informe anual

(366) Es esencial que la Comisión pueda garantizar la correcta ejecución del plan de reestructuración mediante informes periódicos y detallados, que le serán presentados por Francia.

(367) Por lo que se refiere a las ayudas destinadas a grandes empresas, las Directrices disponen ⁽¹³³⁾, que «el primero de estos informes se deberá presentar a la Comisión, por regla general, a más tardar seis meses después de la fecha en que se autorice la ayuda». A continuación, se deberán enviar los informes a la Comisión, al menos una vez al año, antes de que se cumpla un plazo fijo, mientras no se hayan alcanzado los objetivos del plan de reestructuración. En ellos se incluirán todos los datos que la Comisión necesita para poder supervisar la ejecución del programa de reestructuración, el calendario de pagos a la empresa y su situación financiera, así como la observancia de las condiciones y obligaciones establecidas en la Decisión de autorización.

6. CONCLUSIONES

(368) En conclusión, la Comisión considera que la ayuda a la reestructuración en forma de recapitalización es compatible con el mercado común, siempre que se cumplan las condiciones establecidas en la presente Decisión.

(369) 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 par-

⁽¹³³⁾ Véase el punto 46 de las Directrices.

tir 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) n° 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 podría 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.

(370) La Comisión recuerda a Francia lo siguiente:

- el período de reestructuración de SNCM finalizará el 31 de diciembre de 2006,
- en virtud de las Directrices ⁽¹³⁴⁾, toda ayuda destinada a favorecer la inversión material que esté previsto conceder, durante el período de reestructuración, a SNCM o una de sus filiales en el marco de un régimen de ayudas aprobado por la Comisión deberá ser notificada individualmente a ésta última,
- 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,
- todo nuevo proyecto de recapitalización de SNCM deberá ser notificado la Comisión antes de que finalice el período de reestructuración, incluso si las autoridades francesas consideran que este nuevo proyecto cumple el principio del inversor privado en una economía de mercado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

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

⁽¹³⁴⁾ Véanse los puntos 88 y 89 de las Directrices.

Artículo 2

Desde la notificación de la presente Decisión hasta el 31 de diciembre de 2006, 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, SNCM sólo 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, SNCM debe sustituir uno de sus buques antes de 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 sociedades siguientes:

- Amadeus France,
- Compagnie Corse Méditerranée,
- Sociedad inmobiliaria Schuman,
- Société Méditerranéenne d'Investissements et de Participations,
- Someca.

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

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

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

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, SNCM se abstendrá de toda política consistente en publicar tarifas inferiores a las de ninguno 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 primer párrafo.

La condición fijada en el primer párrafo se considerará cumplida si, diariamente, los precios más bajos publicados por 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 primer párrafo dejará de aplicarse a partir del momento en que dichos competidores propongan tarifas superiores a las que 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 los distintos enlaces marítimos con Córcega se limitarán, hasta el 31 de diciembre de 2006, a los máximos previstos en el cuadro 3 de la presente Decisión, salvo por razones excepcionales, no imputables a SNCM, que fueren a la compañía a desviar determinadas rotaciones a otros puertos, o salvo cambio en las obligaciones de servicio público asumidas por la empresa.

Artículo 6

Se autoriza a Francia a recapitalizar SNCM mediante una primera entrega 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 decidir, a solicitud de las autoridades francesas, autorizar ulteriormente el pago de un segundo tramo a SNCM, correspondiente a la diferencia entre los diez millones EUR restantes y el producto de las enajenaciones prescritas en el artículo 3, conforme a lo establecido en dicho artículo.

Tal decisión sólo 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, si procede, el procedimiento de investigación formal por incumplimiento de alguna de las mismas. En caso de inobservancia de alguna de dichas condiciones, no será entregado 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.

Hecho en Bruselas, el 9 de julio de 2003.

Por la Comisión
Loyola DE PALACIO
Vicepresidente