

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 7 de julio de 2004

relativa a las medidas de ayuda aplicadas por Francia en favor de Alstom

[notificada con el número C(2004) 2532]

(El texto en lengua francesa es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2005/418/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

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

Tras haber invitado a los interesados a presentar sus observaciones conforme a dichos artículos ⁽¹⁾, y vistas estas observaciones,

Considerando lo siguiente:

I. PROCEDIMIENTO

(1) Tras la aparición de artículos de prensa durante el verano de 2003, la Comisión pidió a Francia que le proporcionase información relativa a la oferta de compra de la sección de Transmisión y Distribución (en lo sucesivo, «T+D») del grupo Alstom hecha por el grupo público nuclear Areva, así como otra información relativa a una serie de medidas en favor del grupo Alstom, que experimentaba grandes dificultades financieras.

(2) Mediante cartas de 8 y 14 de agosto de 2003, Francia informó a la Comisión de que había celebrado un acuerdo el 2 de agosto de 2003 con el grupo Alstom y 32 bancos con el fin de que se aplicase al grupo francés, que se encontraba al borde de la declaración de quiebra, un conjunto de medidas de apoyo integrantes de un plan de salvamento y reestructuración de la empresa.

(3) Por carta de 27 de agosto de 2003, la Comisión informó a Francia de que se proponía utilizar el procedimiento de orden de suspensión respecto de determinadas medidas de ayuda previstas. Mediante cartas de 28 de agosto de 2003, la Comisión solicitó la información complementaria acerca de una serie de medidas conexas que no formaban parte de la información comunicada por Francia.

(4) Las respuestas de Francia a las cartas de la Comisión se recibieron el 4 de septiembre de 2003. El 10 de septiembre, Francia solicitó una prórroga del plazo para responder a las preguntas que le había formulado la Comisión el 28 de agosto de 2003 en relación con las medidas conexas. La Comisión rechazó esta solicitud por carta de 15 de septiembre de 2003.

(5) En septiembre de 2003 se celebraron varias reuniones de trabajo entre Francia y la Comisión, en las que Francia entregó a la Comisión algunos documentos de trabajo.

(6) Mediante decisión de 17 de septiembre de 2003, la Comisión inició el procedimiento formal de examen previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado respecto del conjunto de medidas comunicadas, así como respecto de las medidas conexas.

(7) Por otra parte, la Comisión ha constatado que se reunían las condiciones para ordenar a Francia que no ejecutase su adquisición de participación en el capital del grupo Alstom, así como su suscripción a un préstamo subordinado. La Comisión decidió habilitar al Miembro de la Comisión encargado de los asuntos de competencia, en acuerdo con el Presidente de la Comisión, para adoptar y notificar a Francia un requerimiento de suspensión de determinadas ayudas, a más tardar el 22 de septiembre de 2003, salvo en caso de que Francia se comprometiese públicamente a no participar en financiaciones que implicarían automáticamente y de forma irreversible una participación en los fondos propios del grupo Alstom, sin aprobación previa de la Comisión de conformidad con las normas aplicables en materia de ayudas estatales.

(8) El 19 de septiembre de 2003, Francia transmitió a la Comisión un nuevo proyecto de acuerdo que todavía se estaba negociando entre Alstom, sus bancos acreedores y el Estado, y que debía sustituir al acuerdo de 2 de agosto de 2003. Mediante carta de 22 de septiembre de 2003, la Comisión tomó nota de estos elementos e indicó a Francia que dado que se habían cumplido las condiciones impuestas por la Comisión el 17 de septiembre de 2003, ya no era procedente ejecutar el requerimiento de suspensión contemplado en la habilitación.

⁽¹⁾ DO C 269 de 8.11.2003, p. 2.

- (9) El 26 de septiembre de 2003 se notificó a la Comisión un acuerdo definitivo, indicándole que se le enviarían posteriormente los detalles del plan modificado.
- (10) Mediante decisión de 15 de octubre de 2003, la Comisión procedió a la ampliación del inicio del procedimiento formal de examen previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado con respecto a las nuevas medidas comunicadas ⁽²⁾.
- (11) Las decisiones de la Comisión de 17 de septiembre y 15 de octubre de 2003 han sido objeto de una publicación conjunta en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽³⁾. La Comisión ha invitado a las partes interesadas a presentar sus observaciones acerca de las medidas consideradas.
- (12) Mediante carta de 31 de octubre de 2003, la Comisión envió a Francia una solicitud de información complementaria. El 11 de noviembre de 2003, la Comisión envió una carta a Francia indicándole ciertos retrasos en la transmisión de los elementos necesarios para la evaluación de la Comisión.
- (13) Por cartas de 24 y 25 de noviembre de 2003, Francia comunicó a la Comisión una primera serie de informaciones relativas a la cesión del sector T+D de Alstom y a las medidas conexas.
- (14) Tras un recordatorio de 2 de diciembre de 2003, la Comisión recibió el 5 de diciembre una carta con información complementaria a las comunicaciones de 8 de agosto, 14 de agosto y 26 de septiembre de 2003, así como la respuesta a las preguntas complementarias de la Comisión de 31 de octubre de 2003.
- (15) Por carta de 3 de diciembre de 2003, la Comisión pidió a Francia que le facilitase nueva información relativa a las medidas conexas.
- (16) Entre el 3 y el 8 de diciembre de 2003, la Comisión recibió observaciones de 46 terceros interesados, que, por cartas de 22 de diciembre de 2003 y 12 y 16 de enero de 2004, se enviaron a Francia a fin de que ésta pudiese presentar sus observaciones al respecto.
- (17) Por carta de 24 de diciembre de 2003, Francia pidió que se le concediera un plazo complementario de 20 días hábiles para responder a las preguntas adicionales de la Comisión del 3 de diciembre de 2003. La Comisión aceptó esta petición mediante carta de 13 de enero de 2004.
- (18) Por carta de 12 de enero de 2004, la Comisión informó a Francia de que el experto independiente seleccionado por la Comisión, mediante el procedimiento de licitación que había organizado para obtener asistencia en el análisis del plan de reestructuración de Alstom, fue la empresa BoeairingPoint France SAS.
- (19) Mediante carta de 22 de enero de 2004, Francia solicitó una nueva ampliación de aproximadamente un mes del plazo para responder a las observaciones de los terceros interesados. Dicha ampliación fue aceptada por la Comisión por carta de 27 de enero de 2004.
- (20) El 30 de enero de 2004, la Comisión envió a Francia una solicitud de información complementaria relativa, en particular, al alcance de la cesión del sector T+D de Alstom, recibándose la respuesta correspondiente por carta de 16 de febrero de 2004.
- (21) El 11 de febrero de 2004, Francia respondió a la carta de la Comisión de 3 de diciembre de 2003 relativa a las medidas conexas. Dado que parte de esta información estaba todavía parcialmente incompleta, la Comisión solicitó nuevos detalles a Francia mediante carta de 19 de febrero de 2004. Por carta de 9 de marzo de 2004, Francia comunicó la información solicitada.
- (22) Mediante carta de 10 de marzo de 2004, la Comisión recordó a Francia que estaba a la espera de su respuesta en relación con sus observaciones sobre las observaciones de los terceros interesados, que Francia se había comprometido a comunicar a más tardar el 1 de marzo. La respuesta de Francia, que incluía elementos relativos a ciertos reajustes del plan de reestructuración inicialmente previsto, fue enviada a la Comisión por carta de 15 de marzo de 2004.
- (23) Durante los meses de abril y mayo de 2004, se celebraron varias reuniones de trabajo entre Francia y la Comisión, cuyo objetivo era debatir un ajuste del dispositivo financiero inicialmente previsto por Francia, así como medidas compensatorias necesarias para la aprobación de las ayudas. Al término de estas reuniones, el 21 y el 26 de mayo de 2004 Francia envió a la Comisión sendas cartas en las que contraía compromisos relativos a las medidas consideradas y comunicaba las modificaciones a las medidas inicialmente previstas. Francia envió información adicional a la Comisión mediante cartas de 7, 9, 10, 18 y 25 de junio de 2004.

II. DESCRIPCIÓN

1. El Grupo Alstom

- (24) Alstom es una sociedad anónima de derecho francés que cotiza en las bolsas de París, Londres y Nueva York. Durante el ejercicio 2002/2003, el grupo realizó un volumen de negocios de 21 400 millones EUR, un resultado de explotación negativo de 507 millones EUR y unas pérdidas netas de 1 380 millones EUR. Al 31 de marzo de 2003, Alstom empleaba a unas 110 000 personas en 70 países, de las cuales 62 000 en Europa.

⁽²⁾ Decisión de la Comisión de 15 de octubre de 2003, comunicada a Francia por carta de 15 de octubre de 2003.

⁽³⁾ Véase la nota 1.

- (25) Antes de la reestructuración actual, Alstom ejercía actividades de concepción, fabricación y mantenimiento de productos y sistemas en cuatro ámbitos: energía, transmisión y distribución (en lo sucesivo, «sector T+D»), transporte ferroviario (en lo sucesivo, «sector Transporte») y construcción naval (en lo sucesivo, «sector Naval»):
- durante el ejercicio 2002/2003, el sector «Energía» generó un volumen de negocios de 10 900 millones EUR y empleó a 46 000 personas en todo el mundo,
 - el sector T+D, cedido en gran parte al grupo francés Areva el 25 de septiembre de 2003, realizó un volumen de negocios de 3 600 millones EUR en 2002/2003, antes de su cesión, con una mano de obra compuesta por 28 000 personas,
 - durante el ejercicio 2002/2003, el sector Transporte realizó un volumen de negocios de 5 000 millones EUR y empleó a 28 500 personas,
- por último, el sector Naval generó un volumen de negocios de 1 500 millones EUR para este mismo ejercicio y empleó a 4 500 personas.
- (26) Durante el ejercicio 2003/2004, el volumen de negocios de Alstom ascendió a 16 700 millones EUR, lo que representa una disminución del 10 % respecto al ejercicio anterior sobre una base comparable. A pesar de un resultado de explotación positivo de 300 millones EUR (margen de explotación del 1,8 %), las pérdidas netas de Alstom aumentaron hasta alcanzar 1 860 millones EUR, correspondiendo 655 millones EUR a gastos de reestructuración y 460 millones EUR a gastos financieros.
- (27) En el cuadro 1 figura la evolución de los resultados de explotación por sector.

Cuadro 1

Datos sobre la empresa

(volumen de negocios y resultado de explotación en millones EUR)

	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004
Volumen de negocios anual	24 550	23 453	21 351	16 688
Resultado de explotación	1 151	941	(507)	300
Energía	448	572	(690)	178
T+D	275	226	227	136
Transporte	266	101	(24)	64
Naval	80	47	24	(19)
«Corporate» (corrección a nivel agregado)	(41)	(35)	(44)	(59)
Trabajadores	143 014	118 995	109 671	78 811

2. Dificultades de Alstom con anterioridad al plan de reestructuración

- (28) Francia ha explicado que las dificultades de Alstom han sido provocadas por la acumulación de varios factores. En primer lugar, el grupo ha sufrido la atonía general de la economía tras los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001. Por otra parte, Francia ha indicado que la liberalización de algunos mercados (en particular, el de la electricidad y, en menor medida, el de transportes) ha acarreado dificultades adicionales a la empresa.
- (29) Además, el grupo ha sufrido los efectos de graves problemas técnicos que han afectado a las turbinas de gas de gran potencia GT24 y GT26, compradas al grupo sueco ABB. Asimismo, Alstom ha debido afrontar dificultades derivadas de la venta de trenes al Reino Unido. Por último, la empresa ha sufrido por la falta de pedidos de buques de crucero en 2001/2002 y 2002/2003 y por las pérdidas ocasionadas por la declaración de quiebra de Renaissance Cruises.
- (30) A partir de la primavera de 2003, el grupo Alstom, tras haber anunciado sus dificultades y el importe de sus pérdidas, fue víctima de una profunda crisis de confianza. El nivel de pedidos disminuyó, pues los clientes ya no tenían certeza de que la empresa cumpliría sus obligaciones en los años siguientes. Los proveedores impusieron condiciones de pago más rigurosas y las entidades financieras decidieron reducir el importe de las fianzas sobre los pedidos registrados por Alstom.
- (31) Por otra parte, a raíz de los acontecimientos del 11 de septiembre de 2001, varias empresas de seguros redujeron sus riesgos respecto de sus clientes e impusieron a Alstom condiciones más estrictas para la concesión de fianzas. Ahora bien, para mantenerse en actividad en estos mercados, Alstom depende de la obtención de fianzas que garanticen la ejecución adecuada de los contratos a largo plazo. Sin estas garantías, Alstom se encuentra en la imposibilidad de hacer frente a nuevos pedidos.

3. Plan de reestructuración

(32) En marzo de 2004 se decidió un primer plan de relanzamiento de las actividades de Alstom («Restore value»), pero sólo se ha ejecutado parcialmente. En marzo de 2003 se decidió un segundo plan, que incluía los proyectos iniciales, pero era más ambicioso, siendo modificado y reforzado en enero de 2004. Francia considera que este segundo plan es el plan de reestructuración que debe cubrir el período comprendido entre el ejercicio 2002/2003 y el ejercicio 2005/2006. Dicho plan prevé tres series de medidas: cesiones tendentes a reorientar las actividades del grupo hacia los sectores fundamentales; una reorganización industrial; y una reestructuración financiera.

Cesiones

(33) En cuanto a la primera serie de medidas relativas a la reorientación de las actividades hacia las actividades fundamentales, Alstom ha procedido a cesiones que han implicado una reducción del volumen de negocios del grupo en 300 millones EUR (- 20 % respecto de 2002/2003) y una disminución de sus efectivos en 30 000 personas (- 27 %).

Las cesiones han sido las siguientes:

- el sector de «turbinas industriales» se cedió a Siemens en abril de 2003, habiendo proporcionado 950 millones EUR netos. Este sector generó un volumen de negocios de 1 250 millones EUR en 2002/2003 (aproximadamente, el 6 % del volumen de negocios de Alstom), con un efectivo de 6 000 trabajadores ⁽⁴⁾,
- el sector T+D, a excepción del segmento «Power Conversion», fue cedido a Areva en septiembre de 2003, lo que proporcionó 920 millones EUR netos; las actividades cedidas generaron un volumen de negocios de 3 000 millones EUR en 2002/2003 (aproximadamente el 14 % del volumen de negocios de Alstom), con un efectivo de 24 000 trabajadores ⁽⁵⁾,
- se vendieron bienes inmobiliarios por un total de 415 millones EUR (267 millones EUR antes de marzo de 2003 y 148 millones EUR entre marzo y agosto de 2003); en diciembre de 2003 se estaban aún negociando otras ventas adicionales por un importe de 50 millones EUR.

⁽⁴⁾ Venta autorizada por la Comisión mediante la decisión de 10 de julio de 2003 en la que se declaraba la compatibilidad de la operación de concentración con el mercado común (asunto COMP/M.3148, Siemens/Alstom — Turbinas de gas y de vapor) (DO C 207 de 3.9.2003, p. 25).

⁽⁵⁾ Venta autorizada por la Comisión mediante decisión de 19 de diciembre de 2003 en la que se declaraba la compatibilidad de la operación de concentración con el mercado común (asunto COMP/M.3296, Areva/Alstom — Transmisión y distribución) (DO C 16 de 22.1.2004, p. 34). Tras esta transacción, Areva ha propuesto volver a comprar también los activos de T+D de Alstom en la India (que no formaban parte de la transacción precedente) por la suma total de 22,31 millones EUR.

Reorganización industrial

(34) La segunda serie de medidas comprende una reorganización industrial de las actividades fundamentales de Alstom en tres sectores cuyo volumen de negocios total se estima en 16 000 millones EUR para 2005/2006:

- el sector Energía («Power»), compuesto por el subsector «Power Turbo-Systems» (turbinas de gas y de vapor), cuyo volumen de negocios se estima en 3 600 millones EUR, el subsector «Power Service» cuyo volumen de negocios se estima en 3 100 millones EUR, y el subsector «Power Environment» (calderas y turbinas hidráulicas), cuyo volumen de negocios se estima en 3 100 millones EUR,
- el sector Transporte, cuyo volumen de negocios se estima en 5 500 millones EUR,
- el sector Naval, cuyo volumen de negocios se estima en 1 000 millones EUR.

El volumen de negocios total también comprende el sector «Power Conversion» (volumen de negocios de 500 millones EUR), la parte «Corporate» (200 millones EUR), y un ajuste negativo a nivel agregado («corporate buffer») de 1 000 millones EUR.

(35) En cada uno de estos sectores, los esfuerzos de reestructuración se proseguirán de la forma siguiente:

- una reorganización operativa de los subsectores Power Environment y Power Turbo-Systems, que implica el redimensionamiento o el cierre de algunas instalaciones, con el fin de reducir los efectivos y racionalizar la implantación geográfica,
- la retirada de las actividades de «turbinas industriales de vapor (TIV)» (subsector «Power Turbo-Systems») y el cese de actividades en las instalaciones de La Courneuve (Francia),
- una reorganización industrial del sector de Transporte, que implica el redimensionamiento o el cierre de algunas instalaciones, y reducciones de efectivos,
- una reducción de las actividades en el sector Naval, tras el cierre de los astilleros de Saint-Malo, decidida a principios de 2003. En el centro principal de Saint-Nazaire, está previsto reducir los efectivos mediante jubilaciones anticipadas.

(36) El cuadro 2 resume las consecuencias de estas medidas para cada segmento de actividad durante los tres ejercicios financieros afectados (2003 a 2006). Para los años siguientes, los ahorros esperados de estas reestructuraciones deberían elevarse anualmente a [...] millones EUR ⁽⁶⁾.

⁽⁶⁾ 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 corchetes y un asterisco. Para conservar la legibilidad de la Decisión, algunas de estas partes se sustituyen por una versión no confidencial situada al pie de la página y señalada por un asterisco. Aquí, léase «500 aproximadamente».

Cuadro 2

Resumen de la reorganización de las actividades en un período de tres años

	Reducción de efectivos (unidades)	Gastos de reestructuración (en millones EUR)	Ahorros esperados (en millones EUR)
Power Environnement	[...]	[...]	[...]
Power Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]
Power Conversion	[...]	[...]	[...]
T+D		[...]	
Power Services + TIV	[...]	[...]	[...]
Transporte	[...]	[...]	[...]
Naval	[...]	[...]	[...]
«Corporate»	[...]	[...]	[...]
Total	[...]	[...] (*)	[...]

(*) Léase «950 aproximadamente».

Reestructuración financiera

- (37) En cuanto a la tercera serie de medidas — reestructuración financiera — se prevé un dispositivo financiero que incluye intervenciones de Alstom, del Estado y de los bancos.
- (38) Un primer dispositivo fue finalizado el 2 de agosto de 2003. Tras el inicio del procedimiento formal de examen por la Comisión, Francia comunicó, el 26 de septiembre de 2003, un acuerdo considerablemente modificado que ya no incluía medidas que implicasen una participación del Estado en los fondos propios del grupo Alstom de forma automática e irreversible, sin una aprobación previa de la Comisión, como impone la reglamentación comunitaria en materia de ayudas estatales. Este nuevo acuerdo, que se describe a continuación, sustituyó al del 2 de agosto de 2003.
- (39) El acuerdo comprende en primer lugar (medida 1) el compromiso del Estado de suscribir una emisión de títulos subordinados de duración determinada reembolsables en acciones (TSDDRA) reservados al Estado por un importe de 300 millones EUR. Estos títulos tienen una paridad de un TSDDRA por acción y se han suscrito al precio de 1,25 EUR. Tienen una duración de 20 años y devengan intereses al tipo fijo del 2 % anual hasta la decisión de la Comisión. Estos títulos son deudas subordinadas de menor rango que las otras deudas subordinadas, tales como las obligaciones convertibles en acciones (OCA), los préstamos subordinados de duración determinada (PSDD) y los títulos subordinados de duración determinada (TSDD) (7).
- (40) La conversión se somete a las siguiente cláusula de condicionalidad: «Los TSDDRA emitidos por la empresa y suscritos por el Estado se convertirán en acciones ordinarias de ésta al cambio de una acción ordinaria de 1,25 EUR de valor nominal por un TSDDRA, con la única condición de obtener una decisión de la Comisión Europea que declare que la suscripción por el Estado de los TSDDRA emitidos por Alstom y su conversión en acciones constituyen una ayuda estatal compatible con el mercado común o no constituyen ayuda estatal. Esta conversión en acciones tendrá lugar automáticamente y de pleno derecho el primer día hábil siguiente a la recepción por el Estado de la decisión de la Comisión».
- (41) El Estado se ha comprometido a no ceder ni los TSDDRA, ni las acciones que podrían resultar de su conversión antes de la recuperación completa de la empresa.
- (42) Por otra parte, los bancos se han comprometido irrevocablemente a suscribir un aumento de capital de 300 millones EUR con un precio de emisión de 1,25 EUR por acción, aumento que fue aprobado en la asamblea general de 18 de noviembre de 2003 y les está reservado.
- (43) Asimismo, en el acuerdo también está prevista la concesión de facilidades de tesorería a corto plazo por un total de 1 500 millones EUR (medida 2). El Estado, directamente o por medio de la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC), se ha comprometido a renovar los efectos comerciales suscritos por 300 millones EUR hasta la expiración de un plazo de 12 meses a partir de la última emisión realizada antes del 8 de febrero de 2004, y a suscribir efectos comerciales adicionales por valor de 900 millones EUR. Así pues, el compromiso del Estado de suscripción de efectos comerciales ascendía a 1 200 millones EUR.

(7) Véase la descripción de estas deudas en los considerandos 47, 48 y 49.

- (44) Los 900 millones adicionales fueron suscritos en su totalidad, y posteriormente reembolsados por Alstom: el 23 de diciembre de 2003, la empresa reembolsó 800 millones EUR gracias a los ingresos de la financiación a largo plazo (TSDDRA, TSDD y PSDD) descritos en los considerandos 39, 47 y 48, y 100 millones EUR en enero de 2004 con los ingresos de la venta del sector T+D a Areva.
- (45) Los bancos contribuyen por su parte con 300 millones EUR de efectos comerciales y se comprometen a renovar esta contribución hasta la expiración de un plazo de 12 meses a partir de la última emisión realizada antes del 8 de febrero de 2004.
- (46) El acuerdo también prevé (medida 3) la emisión por los bancos de una línea sindicada de fianzas de 3 500 millones EUR, de los cuales el 65 %, esto es, 2 265 millones EUR, con la contragarantía del Estado. Este sistema de fianza debía funcionar hasta el agotamiento del saldo vivo de 3 500 millones EUR. De esta forma, la duración de los contratos comerciales cubiertos no puede exceder de siete años. La contragarantía ha sido establecida por medio de la Caisse Française de Développement Industriel (CFDI), perteneciente al grupo Banques Populaires. Debe observarse que, al referirse a esta medida, Francia considera que esta contragarantía ha sido otorgada por el Estado.
- (47) La cuarta medida es un préstamo subordinado de duración determinada (PSDD) con una duración de cinco años y un importe de 1 500 millones EUR, de los que 300 millones deberían ser aportados por el Estado y 1 200 millones deberían ser suscritos por los bancos (medida 4). En sus observaciones de 5 de diciembre de 2003, Francia indicó que este préstamo había sido finalmente concedido por la CFDI, habiéndose limitado el Estado a conceder una garantía a la CFDI por el importe del préstamo. La remuneración del PSDD es: Euribor + 450 puntos básicos, de los que 300 puntos básicos son pagaderos al término de cada período de interés y los 150 puntos básicos restantes se capitalizan y son pagaderos al final. Este préstamo constituye una deuda subordinada, que sin embargo es de menor rango que los TSDDRA, los TSDD y las OCA.
- (48) Francia se ha comprometido de manera irrevocable a suscribir una emisión de títulos subordinados de duración determinada (TSDD) reservada al Estado por un valor de 200 millones EUR y con una duración de 15 años (medida 5, antigua medida 4 bis). Estos TSDD se remunerarán al tipo de referencia aumentado en 500 puntos básicos anuales, de los que 350 puntos básicos anuales son pagaderos cada año a su vencimiento y los 150 puntos básicos anuales restantes se capitalizan y son pagaderos al final. Estos títulos están subordinados a las OCA, a los PSDD y/o a las deudas quirografarias.
- (49) Los bancos han garantizado, además de las intervenciones ya expuestas, la colocación de una emisión de obligaciones convertibles en acciones (OCA) fijada originalmente en 1 000 millones EUR, con derecho preferente de suscripción en favor de los accionistas actuales de la empresa. Las OCA, cuyo importe se fijó finalmente en 900 millones EUR, serán convertibles en acciones tras un período de cinco años a partir de la fecha de lanzamiento de la operación. Las condiciones de esta emisión son las siguientes: un cupón de 2 % capitalizado al final de 2004; una paridad de una acción por una OCA; y un precio de suscripción de 1,40 EUR, más una prima de emisión comprendida entre el 10 % y el 20 %. Estas deudas están subordinadas a los PSDD, pero son de menor rango que los TSDDRA y los TSDD.
- (50) El cuadro 3 presenta una visión global de las medidas comprendidas en el dispositivo financiero encaminado al apoyo de Alstom, tal como fue comunicado por Francia el 26 de septiembre de 2003, en sustitución del acuerdo del 2 de agosto de 2003.

Cuadro 3

Descripción del dispositivo financiero (versión de septiembre de 2003)

(importe en miles de millones EUR)

Medida	Bancos/inversores	Compromisos del Estado ⁽¹⁾
Aumento de capital I	0,30	—
TSDDRA (medida 1)	—	0,30
Liquidez a corto plazo (medida 2)	0,30	1,20
Fianzas por importe de 3 500 millones EUR (medida 3)	3,5	Contragarantías al 65 %, esto es, 2,275
PSDD (medida 4)	1,20	Garantía en favor de la CFDI para un importe de 0,30
TSDD (medida 5)	—	0,20
OCA	0,90	—

⁽¹⁾ Terminología utilizada por Francia y recogida en los protocolos de acuerdo de agosto y septiembre de 2003, así como en mayo de 2004.

- (51) En mayo de 2004, Francia informó a la Comisión de modificaciones relativas al dispositivo financiero descrito, que serán aplicadas por el Estado y los bancos durante el verano de 2004. El nuevo dispositivo encierra dos modificaciones de las medidas existentes así como una nueva medida.
- (52) En primer lugar, la contragarantía del Estado sobre la línea sindicada de fianzas (medida 3) será liberada y resituada en un mecanismo de garantía que cubrirá una nueva línea sindicada de fianzas que represente un saldo vivo de 8 000 millones EUR, emitida por los bancos. Esta nueva línea de fianzas comprende el mecanismo de garantía siguiente: las pérdidas serán cubiertas en primer lugar por una garantía en efectivo de 700 millones EUR establecida por la empresa. En segundo lugar, las pérdidas serán cubiertas por una garantía de 1 300 millones EUR en la que participen el Estado por importe de 1 250 millones EUR y los bancos por importe de 50 millones EUR, repartiéndose las pérdidas potenciales proporcionalmente a las aportaciones. Las pérdidas por encima de los 2 000 millones EUR ya no tendrán garantía y serán totalmente soportadas por los bancos emisores de las fianzas. El período de emisión de fianzas respecto de esta línea sindicada es de dos años a partir de su apertura, prevista para el verano de 2004. Durante este período, por una parte, la amortización de las fianzas existentes derivadas de la terminación y de la entrega de los productos por Alstom implicará una disminución del saldo vivo de la línea de fianzas, y, por otra, durante este mismo período, la línea se realimentará con otras fianzas, dentro del límite máximo para el saldo vivo de 8 000 millones EUR. Una vez terminado el período de emisión de fianzas y prohibida la realimentación, el saldo vivo de la línea se reducirá en función de las amortizaciones de fianzas. Paralelamente, las garantías se amortizarán de forma que en todo momento equivalgan al 25 % del saldo vivo de fianzas. La garantía de segundo orden de 1 300 millones EUR se amortizará de forma prioritaria, mientras que la «garantía primeras pérdidas» de 700 millones EUR se amortizará a continuación. Por consiguiente, el riesgo de solicitud de intervención por parte del Estado debería pasar a ser nulo a partir de finales del 2008-principios de 2009, frente a la fecha de finales del 2011-principios de 2011 contemplada en el mecanismo anterior, en el que la contragarantía del Estado no disfrutaba de una amortización prioritaria. Ha de mencionarse que el saldo vivo de 8 000 millones EUR no representará únicamente una emisión de nuevas fianzas. El total de las fianzas emitidas por los bancos después de septiembre de 2003 y que, por consiguiente, ya no disfrutaban de la contragarantía del Estado del 65 %, así como, bajo ciertas condiciones y de forma limitada, las fianzas emitidas antes de septiembre de 2003, podrán incorporarse a esta nueva línea sindicada de 8 000 millones EUR, y beneficiarse así del mecanismo de garantía correspondiente.
- (53) En segundo lugar, Francia se compromete a convertir en capital durante el verano de 2004 sus créditos respecto de Alstom, consistentes en el PSDD de 300 millones EUR (medida 4) de la CFDI y el TSDD de 200 millones EUR (medida 5). Los bancos también tendrán la posibilidad de convertir en capital una parte de sus créditos respecto de Alstom.
- (54) Durante el verano de 2004 tendrá lugar un aumento de capital adicional por importe de 1 200 millones EUR (medida 6). En el mismo, participará el Estado de forma proporcional a su participación en el capital que resultará de la conversión de los TSDDRA, esto es, en un porcentaje que debería estar comprendido entre el 17 % y el 18,5 %. Por lo tanto, el importe suscrito por el Estado estará comprendido entre 170 millones EUR y 222 millones EUR. El saldo se colocará en el mercado con la suscripción firme de un consorcio de bancos. Este aumento de capital servirá particularmente para obtener los 700 millones EUR necesarios a fin de constituir la garantía que cubra las primeras pérdidas de la nueva línea sindicada de fianzas.
- (55) El cuadro 4 ofrece una visión global de las medidas comprendidas en el nuevo dispositivo objeto de la presente Decisión.

Cuadro 4

Descripción del dispositivo financiero (versión de mayo de 2004)

(importes en miles de millones EUR)

Medida	Bancos/Inversores	Compromisos del Estado
Aumento de capital I	0,30	—
TSDDRA (medida 1)	—	0,30
Liquidez a corto plazo (medida 2)	0,30	1,20
Fianzas por valor de 8 000 millones EUR (medida 3)	8	«Garantía segundas pérdidas», esto es, 1,25
PSDD a convertir en capital (medida 4)	1,20	0,30
TSDD a convertir en capital (medida 5)	—	0,20
OCA	0,90	—
Aumento de capital II (medida 6)	0,83/0,99	0,17/0,22

Perspectivas financieras

- (56) Francia estima que el plan de reestructuración permitirá a Alstom recuperar su viabilidad a largo plazo. Las estimaciones están contenidas en el plan de tesorería (Three Year

Treasury Plan), en su versión W10. Ésta es la última versión disponible que contiene todas las previsiones para cada ejercicio financiero de 2003/2004 a 2005/2006. Las principales cifras de este plan se recogen en el cuadro 5.

Cuadro 5

Extracto del plan de refinanciación para tres años de Alstom — versión W10 de septiembre de 2003

(importes en miles de millones EUR)

Ejercicio	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006
Pedidos recibidos	19,123	[↘] (*)	[↗]	[↗]
Turbinas industriales	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power - Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T+D (Power Conversion incl.)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transporte	[...]	[...]	[...]	[...]
Naval	[...]	[...]	[...]	[...]
Empresa y otros	[...]	[...]	[...]	[...]
«Buffer»	[...]	[...]	[...]	[...]
Ventas	21,351	[↘]	[↘]	[↗]
Turbinas industriales	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Environment	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Turbo-Systems	[...]	[...]	[...]	[...]
Power — Services	[...]	[...]	[...]	[...]
T+D (Power Conversion incl.)	[...]	[...]	[...]	[...]
Transporte	[...]	[...]	[...]	[...]
Naval	[...]	[...]	[...]	[...]
Empresa y otros	[...]	[...]	[...]	[...]
«Buffer»	[...]	[...]	[...]	[...]
Ingresos de explotación	(0,507)	[↗]	[↗]	[↗]
Margen de explotación	- 2,4 %			
Beneficios antes de intereses e impuestos	(1,062)	[↗]	[↗]	[↗]
Flujo de tesorería neto	(0,265)	[↘]	[↗]	[↘]
Deuda bruta total	6,688	[↘]	[↘]	[↘]
Deuda económica	4,918	[↘]	[↘]	[↘]
Fondos propios	0,847	[↗]	[↘]	[↗]
Deuda/fondos propios	581 %	[↘]	[↗]	[↘]

(*) Datos confidenciales con indicación de tendencias.

(57) Como consecuencia de los cambios del dispositivo financiero anunciados en mayo de 2004, Francia comunicó una nueva versión de sus previsiones financieras. Las principales cifras de esta versión se recogen en el cuadro 6. Se indican dos valores: el primero corresponde al caso en que los bancos convierten el importe máximo de los créditos previsto en el dispositivo financiero anunciado en mayo

de 2004 (esto es, 700 millones EUR); el segundo corresponde al caso en que los bancos no convierten ninguno de sus créditos. Las previsiones no tienen en cuenta las cesiones a las que deberá proceder la empresa.

Cuadro 6

Nuevas previsiones que incorporan el efecto de las nuevas medidas financieras

(importes en miles de millones EUR)

Ejercicio	2004/2005	2005/2006	2006/2007
Deuda bruta total	[...]	[↘]	[↘]
Deuda económica	[...]	[↘]	[↘]
Fondos propios	[...]	[↘]	[↗]
Deuda/fondos propios	[...]	[↘]	[↘]

4. Otras medidas

(58) Además de las medidas que acaban de mencionarse, el acuerdo de 2 de agosto de 2003 hacía referencia a una medida de la que la Comisión ya había tenido conocimiento a través de la prensa y respecto de la cual se había invitado a Francia a comunicar información mediante carta de 10 de julio de 2003 (medida 7, antigua medida 5): según la prensa, el grupo nuclear Areva había presentado una oferta de adquisición del sector T+D de Alstom por un importe presumiblemente superior a 1 000 millones EUR. Según Francia, el Estado francés, con ocasión del consejo de supervisión del 1 de julio de 2003, dio su acuerdo relativo a la propuesta de la dirección de Areva de presentar a Alstom una oferta de adquisición de este sector⁽⁸⁾. Debe observarse que esta medida figura expresamente en el plan de reestructuración y en el acuerdo de 2 de agosto de 2003.

(59) Por otra parte, la Comisión llegó al conocimiento de una serie de medidas no notificadas, respecto de las cuales se invitó a Francia a facilitar información mediante cartas de 28 de agosto y 3 de diciembre de 2003:

— medida 8 (antigua medida 6): según un denunciante, Francia había concedido garantías para la construcción de centrales eléctricas (en Bahréin y en otros países),

— medida 9 (antigua medida 7): según la prensa, la empresa pública Gaz de France (GdF) había firmado una carta de intenciones relativa a la compra de uno o dos metaneros a Alstom lo que confería una ventaja a esta empresa; el valor total de los contratos considerados es de [...] millones EUR (dos metaneros por un valor de [...] millones EUR y [...] millones EUR, respectivamente),

— medida 10 (antigua medida 8): según la prensa, SeaFrance, compañía marítima de tráfico por el Canal de la Mancha poseída por la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF), había realizado el pedido de un car-ferry (buque transbordador) a Alstom por un valor de [...] millones EUR, lo que representaría otra ventaja para Alstom.

III. JUSTIFICACIÓN DEL PROCEDIMIENTO ELEGIDO

(60) Se ha abierto el procedimiento formal de examen con el fin de verificar si las medidas que se comunicaron a la Comisión durante el verano de 2003 constituyen ayudas compatibles con el mercado común. Aunque las medidas consideradas procedían de recursos estatales y permitieron a Alstom mantenerse en actividad en los mercados afectados, amenazando con falsear la competencia y afectar a los intercambios entre los Estados miembros, Francia impugnaba el carácter de ayuda de algunas de ellas (en particular, la medida 1). Por otra parte la información comunicada por Francia en relación con las medidas 7 a 10 era insuficiente, mientras que el resto de medidas se consideraban ayudas de salvamento y de reestructuración. El conjunto de ayudas podía no cumplir los criterios fijados por las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis⁽⁹⁾ (en lo sucesivo, «Directrices»), especialmente las medidas calificadas de ayudas de salvamento por Francia, dado que ya se había iniciado la aplicación de un plan de reestructuración.

(61) A continuación, Francia procedió a modificaciones de las ayudas iniciales tras haber celebrado un nuevo acuerdo con los bancos. Estas medidas fueron comunicadas a la Comisión el 26 de septiembre de 2003. En estas condiciones se amplió el procedimiento formal de examen para abarcar también las nuevas medidas que sustituían en parte a las del acuerdo del 2 de agosto de 2003 y aumentaban su importe.

⁽⁸⁾ [...].

⁽⁹⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

- (62) Como consecuencia de un nuevo dispositivo financiero establecido durante el mes de mayo de 2004, la Comisión consideró que no era necesario ni oportuno proceder a una segunda ampliación del procedimiento de examen. Se constató, en primer lugar, que las modificaciones aportadas no generaban un aumento del importe total de las ayudas, sino, por el contrario, una reducción del mismo. La garantía estatal respecto de la línea de fianzas (medida 3) que sustituye a la antigua contragarantía del Estado, constituye una reducción del riesgo del Estado en mil millones EUR. Además, el mecanismo de garantía establecido prevé que, a partir de ahora, las pérdidas se cubrirán de forma prioritaria con una garantía de 700 millones EUR establecida por la empresa, mientras que el Estado sólo interviene en el marco de la garantía de segundo orden. Sea cual fuere el nivel de las pérdidas, el importe cubierto por el Estado sigue siendo inferior al resultante del dispositivo precedente. Como se explicará en la parte VI.3, las fianzas deben considerarse ayudas estatales que pueden ir hasta el 100 % de su importe. En estas condiciones, la prolongación del compromiso del Estado en el marco de la garantía es compensado con creces por una reducción real y significativa de la ayuda derivada de la instauración del nuevo mecanismo. Asimismo, la transformación de la deuda estatal en capital (medidas 4 y 5) resultante de las modificaciones consideradas, no implica un aumento del importe de la ayuda incluida. En el caso nos ocupa, los préstamos, como se indicará en la parte VI.3, se considera que representan una ayuda del 100 % del importe considerado, y ello a partir del momento de su concesión. Por último, la participación del Estado en el nuevo aumento de capital (medida 6) será poco importante en relación con la participación privada, será proporcional al capital suscrito por el Estado y tendrá lugar en las mismas condiciones que la de otros operadores. Por otra parte, desde el punto de vista del riesgo total del Estado, su participación en el aumento de capital queda compensada sobradamente por la reducción de la garantía respecto de la línea de fianzas.
- (63) Se ha constatado igualmente que las modificaciones del nuevo dispositivo financiero efectuadas en el mes de mayo de 2004 implicaban un aumento muy significativo de la contribución privada a la reestructuración y, por consiguiente, una mejora considerable de la situación financiera de Alstom. La modificación de la garantía del Estado respecto de la línea de fianzas implica que, a partir de ahora, el riesgo de los bancos asciende a 6 000 millones EUR. Además, más del 80 % del nuevo aumento de capital será garantizado por los bancos. Por último, ha de señalarse la importante contribución de la propia empresa, que financiará la garantía en efectivo de 700 millones EUR, que es una garantía de primer orden respecto de la nueva línea de fianzas.
- (64) Finalmente, debe observarse que las modificaciones del dispositivo financiero vienen acompañadas de compromisos contraídos por Francia, descritos en los considerandos 96 a 103, que pueden compensar las distorsiones de la competencia que podrían resultar de las ayudas, al limitar la intervención del Estado en el tiempo, y pueden garantizar la viabilidad a largo plazo de la empresa.

- (65) En estas condiciones, la Comisión estima que los ajustes efectuados durante el mes de mayo de 2004 pueden reducir la intervención del Estado y aumentar la aportación de los participantes privados, limitando así las distorsiones de la competencia derivadas del conjunto de medidas y contribuyendo de forma decisiva a garantizar la viabilidad de la empresa a largo plazo. Así pues, estos ajustes no pueden agravar las dudas de la Comisión respecto de la compatibilidad del conjunto de medidas, ni suscitar nuevas dudas respecto de determinadas medidas en particular. Por el contrario, estos ajustes contribuyen a disipar ciertas dudas manifestadas en las decisiones de inicio y de ampliación del procedimiento formal de examen. Por último, una nueva ampliación del procedimiento, que no es necesaria desde el punto de vista jurídico, sería inoportuna, y ello debido a los retrasos que implicaría inevitablemente para la adopción de una decisión final, que reviste gran importancia con vistas al desarrollo del plan de reestructuración.

IV. OBSERVACIONES DE LOS TERCEROS INTERESADOS

- (66) A raíz de la publicación de las decisiones de inicio y de ampliación del procedimiento, del 17 de septiembre y 15 de octubre de 2003, respectivamente, la Comisión recibió en los plazos prescritos numerosas observaciones de terceros, clientes, proveedores, subcontratistas, competidores y representantes de los trabajadores de Alstom (20 comunicaciones del sector eléctrico, 19 procedentes del sector del transporte ferroviario y cinco procedentes de organizaciones de trabajadores de ambos sectores).
- (67) La mayoría de los clientes, proveedores, subcontratistas y representantes de los trabajadores expresaron su gran preocupación en cuanto a la supervivencia de Alstom. Algunas de las observaciones indican que su eventual desaparición constituiría una verdadera pérdida para la estructura económica europea e insisten, en particular, en los resultados tecnológicos de la empresa y en su participación en las actividades de investigación y desarrollo. Muchas de las observaciones también indican que la desaparición de Alstom tendría repercusiones perjudiciales en los mercados afectados, que ya están altamente concentrados. La desaparición de Alstom aumentaría esta concentración y llevaría a una reducción de la oferta. Numerosos clientes expresan sus preocupaciones por una posible ruptura de su abastecimiento. Temen en general que el mantenimiento de su material de tecnología punta y el servicio posventa ya no puedan realizarse en buenas condiciones. Finalmente, los diferentes representantes de los trabajadores y de los subcontratistas insisten en las consecuencias sociales perjudiciales que provocaría la desaparición de la empresa al afectar al empleo directo e indirecto.
- (68) El sector Naval ha suscitado observaciones de los alcaldes de Nantes y de Saint-Nazaire, que han expresado su gran inquietud por las posibles consecuencias sociales del procedimiento.

- (69) Las observaciones enviadas por los principales competidores de Alstom se presentan en los considerandos 69 a 75 de forma más detallada.
- (70) Según Siemens, las dificultades que ha debido afrontar Alstom se deben, en primer lugar, a los graves problemas técnicos sufridos por las turbinas de gas de gran potencia GT24/GT26. Estas dificultades también están asociadas al «pequeño flujo de tesorería» generado por el conjunto de actividades de Alstom como consecuencia de los siguientes elementos:
- a) una integración insuficiente de las numerosas adquisiciones realizadas;
 - b) una competencia excesiva de precios, destinada a mejorar la utilización de la capacidad y la tesorería gracias a los importes recibidos a cuenta;
 - c) una capacidad insuficiente de gestión de los proyectos y de los riesgos.
- (71) Por consiguiente, Siemens estima que el plan de reestructuración no permitirá a Alstom restaurar su viabilidad a largo plazo. Este tercero considera que el grupo será incapaz de afrontar los problemas técnicos de las turbinas GT24/GT26 y que los márgenes de Alstom en los pedidos de material ferroviario son demasiado reducidos; al mismo tiempo observa las perspectivas desfavorables del mercado de la construcción naval. Asimismo, teme, particularmente en relación con los mercados energéticos — caracterizados, en su opinión, por una débil demanda y un exceso de capacidad —, que el plan de reestructuración sea insuficiente para permitir a Alstom proseguir sus actividades.
- (72) Para concluir, Siemens sostiene que los mercados en los que opera Alstom son suficientemente competitivos (en parte gracias a la práctica regular de licitaciones) y que la desaparición de Alstom no modificaría esta situación. También señala que la eventual aprobación del plan de reestructuración por la Comisión debería subordinarse al abandono por parte de Alstom de sus actividades estructuralmente deficitarias y a la cesión de activos adicionales y de filiales.
- (73) Otro competidor, que ha preferido no revelar su identidad, está fundamentalmente preocupado por la concesión de la contragarantía estatal que cubre el 65 % de la línea de fianzas de 3 500 millones EUR. En su opinión, esta contragarantía podría provocar graves distorsiones de la competencia. Este competidor afirma que la práctica del establecimiento de fianzas es característica de los contratos de larga duración celebrados en las industrias en que opera Alstom. Ahora bien, la garantía otorgada por el Estado permite a Alstom tener acceso a un importe de fianzas especialmente elevado, lo que le confiere una ventaja desproporcionada. Por consiguiente, la preocupación de este tercero es doble: por una parte, Alstom, que disfrutará así de garantías muy superiores a las de sus competidores, dada la disminución global de la oferta de fianzas desde 2002, podría presentarse como candidato para un mayor número de contratos; por otra, Alstom tendría unos costes reducidos para la obtención de garantías, lo que es un elemento esencial habida cuenta de los escasos márgenes de beneficio del sector. Al igual que Siemens, este competidor estima que el mercado del transporte ferroviario sufre un exceso de capacidad, y propone, a tal efecto, medidas tendentes a permitir el acceso de terceros a los derechos de propiedad intelectual relativos al tren de alta velocidad (TGV) y/o a la señalización.
- (74) General Electrics (GE) ha facilitado información sobre los mercados en los que compite con Alstom, sin comentar directamente el plan de reestructuración.
- (75) Por último, otro competidor muestra su desacuerdo con las condiciones de la cesión del sector T+D a Areva, temiendo particularmente el acceso del grupo público Areva a este nuevo mercado. Este competidor estima que la cesión considerada no era conforme a las prácticas comerciales. Además, en su opinión, Alstom habría podido reducir el precio de la cesión a Areva gracias a las ayudas otorgadas por Francia.

V. OBSERVACIONES DE FRANCIA

- (76) En su respuesta al inicio y a la ampliación del procedimiento formal de examen, Francia ha facilitado información sobre las nueve medidas sobre cuya compatibilidad con el mercado común la Comisión había manifestado dudas en su decisión de inicio del procedimiento. Esta información se resume a continuación.
- (77) En lo que se refiere a las medidas 1, 2, 3 y 4, Francia ha indicado que la intervención del Estado era necesaria para evitar la quiebra de Alstom y garantizar su viabilidad a largo plazo. En apoyo de esta afirmación, Francia ha proporcionado información adicional relativa a la situación de Alstom antes de esta intervención, a su plan de reestructuración y a las medidas tomadas por la empresa, por sus acreedores y accionistas y por Francia. Esta información se recoge en la parte II de la presente Decisión, especialmente en lo que se refiere a la reestructuración.
- (78) En sus respuestas al inicio y a la ampliación del procedimiento formal de examen, Francia también realiza un cálculo de las ayudas desembolsadas a la empresa, así como una evaluación de su naturaleza. Debe observarse que estos cálculos no se refieren a las medidas modificadas tras la modificación de mayo de 2004, sino a las aplicadas o previstas en agosto y septiembre de 2003.

- (79) Francia estima que los TSDDRA de la medida 1 constituyen una ayuda a la reestructuración por su importe nominal de 300 millones EUR. En cuanto a los 1 200 millones EUR de tesorería aportados por el Estado (medida 2), Francia estima que inicialmente se concedieron 300 millones EUR como ayuda de salvamento. Dado que su plazo de reembolso es actualmente más largo, este importe también debe ser considerado como elemento de la ayuda a la reestructuración. En cambio, los 900 millones EUR en los que la medida 2 fue aumentada conforme al acuerdo del mes de septiembre de 2003 deben ser considerados plenamente ayuda de salvamento. Estos 900 millones EUR fueron reembolsados a Francia entre diciembre y enero de 2004. Se trataba de una ayuda en forma de liquidez, cuyo objeto era impedir el cese inmediato de las actividades de Alstom y que fue reembolsada en los seis meses siguientes a su desembolso, según lo previsto por las Directrices.
- (80) Francia ha facilitado cálculos relativos a la antigua contragarantía respecto de la línea de fianzas de 3 500 millones EUR, estimando que la ayuda debería calcularse multiplicando el importe máximo de compromiso del Estado por el riesgo «real» de ejecución de la contragarantía, y ha deducido los gastos pagados por Alstom. El riesgo real de ejecución de la contragarantía se derivaría, a su vez, de dos factores: el riesgo de que Alstom no pueda cumplir sus contratos (riesgo de ejecución), y el riesgo de que no pueda reembolsar esta garantía (riesgo de reembolso). Francia llegó a un importe resultante comprendido entre 0 y 43 millones EUR. Por otra parte, Francia afirma que la ayuda correspondiente a la contragarantía debería considerarse como ayuda de salvamento durante todo el período de emisión de fianzas. En cambio, el mantenimiento de esta contragarantía durante todo el período de ejecución de los contratos a los que se refieren las fianzas debería considerarse ayuda a la reestructuración. Ha de observarse que Francia no ha facilitado su evaluación de la nueva línea sindicada por importe de 8 000 millones EUR, que sustituye a la del verano de 2003.
- (81) En cuanto al importe de ayuda del PSDD de 300 millones EUR (medida 4), Francia estima en 140 millones EUR la ayuda pública incluida en la garantía a la CFDI, lo que corresponde al 50 % del importe del préstamo concedido por la CFDI, menos 10 millones EUR de gastos conexos.
- (82) Francia reafirma que este plan de reestructuración permitirá a Alstom recuperar su viabilidad a largo plazo. Francia afirma también que las cesiones realizadas por Alstom y las medidas de reestructuración industrial y operativa descritas en la parte II.3 constituyen medidas compensatorias suficientes para evitar cualquier distorsión indebida de la competencia.
- (83) Por otra parte, Francia mantiene que las medidas de ayuda en favor de Alstom corresponden al mínimo necesario para garantizar su supervivencia a corto plazo (aportación de liquidez y contragarantía) y su viabilidad a largo plazo (reestructuración financiera e industrial a largo plazo).
- (84) En cuanto a las consecuencias económicas y sociales de una posible quiebra de Alstom, Francia mantiene que habría que evaluarlas por el número de despidos que provocaría. Aunque admite que ciertas actividades de Alstom serían retomadas por otros operadores, Francia afirma que [...] ⁽¹⁰⁾ cesarían pura y simplemente sus actividades, lo que, unido a las reestructuraciones necesarias en los sectores que podrían mantenerse en actividad (20 % según las estimaciones), provocaría el despido de 53 600 trabajadores.
- (85) Francia prevé también otros problemas, asociados al hecho de que el 75 % de las actividades de Alstom se encargan a subcontratistas, lo que, en su opinión, se traduciría en 112 800 despidos adicionales. A esta cifra habría que añadir unos 50 000 despidos (indirectos) en las regiones más afectadas. Así pues, según las autoridades francesas, el número total de despidos en caso de quiebra ascendería a 216 400.
- (86) Francia también sostiene que la quiebra de Alstom podría provocar indirectamente [...].
- (87) En cuanto a la capacidad de producción en los mercados en los que opera Alstom, Francia afirma que ésta es muy flexible y puede ajustarse fácilmente para poder responder a la demanda a medio plazo, aunque las variaciones coyunturales de la demanda puedan implicar excesos de capacidad a corto plazo. Esto ocurre actualmente en el subsector Power Turbo-Systems. Sin embargo, Francia considera que el exceso de capacidad puede absorberse a medio plazo mediante ajustes de efectivos. La capacidad tampoco se considera un problema en el sector Transporte, en el que es fácil adaptar la producción a la demanda. Finalmente, en el sector Naval, y especialmente en el segmento de los buques de crucero, se considera que la crisis actual es temporal, debido a las buenas perspectivas de crecimiento a largo plazo.
- (88) En lo que se refiere a la venta a Areva del sector T+D de Alstom (medida 7), Francia ha proporcionado información complementaria para demostrar que esta transacción no implicaba ayuda estatal. Según Francia, el precio convenido era de 950 millones EUR, menos la deuda neta consolidada

⁽¹⁰⁾ Léase «ciertos sectores».

de los activos transferidos. Esta transacción se realizó en enero de 2004 por un precio [...] de 920 millones EUR. Francia ha indicado que la oferta de Areva fue inferior a las que podrían haber presentado otros compradores potenciales, pero que Alstom la consideró la más ventajosa, debido esencialmente a que Areva estaba en condiciones de pagar el precio en un plazo limitado, sin tener que recurrir a nuevos préstamos o a un aumento de capital. Además, Areva, contrariamente a los otros compradores potenciales, no había pedido que Alstom siguiera siendo accionista en una parte de la actividad cedida. Francia también indicó que el precio ofrecido por Areva resultó conforme al valor indicado en una serie de evaluaciones hechas por Alstom y Areva. La última de estas evaluaciones, que data de julio de 2003, indicaba un precio comprendido en una banda de 1 000 a 1 500 millones EUR.

- (89) Por lo que respecta a las medidas 8, 9 y 10, en su respuesta de 11 de febrero de 2004 Francia negó haber aportado garantías a ninguna de dichas operaciones. Por el contrario, Francia admitió haber aportado [...]«a»] GdF y a [...] la SNCF «elementos de compatibilidad» para la compra de buques. A raíz de una demanda de la Comisión, Francia envió una copia de las cartas en las que se habían concretado estos «elementos de compatibilidad». En estas cartas, el Estado confirmaba que si las operaciones no podían llevarse a buen término aplicaría un procedimiento de indemnización.

Observaciones de Francia acerca de las observaciones de los terceros interesados

- (90) Francia constata que las observaciones de los terceros interesados comunicadas a la Comisión proceden tanto de los competidores de Alstom como de los sindicatos de trabajadores de la empresa, de los proveedores, de los clientes o incluso de sus subcontratistas, y hace observar el número inhabitual de opiniones en favor de las medidas consideradas, indicando que numerosos terceros expresan gran inquietud por los riesgos que la desaparición de Alstom provocaría sobre el empleo directo o indirecto, sobre la continuación de los contratos vigentes, especialmente los relativos a la transferencia de tecnología, o incluso sobre sus subcontratistas. Francia considera neutrales otras opiniones manifestadas.
- (91) Francia observa que sólo dos de los numerosos terceros interesados, entre ellos Siemens, han expresado su oposición a las medidas previstas. Francia impugna las afirmaciones de Siemens, que estima particularmente que el sector de Transporte de Alstom presenta signos de debilidad, e indica que la baja del margen de explotación de dicho sector se derivaba únicamente de dificultades puntuales de Alstom y que las perspectivas de rentabilidad para

2005/2006 son totalmente favorables. Por otra parte, Siemens estima que existe un exceso de capacidad en la totalidad del sector ferroviario, mientras que el otro tercero interesado considera que este exceso de capacidad sólo afecta al segmento de material móvil. En ambos casos, Francia muestra su desacuerdo con esta apreciación y observa en particular que los cierres de centros que emprendió responden únicamente a excesos de capacidad locales específicos. Además, Francia indica que Alstom prosigue sus esfuerzos de reestructuración.

- (92) En cuanto al sector Energía, Francia insiste en la tecnología punta que posee Alstom y explica que el deterioro de los márgenes denunciado por Siemens entre 1999 y 2003 se deriva de los problemas técnicos puntuales, aunque de gran envergadura, sufridos por las turbinas de gas GT24 y GT26, problemas que actualmente están resueltos. Por otra parte, Francia señala que el subsector Power Turbo-Systems no presenta problemas estructurales, contrariamente a lo que pretende Siemens, y recuerda que en este sector se han emprendido reducciones de capacidad considerables como consecuencia de la cesión del sector de turbinas industriales a Siemens y del sector de T+D a Areva, y que se prosiguen los esfuerzos de reestructuración.
- (93) Uno de los terceros interesados recuerda en sus observaciones la importancia considerable de las fianzas en el sector del transporte y muestra su firme desacuerdo con las garantías bancarias obtenidas por Alstom gracias a la contragarantía concedida por el Estado. A este respecto, Francia sostiene que las garantías se han utilizado de conformidad con las necesidades históricas del grupo y que las prácticas de Alstom en materia de fianzas no se han modificado tras la atribución de las ayudas consideradas, e indica que la propuesta del tercero interesado relativa a la concesión de las garantías por sector no puede contemplarse debido a la estructura financiera de grupos tales como Alstom, GE o incluso Siemens.
- (94) Francia también rechaza las observaciones de Siemens, que pone en tela de juicio la eficacia del plan de reestructuración de Alstom y duda de las posibilidades de recuperación de la viabilidad del grupo. Asimismo critica sus observaciones relativas a las distorsiones de competencia indebidas que podrían provocar las medidas consideradas y, por ello, se opone a cualquier cesión adicional propuesta por Siemens como compensación. Finalmente, Francia se opone a cualquier demanda de apertura de los derechos de propiedad intelectual relativos al TGV y/o a la señalización mencionados por el otro tercero interesado.

- (95) Un tercer interesado ha expresado una opinión desfavorable, aunque relativa exclusivamente al sector T+D, el cual, en su opinión, sufre un exceso de capacidad estructural, y rechaza igualmente las condiciones en las que se ha cedido a Areva esta rama de actividad. Francia observa, por una parte, que Alstom ya no realiza la actividad considerada y, por otra, que ha proporcionado elementos pertinentes que justifican que la cesión a Areva no implica ayuda estatal.

Compromisos de Francia y de la empresa

- (96) En su carta de 26 de mayo de 2004 dirigida a la Comisión, Francia se comprometió a que Alstom realice una asociación industrial o varias asociaciones industriales en un plazo de cuatro años, en partes significativas de la actividad de Alstom. Salvo acuerdo previo de la Comisión, estas asociaciones no afectarán a empresas controladas por el Estado, de hecho o derecho, individual o conjuntamente.
- (97) Por otra parte Francia se comprometió a que una empresa en participación, en la que Alstom conservará un control conjunto y poseerá como máximo el 50 % del capital, sea creada con una empresa asociada en el subsector «Hydro Power» de Alstom ⁽¹¹⁾ (volumen de negocios de 879 millones EUR y 4 680 trabajadores en 2002/2003). Esta operación se realizará íntegramente en un plazo de [...].
- (98) Francia se compromete igualmente a retirarse del capital de Alstom en los doce meses siguientes a la obtención por Alstom de una calificación crediticia «investment grade». Esta retirada se efectuará en cualquier caso antes de que transcurran cuatro años a partir de la adopción de la presente Decisión [...].
- (99) Francia se compromete a que Alstom cierre varias actividades en las áreas de la energía y el transporte. Se trata de la fábrica de locomotoras de trenes de mercancías de Valence (volumen de negocios de 92 millones EUR y 380 trabajadores en 2002/2003), el conjunto de actividades del sector Transporte en Australia y Nueva Zelanda (volumen de negocios de 227 millones EUR y 2 172 trabajadores en 2003/2004), así como las actividades en el sector de las calderas industriales ⁽¹²⁾ (volumen de negocios de 442 millones EUR en 2003/2004). Cada una de estas cesiones se realizará en un plazo de [...]. Francia se compromete al establecimiento o a la estabilización por Alstom de una dirección que garantice la buena gestión de cada una de las actividades cedidas y al establecimiento de un administrador fiduciario único encargado de supervisar la ejecución correcta del compromiso de estas tres cesiones. Francia se compromete asimismo a que Alstom cierre actividades adicionales con un volumen de negocios de 800 millones EUR (ejercicio 2002/2003) dentro del grupo, al margen del sector Naval. Estas cesiones podrán efectuarse [...], y deberán realizarse en un plazo de [...]. Finalmente, Francia se compromete a que Alstom ceda [...] en un plazo de [...].
- (100) Francia también se compromete a transmitir a la Comisión anualmente, durante cuatro años, un informe certificado por un experto designado por Alstom con el acuerdo de la Comisión. Este experto tendrá la misión de verificar que los márgenes medios realizados por año y por subsector en el marco de los contratos firmados por la empresa en el sector Transporte son compatibles con el plan de empresa y, en caso de registrarse desvíos respecto del mismo, no indiquen una práctica de fijación de precios contraria a la competencia. Por otra parte, Francia se compromete a que Alstom realice operaciones de adquisición de empresas en el sector Transporte, en el Espacio Económico Europeo, por un importe superior a 200 millones EUR (valor de empresa), durante cuatro años.
- (101) En cuanto a las medidas estructurales de apertura del mercado francés de material ferroviario, Francia se compromete a lo siguiente:
- la transmisión a la Comisión, a petición de ésta, de los dictámenes de Réseau Ferré de France relativos a la expedición de certificados de seguridad y de los expedientes técnicos en los que éstos se basan;
 - la transmisión a la Comisión del nuevo proyecto de decreto sobre «material móvil» y, en caso necesario, de los elementos explicativos que justifican particularmente los casos en los que el decreto no es obligatorio. El decreto entrará en vigor a más tardar el 1 de enero de 2005;
 - la supresión de la obligación jurídica de la «Société Nationale des Chemins de fer Français» (SNCF, Empresa nacional de ferrocarriles franceses) en lo relativo a la expedición de los certificados de seguridad, con entrada en vigor el 1 de enero de 2005;
 - la información de la Comisión relativa a los contratos directos que celebrarán la SNCF y la «Régie Autonome des Transports Parisiens» (RATP, Administración autónoma de los transportes de París) con Alstom;

⁽¹¹⁾ Según el informe anual 2003 de Alstom, el segmento Hydro Power comprende los productos y servicios siguientes: turbinas hidráulicas y turbinas-bombas de hasta 800 MW; alternadores hidráulicos de hasta 800 MW; motores de alternadores, alternadores de polos exteriores y válvulas; instalaciones «llave en mano», incluidos los sistemas de control y toda la gama de centrales hidráulicas de potencia unitaria de 2 MW a 800 MW; rehabilitación de centrales hidroeléctricas; y estaciones de bombeo de agua y equipos hidromecánicos para el transporte de agua.

⁽¹²⁾ Según la información proporcionada por Francia y disponible en el sitio Internet de Alstom, la actividad de «calderas industriales» incluye los productos siguientes (descripción original únicamente disponible en inglés: «field erected boilers up to 300 ton/hour steam output; Fines Circulating Fluidised bed boiler FI CIRC™ up to 70 MWe output; package boilers for process steam up to 270 ton/hour; fossil fuelled plants up to 100 MWe output; biomass fuelled plants up to 100 MWe output; thermal waste treatment plants»).

- e) la comunicación, a petición de la Comisión, de los informes de análisis de las ofertas presentados al consejo de administración de la SNCF en relación con los contratos adjudicados por medio de licitación;
- f) la incorporación de manera anticipada, a más tardar el 1 de noviembre de 2004, de la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y el Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre la coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales ⁽¹³⁾;
- g) la adopción, con entrada en vigor a más tardar el 1 de noviembre de 2004, de un procedimiento de urgencia conforme a la Directiva 92/13/CEE del Consejo, de 25 de febrero de 1992, relativa a la coordinación de los disposiciones legales, reglamentarias y administrativas referentes a la aplicación de las normas comunitarias en los procedimientos de formalización de contratos de las entidades que operen en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de las telecomunicaciones ⁽¹⁴⁾.
- (102) Por otra parte, Francia se compromete a aplicar medidas adicionales de reestructuración del sector Naval, en particular las necesarias para hacer que el umbral de rentabilidad de la construcción naval pase de 4,5 pedidos de buques (equivalentes de buques de crucero) al año (media de los cinco últimos años) a [...].
- (103) Finalmente, Francia [...] se compromete a retirar [...] ⁽¹⁵⁾, que ya se habrían dirigido a la Comisión a efectos de la autorización de ayudas estatales adicionales en favor de Alstom.

VI. VALORACIÓN

1. Análisis del mercado ⁽¹⁶⁾

- (104) Alstom es un grupo de ingeniería que realiza el diseño, la fabricación y el mantenimiento de productos y sistemas en tres sectores principales: la producción de energía, el transporte ferroviario y la construcción naval ⁽¹⁷⁾. La Comisión ha basado su evaluación de los mercados en sus propios análisis, en informes industriales y en el informe de su empresa consultora BearingPoint France SAS. Las cifras citadas provienen de esta evaluación y son aproximadas.

Producción de energía

- (105) El mercado mundial de infraestructuras y de servicios de mantenimiento para la producción de energía representa actualmente 150 000 millones EUR anuales aproximadamente. América del Norte y Asia son los mercados más importantes, representando cada uno de estos continentes cerca del 30 %. Cuatro operadores (GE, Alstom, Siemens y Mitsubishi HI) ofrecen una amplia gama de productos y poseen cuotas de mercado significativas a nivel mundial. Toshiba también es importante desde el punto de vista de las ventas, pero esta empresa se centra principalmente en las turbinas de vapor. GE se impone cada vez más como el número uno del mercado, con una cuota de mercado media anual del 23 % en el conjunto de mercados de producción de energía durante el período 1992-2002. GE ocupa la primera posición en América del Norte (cuota de mercado superior al 50 %) y en el sector de turbinas de gas (cuota de mercado superior al 50 %). Para este período, Alstom se sitúa en segunda posición, con una cuota de mercado global del 14 %.
- (106) Los pedidos de centrales de producción de energía registran actualmente una reducción, tras un aumento sustancial entre 1998 y 2001 — cuando pasaron de 136 a 219 gigavatios anuales — y una vuelta en 2002 al nivel de 1998 (138 gigavatios anuales). Se espera que la demanda se mantenga a un bajo nivel a medio plazo (por término medio, [...] gigavatios anuales hasta 2005. Sin embargo, a más largo plazo la demanda deberá alcanzar cerca de [...] gigavatios anuales entre 2005 y 2010. En el sector de servicios, el potencial de crecimiento es mayor, previéndose aumentos anuales del [...] % (el valor del sector de servicios representa alrededor de un tercio del mercado global, esto es, cerca de [...] miles de millones EUR).
- (107) Alstom opera en el mercado de la construcción y de los servicios en los segmentos siguientes: turbinas de gas de más de 50 megavatios («turbinas de gas de gran potencia»), turbinas de vapor de más de 70 megavatios («turbinas de vapor de gran potencia»), turbinas hidráulicas y generadores hidráulicos, calderas, servicios y fábricas «llave en mano». La Comisión ha procedido a la evaluación de las cuotas de mercado en cada sector para el mismo período 1992-2002. En el importante sector de las turbinas de gas (que representa el 28 % del mercado total de producción de energía medido en megavatios), GE destaca claramente en primer lugar con una cuota del [...] %; sigue Siemens con el [...] % y Alstom con el [...] %. El amplio sector de las turbinas de vapor (32 % del mercado) está más fragmentado: los operadores chinos disponen de una cuota de mercado del [...] %; Alstom, del [...] %; y GE, del [...] %; siguen Mitsubishi HI, Siemens y Toshiba con el [...] %, el [...] % y el [...] %, respectivamente. En cuanto a las turbinas hidráulicas (9 % del mercado), Alstom y GE poseen cada una una cuota de mercado del [...] % y Siemens del [...] %; en lo que se refiere a los generadores hidráulicos (que también representan el 9 % del mercado), Alstom destaca con una cuota de mercado del [...] %; sigue GE con el [...] %; el resto se reparte entre los operadores chinos ([...] %), VA Tech hydro ([...] %) y Siemens ([...] %). En el sector de las calderas (22 % del mercado), los operadores chinos dominan, con una cuota de mercado del [...] (80 % de la demanda del Sureste asiático); las otras empresas importantes son Mitsubishi HI ([...] %), Alstom ([...] %), Babcock & Wilcox ([...] %), Foster Wheeler ([...] %) e IHI ([...] %).

⁽¹³⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

⁽¹⁴⁾ DO L 76 de 23.3.1992, p. 14. Directiva cuya última modificación la constituye el Acta de adhesión de 2003.

⁽¹⁵⁾ Léase «las notificaciones».

⁽¹⁶⁾ El desglose por mercado se facilita a título informativo a efectos de la presente Decisión, y no coincide necesariamente con la definición de los mercados presentada en los asuntos de concentración.

⁽¹⁷⁾ El análisis de mercado de la Comisión no abarca el sector de turbinas industriales, ni el de la transmisión y distribución (T+D), ya cedidos.

Transporte ferroviario

(108) La Comisión estima que el mercado mundial del equipamiento y de los servicios en el transporte ferroviario representa unos 30 000 millones EUR al año, lo que corresponde a la estimación realizada por las autoridades francesas. El [...] % del mercado ([...] miles de millones EUR) cubre el material móvil; el [...] % ([...] miles de millones EUR), la infraestructura; el [...] %, ([...] miles de millones EUR), la señalización; y el [...] % ([...] miles de millones EUR), los servicios. El sector de material móvil se puede subdividir de la forma siguiente, en porcentaje de las ventas medias el mercado europeo de 2000 a 2002 para cada sector:

- unidades múltiples eléctricas/unidades múltiples diésel («UME»/«UMD»): [...] %,
- trenes de alta velocidad y trenes de muy alta velocidad («TGV»/«TTGV»): [...] %,
- metropolitanos: [...] %,
- tranvías y vehículos ligeros por raíles («VLR»): [...] %,
- locomotoras: [...] %,
- vehículos de pasajeros: [...] %.

(109) Desde el punto de vista de las ventas, los operadores principales son Bombardier, Alstom y Siemens y, en menor medida, GE y Ansaldo. Estas empresas representaban conjuntamente aproximadamente el [...] % del mercado mundial de transportes ferroviarios en 2002: Bombardier, [...] %; Alstom, [...] %; Siemens, [...] %; GE, [...] %; y Ansaldo, [...] %. Operadores de menor tamaño pero activos en los mercados europeos son CAF, TALGO y Vossloh. Recientemente, Alstom y Bombardier han estado a la cabeza en los principales sectores de material móvil, compartiendo el primer puesto en el mercado europeo con Siemens. Alstom y Siemens se encuentran particularmente bien situados en lo que se refiere a los productos de alta tecnología.

(110) Europa constituye el mercado de mayores dimensiones, con una cuota del [...] %. Francia, Alemania y Reino Unido representan los mercados europeos más importantes, con unas ventas anuales medias entre 2000 y 2002 del [...] %, el [...] % y el [...] %, respectivamente, situándose a continuación los mercados italiano y español, que representan cada uno el [...] % del mercado europeo durante el mismo período. La presencia local, es decir, las empresas que poseen instalaciones locales de producción, constituye un factor importante, con operadores nacionales y locales dominando los mercados (cuota de mercado del [...] % en Francia, del [...] % en Alemania, del [...] % en el Reino Unido, del [...] % en España y del [...] % en Italia, de 2000 a 2002). No obstante se perfila una tendencia generalizada a la europeización del mercado. Se estima que la industria

tiene un exceso de capacidad de aproximadamente el [...] %, aunque se espera una subida anual de la demanda del [...] %. Los sectores de trenes de alta velocidad, de señalización y de servicios deberán ofrecer las mejores perspectivas de crecimiento.

(111) El mercado francés está dominado por Alstom y, en menor medida, por Bombardier. La Comisión estima el valor del mercado en 1 800 millones EUR, sobre la base de las ventas medias de 2000 a 2002 ⁽¹⁸⁾, en las que las UME/UMD representan [...] millones EUR; los TGV, [...] millones EUR; los metropolitanos, [...] millones EUR; los vehículos ligeros por raíles, [...] millones EUR; y las locomotoras, [...] millones EUR. La cuota de mercado de Alstom en este período era del [...] % en el sector de TGV, el [...] % en el sector de vehículos ligeros por raíles (VLR) y el [...] % en el sector de locomotoras ⁽¹⁹⁾. Es únicamente en los sectores de las UME/UMD (Alstom, [...] %; Bombardier, [...] %) y los metropolitanos (Alstom, [...] %; Bombardier, [...] %; y Siemens, [...] %) donde Alstom participa junto con otros competidores. Alstom tiene una cuota de mercado global en Francia de aproximadamente el [...] %. A título informativo, en Alemania a pesar de una posición muy fuerte de Siemens en el sector de trenes de alta velocidad, su cuota del mercado global es del [...] % (detrás de Bombardier, que posee el [...] %).

Sector Naval

(112) El mercado mundial de la construcción naval está dominado por el Japón y Corea del Sur, con una fuerte emergencia de China. Los astilleros europeos, incluido Alstom, se han concentrado en segmentos de alta tecnología y gran valor añadido (buques de crucero y metaneros). Los astilleros europeos disponen de una cuota de mercado acumulada de buques de crucero del [...] %, que se reparte entre cuatro empresas. Por término medio, entre 1994 y 2003, Alstom poseía el [...] % del mercado mundial de buques de crucero; Fincantieri, el [...] %; Aker Kvaerner, el [...] %; y Meyer, el [...] %. Para los buques de crucero y para los metaneros, el mercado de referencia es el mercado mundial.

(113) El mercado de buques de crucero registra cierta atonía actualmente, con un una cartera de pedidos poco repleta de aquí a 2007. No obstante, las perspectivas a más largo plazo son favorables, gracias al desarrollo de la industria turística. La tasa de crecimiento subyacente del sector de cruceros se estima en el [...] % anual hasta 2010. El mercado de buques metaneros está experimentando una fase de crecimiento rápido y las perspectivas a largo plazo son igualmente favorables.

⁽¹⁸⁾ No hay que perder de vista que los grandes contratos, muy frecuentes en este sector industrial, pueden modificar estas cifras de forma radical.

⁽¹⁹⁾ Esta cuota de mercado experimentará una reducción significativa tras la obtención a principios de 2004 de un contrato de 800 millones EUR con la SNCF por un consorcio Alstom-Siemens.

2. Existencia de ayuda

- (114) El apartado 1 del artículo 87 del Tratado dispone que «Salvo que el presente Tratado disponga otra cosa, serán incompatibles con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones». Así pues, la Comisión examinará las medidas afectadas para establecer si constituyen ayuda estatal.
- (115) Como se ha señalado, Alstom participa esencialmente en los sectores de la energía, el transporte y la construcción naval. Los productos y servicios considerados son objeto de intercambios y de competencia entre Estados miembros. La exposición del punto 1 muestra claramente que cualquier ayuda a Alstom afecta a los intercambios entre Estados miembros y falsea la competencia en el mercado común.
- (116) Por otra parte, todas las medidas adoptadas son financiadas por el Estado o por organismos controlados por el Estado y/o cuyo comportamiento en el presente contexto es con toda evidencia imputable al Estado, tales como la CDC ⁽²⁰⁾ y la CFDI. Se trata de medidas específicas en favor de Alstom, y por ello selectivas.
- a) *Medidas 1 a 6*
- (117) En sus decisiones de inicio y ampliación del procedimiento formal de examen, la Comisión había concluido que las medidas estatales a que hacía referencia el acuerdo del 2 de agosto de 2003, modificado por el acuerdo de septiembre de 2003, constituían ayudas estatales en el sentido del apartado 1 del artículo 87 del Tratado. La Comisión recuerda que inicialmente Francia no impugnaba el carácter de ayuda de la antigua medida 1 relativa a la participación del Estado en un aumento del capital, y aceptaba la calificación de ayuda para el resto de medidas objeto del acuerdo de 2 de agosto de 2003.
- (118) Debe observarse que la antigua medida 1 ha sido sustituida por los TSDDRA (actual medida 1) y que Francia ya no impugna la calificación de ayuda estatal, ni de esta nueva medida 1, ni de ninguna otra de las medidas derivadas del acuerdo de septiembre de 2003. Por el contrario, Francia, mediante carta de 4 de septiembre de 2003, ha mantenido el carácter absolutamente indispensable de la participación del Estado en la operación de apoyo a Alstom, así como el carácter global e indisoluble del conjunto de medidas financieras puestas a disposición de la empresa. De esta forma, se observa claramente que el compromiso del Estado era indispensable para evitar la quiebra de Alstom y que el mismo constituía un elemento fundamental del acuerdo de 2 de agosto de 2003, lo que queda confirmado por la versión modificada del acuerdo, comunicada por Francia el 26 de septiembre de 2003. Sin la participación del Estado, los bancos no se habrían comprometido a apoyar a la empresa. Francia estima que las medidas derivadas del acuerdo de septiembre de 2003 implican ayudas, pero ayudas compatibles con el mercado común.
- (119) De este modo, la posición preliminar de la Comisión se ve confirmada en lo que se refiere a las medidas contempladas en las decisiones de inicio y ampliación del procedimiento, y, por ello, sólo puede verse afectada por las modificaciones de determinadas medidas, comunicadas por las autoridades francesas en mayo de 2004.
- (120) Los TSDDRA (medida 1) han sido suscritos por el Estado en un contexto que no puede ser el de un inversor privado en economía de mercado. Por ello, proporcionan una ventaja a Alstom por medio de recursos estatales. Asimismo, las facilidades a corto plazo (medida 2) se han concedido en un contexto que no puede ser el de un acreedor privado en economía de mercado. En relación con esta última medida cabe observar que la parte suscrita por la CDC respondía a la solicitud del Estado, por lo que es imputable a éste, hecho que Francia nunca ha negado.
- (121) La «garantía segundas pérdidas» del Estado, por importe de 1 250 millones EUR y relativa a las fianzas otorgadas por los bancos (nueva medida 3), y la contragarantía anterior (antigua medida 3) constituyen igualmente una medida excepcional que no puede considerarse como comportamiento normal de una institución financiera habida cuenta de la situación de Alstom. Así pues, éstas proporcionan también una ventaja financiada con recursos estatales, en el caso que nos ocupa por medio de la CFDI, e imputable al Estado. Debe observarse que Francia no distingue entre las medidas concedidas directamente por el Estado francés y las concedidas a través de la CFDI. El protocolo de acuerdo del 27 de mayo de 2004, transmitido mediante carta de 7 de junio de 2004, establece que «el Estado aportará su contragarantía (al nuevo mecanismo de fianza) directamente o por medio de la CFDI». El protocolo indica también que la nueva garantía de la medida 3 «será emitida por la CFDI, por el Estado o por cualquier otra entidad que funcione bajo la garantía del Estado». Esto demuestra claramente que los recursos de la CFDI son recursos estatales y que sus acciones son imputables al Estado y, por consiguiente, deben considerarse constitutivas de ayudas estatales en el presente caso.

⁽²⁰⁾ Véanse las útiles medidas dirigidas a Francia en el asunto E 50/2001, CDC IXIS.

(122) El PSDD suscrito por la CFDI y garantizado por el Estado (medida 4) y los TSDD directamente concedidos por el Estado (medida 5) tampoco puede considerarse que corresponden al comportamiento normal de inversores o acreedores en una economía de mercado. Ningún inversor o acreedor normal habría actuado de esta forma, a menos que ya fuese acreedor o accionista de Alstom. De nuevo debe observarse que, en los acuerdos de agosto y septiembre de 2003, la concesión del PSDD era uno de los compromisos del Estado. Este compromiso se tradujo en una garantía a la CFDI para el total del préstamo. En cuanto al compromiso del Estado de transformar sus créditos en acciones, directamente o por medio de la CFDI, se contrajo de manera irrevocable y para el total de créditos a largo plazo, mientras que la conversión será opcional para los restantes créditos. Así pues, esta medida está encaminada también a consolidar la estructura financiera de Alstom, sea cual fuere su situación en el momento de la conversión, y confiere al Estado un papel que no es similar al de los restantes acreedores y que implica un riesgo adicional.

(123) En cuanto a la medida 6, Francia no ha calificado de ningún modo la participación del Estado en el nuevo aumento de capital. La Comisión estima que esta participación del Estado en un nuevo aumento de capital contiene elementos de ayuda. Como la Comisión indicaba en su documento titulado «Aplicación de los artículos 92 [87] y 93 [88] del Tratado CEE [CE] a la adquisición de participaciones por parte de las autoridades públicas»⁽²¹⁾, en algunas circunstancias existe una presunción de ayuda. Ello ocurre «cuando la intervención financiera pública combina una adquisición de participación con otras modalidades de intervención que deben modificarse en virtud del apartado 3 del artículo 93 del Tratado CE» o cuando «las tomas de participación se efectúan en sectores que tropiezan con dificultades particulares». En el caso que nos ocupa, la Comisión, toma nota de que la aportación de capital se acuerda en paralelo con otras medidas que se consideran ayudas estatales en virtud del apartado 1 del artículo 87 del Tratado y que Alstom es una empresa en crisis. Por último, esta aportación de capital debe contemplarse paralelamente a las otras medidas de apoyo adoptadas por el Estado⁽²²⁾. Todas ellas forman parte de la misma operación destinada a apoyar a Alstom en su reestructuración actual.

(124) En conclusión, la Comisión estima que las medidas 1 a 6 forman parte de un conjunto de medidas que tienen claramente como objetivo apoyar al grupo Alstom, que de no ser así se habría visto confrontado a graves riesgos de quiebra. Además, se observa claramente que las medidas

consideradas no habrían sido tomadas por un inversor privado actuando en condiciones de mercado y que, además, pueden afectar a los intercambios entre Estados miembros y falsear la competencia en el mercado común. Por consiguiente, la Comisión estima que las medidas 1 a 6 contienen elementos de ayuda estatal con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado.

b) *Medidas 7 a 10*

(125) En cuanto a la medida 7, la Comisión había dirigido una petición de información complementaria a Francia por carta de 10 de julio de 2003, con el fin de determinar si el precio de adquisición de la división T+D de Alstom por parte del grupo nuclear público Areva (920 millones EUR netos) contenía elementos de ayuda estatal. A este respecto, la Comisión estima que la información clara y concordante de las cartas enviadas por Francia a la Comisión el 4 de septiembre de 2003 y el 16 de febrero de 2004 disipa las dudas de que esta medida pudiera contener elementos de ayuda. En ausencia de indicios de que Alstom haya disfrutado de una ventaja concedida por Areva que, por otra parte, sería imputable al Estado, la Comisión estima que no existen elementos que justifiquen que la transacción considerada implicaba elementos de ayuda estatal. Areva se ha comportado en esta operación como un inversor privado en régimen de economía de mercado. Incluso suponiendo que ello no haya sido así, la Comisión estima que el posible elemento de ayuda sería extremadamente reducido y no modificaría en modo alguno su valoración global de las medidas en favor de Alstom.

(126) En lo que se refiere a las restantes medidas (medidas 8, 9 y 10) conviene realizar una distinción entre la medida 8 y las medidas 9 y 10.

(127) En cuanto a la medida 8 («Bahréin»), la decisión de inicio del procedimiento hacía referencia a garantías para la construcción de una central eléctrica en Bahréin. Francia niega haber concedido alguna garantía en el marco de esta operación puramente comercial. La Comisión ha examinado la carta enviada por Francia a las autoridades de Bahréin y estima que la misma es de carácter extremadamente general, careciendo, pues, de un carácter vinculante que hubiese podido conceder ventajas a Alstom. Así pues, la medida 8 no puede constituir ayuda con arreglo al apartado 1 del artículo 87 del Tratado. Incluso suponiendo lo contrario, la Comisión estima que un posible elemento de ayuda, que por otra parte sería muy difícil de cuantificar, no modificaría en absoluto su valoración global de las medidas en favor de Alstom.

⁽²¹⁾ Boletín de las CE n° 9-1984.

⁽²²⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Primera Instancia de las Comunidades Europeas de 15 de septiembre de 1998 en el asunto T-11/95, BP Chemicals Limited/Comisión, Rec. 1998, p. II-3235 (EniChem).

(128) En lo que respecta a la medida 9 («adquisición por GdF de un buque metanero») y la medida 10 («adquisición por SeaFrance de un buque nuevo»), Francia ha indicado, en primer lugar, que los pedidos los ha obtenido Alstom por méritos propios y en ausencia de cualquier apoyo del Estado. Sin embargo, Francia reconoce haber aportado [...«a»] GdF y [...«a»] la SNCF, sociedad matriz de SeaFrance, «elementos de compatibilidad» en el marco de las adquisiciones consideradas. Tras el análisis de las cartas mencionadas en el considerando 89, la Comisión considera que dichos «elementos de compatibilidad» deben considerarse equivalentes a garantías estatales. En el caso de GdF (medidas 9), Francia indica que se compromete a «[...]»⁽²³⁾ si la operación no pudiera llevarse a buen término. En el caso de SeaFrance (medida 10), Francia indica que «[...]»⁽²⁴⁾ que serían indispensables para que Francia concluya con éxito la operación.

(129) A la luz de estas «cartas de compatibilidad», es evidente que el Estado concedió una ventaja decisiva a Alstom al otorgar a sus clientes una garantía de indemnización, en el marco de la ejecución por Alstom de los pedidos de buques. Esta ventaja fue sin duda un elemento determinante para Alstom en un momento en el que su situación financiera era tal que cualquier operador bien informado con toda seguridad habría dudado en hacerle pedidos de buques. Por otra parte, a este efecto es revelador el hecho de que estas «cartas de compatibilidad» sustituyeron íntegramente a las fianzas habituales utilizadas para este tipo de operaciones, las cuales, en los otros casos, han requerido la intervención del Estado (véase antigua y nueva medida 3), como ha hecho saber posteriormente Francia a la Comisión.

(130) Por consiguiente, estas medidas deben considerarse equivalentes a garantías ya que tienen un efecto similar al de la línea sindicada de fianzas. Debe considerarse que forman parte integrante del conjunto de ayudas que Francia ha puesto a disposición de Alstom para respaldar sus esfuerzos de reestructuración en el marco del plan en curso de realización desde marzo de 2003. Estas garantías se concedieron a Alstom en junio de 2003, cuando las dificultades de la empresa se conocían perfectamente. En estas condiciones, debe considerarse que las garantías sustituyen a las primeras medidas de ayuda en favor de Alstom.

(131) Finalmente, la Comisión mantiene el análisis que ya expuso en el marco de su valoración provisional, en lo que se refiere a la garantía de colocación por los bancos del primer aumento de capital así como a la emisión por los bancos de las OCA, y confirma, por lo tanto, que los elementos examinados no contienen ayuda estatal.

3. Importe de ayuda

(132) En su respuesta al inicio y a la ampliación del procedimiento formal de examen, Francia ha subrayado que el importe de las ayudas concedidas por el Estado en el marco de las medidas 3 y 4 era inferior al importe de las facilidades cubiertas. Por otra parte, Francia acepta considerar que el resto de medidas constituyen ayudas que pueden representar hasta el 100 % de su valor nominal. Hay que señalar que las observaciones de Francia sólo se refieren al conjunto de ayudas antes de su modificación en mayo de 2004. Por consiguiente, Francia no se expresa acerca de la cuantificación de la ayuda incluida en la garantía respecto de la nueva línea de fianzas que sustituirá a la contragarantía (medida 3), ni acerca de la incluida en el nuevo aumento de capital previsto (medida 6).

(133) Las ayudas concedidas por el Estado, especialmente cuando adoptan la forma de suscripción de títulos de empresas (fondos propios o cuasi fondos propios), de préstamos a corto o largo plazo o de garantías, deben cuantificarse *ex ante*, es decir, en el momento de su concesión. Únicamente este modo de proceder permite tener en cuenta el riesgo asumido por el Estado, mientras que una cuantificación *ex post* se basa en la materialización del riesgo. Los elementos de cuantificación de las ayudas a Alstom deben establecerse basándose en estos principios.

(134) Los TSDDRA (medida 1) y los TSDD (medida 5) eran cuasi fondos propios. Ningún inversor en la situación del Estado habría suscrito tales títulos. El riesgo era tan elevado (en caso de quiebra, habría sido ilusorio para el Estado contar con cualquier tipo de reembolso) que la Comisión había considerado que el importe de la ayuda era igual al valor nominal de los títulos. Francia había aceptado esta evaluación, que no queda modificada esencialmente por la transformación de éstos títulos en capital.

(135) La liquidez a corto plazo (medida 2) también se puso a disposición, mientras que ningún otro banco estaba dispuesto a hacerlo. En el caso de los 300 millones EUR que el Estado se ha comprometido a renovar hasta febrero 2005, y que, por ello, representan un préstamo a medio plazo, la ayuda puede elevarse hasta el 100 % del valor nominal. En cambio, se han prestado a corto plazo efectos comerciales por valor de 900 millones EUR (habiéndose reembolsado rápidamente). De este importe, 800 millones EUR estaban destinados a cubrir las necesidades de financiación en espera de la financiación a largo plazo concedida por el Estado (TSDDRA, TSSD y PSDD), que la Comisión considera ayuda en su totalidad. En consecuencia, se puede considerar razonablemente que esta ayuda ha sido concedida por el Estado desde el momento de la suscripción de los

(23) Cita precisa de las cartas del Gobierno francés que han permitido a la Comisión concluir la existencia de una garantía.

(24) *Ibidem*.

800 millones EUR de efectos comerciales. Así pues, se trata del mismo importe de ayuda, que simplemente ha cambiado de forma y debe contabilizarse una sola vez. Por ello, en el cuadro de síntesis 7 la Comisión aplica una ponderación del 0 % a estos 800 millones EUR de préstamos a corto plazo y del 100 % a la financiación de largo plazo que ha servido para su reembolso. Finalmente, queda por cuantificar la ayuda incluida en el saldo de 100 millones. Con respecto a un préstamo a medio y largo plazo, hay que tener en cuenta el riesgo menos elevado de no reembolso para el acreedor dada la corta duración y el hecho de que este préstamo debía servir para establecer soluciones de financiación a más largo plazo. Así pues, el importe de ayuda sólo es una fracción del importe nominal prestado.

(136) En lo que se refiere a la línea sindicada de fianzas (medida 3), descrita en la parte IV, es claro que Francia ha comunicado únicamente cálculos relativos a la antigua contragarantía de 2 275 millones EUR. Ahora bien, la contragarantía considerada ha sido suprimida y sustituida por una nueva garantía de 1 250 millones EUR. No obstante, conviene precisar, como ya se ha indicado, que Francia basa sus cálculos en una estimación del riesgo técnico del 5 %, partiendo de datos históricos que permiten evaluar el importe de ayuda para la contragarantía suprimida entre 0 y 43 millones EUR.

(137) Como se ha recordado en el considerando 133, la existencia y el importe de una ayuda deben determinarse *ex ante*, es decir, en el momento de su concesión, y no, como pretende Francia, una vez que la línea de fianzas haya producido sus efectos. El importe de la ayuda no podría estimarse con respecto al riesgo de los contratos efectivamente cubiertos *a posteriori*. En el momento de la concesión de la garantía, Francia no había incluido ninguna limitación para la utilización de la línea. Así pues, la contragarantía podía cubrir cualquier contrato en cualquier sector de actividad de Alstom, a condición de no rebasar una duración de siete años. *Ex ante*, la ayuda contenida en la contragarantía podía llegar hasta el 100 % del importe cubierto, de conformidad con la Comunicación de la Comisión relativa a la aplicación de los artículos 87 y 88 del Tratado CE a las ayudas estatales otorgadas en forma de garantía ⁽²⁵⁾ (en lo sucesivo «Comunicación sobre las ayudas en forma de garantía»), que, en su punto 3.2. dispone que «Si, en el momento de conceder el préstamo, la probabilidad de incumplimiento del prestatario es elevada, por ejemplo debido a dificultades económicas, el valor de la garantía podrá alcanzar el importe cubierto por ella». Este riesgo no podría ser asumido por ningún operador privado. En su respuesta al inicio y la ampliación del procedimiento formal de examen, Francia indica que «dado que los bancos ya no podían garantizar por sí solos este mecanismo de fianza habida

cuenta de los compromisos ya contraídos, el Estado ha apoyado este flujo de fianzas que es esencial para la buena marcha de Alstom». De esta forma, Francia admite que, sin la contragarantía del Estado, Alstom no hubiera tenido acceso a una nueva línea de fianzas. En esas condiciones, la Comisión observa que la contragarantía examinada funcionaba de hecho como una garantía: era inmediatamente exigible por los bancos en la hipótesis de que alguno de los proyectos garantizados por éstos no hubiera sido realizado o no hubiera sido terminado a tiempo por Alstom.

(138) Por consiguiente, la Comisión estima que el riesgo potencial para el Estado ascendía al 100 % del importe de la línea de fianza cubierta por la contragarantía, esto es, 2 275 millones EUR. Sin embargo, como consecuencia de las modificaciones anunciadas en mayo de 2004, se suprimirá la contragarantía del Estado respecto de la línea de fianzas. Por ello, en un primer momento conviene cuantificar el importe de la ayuda que se deriva de la concesión por el Estado de la contragarantía durante aproximadamente 12 meses. Partiendo de la información disponible, y conforme a los métodos de cálculo habituales, la ayuda correspondiente a la contragarantía concedida por el Estado durante este período de tiempo limitado puede estimarse en un máximo de 411 millones EUR. Este cálculo parte de la hipótesis múltiple de que los contratos cubiertos duran tres años (duración media en el sector), el riesgo de ejecución de la garantía se reparte de manera uniforme durante este período de tres años, las fianzas se emiten de forma lineal a lo largo de 12 meses (de septiembre de 2003 a agosto de 2004) por un importe total de 3 500 millones EUR, y a partir de septiembre de 2004 se suprime la contragarantía del Estado respecto de las fianzas emitidas. El importe de ayuda se considera igual al importe objeto de contragarantía multiplicado por la duración de la garantía (número de meses en los que ha sido efectiva la garantía con respecto a tres años, esto es, 36 meses). Ha de recordarse que la contragarantía era del 65 % por fianza ⁽²⁶⁾.

(139) Como se ha indicado en el considerando 52, la contragarantía suprimida se sustituirá con una nueva garantía de segundo orden de un importe de 1 250 millones EUR, que se insertará en la nueva línea de fianzas, representando un saldo vivo de 8 000 millones EUR (medida 3). En este nuevo sistema, el riesgo potencial para el Estado será de 1 250 millones EUR, y ello ya que la garantía de 700 millones EUR será insuficiente para cubrir las pérdidas potenciales. La nueva contragarantía debe contabilizarse como ayuda que puede ascender a un máximo del 100 % de su importe. Este ajuste implica una disminución del riesgo potencial del Estado en 1 000 millones EUR. Como ya se ha indicado en la parte III, la disminución del importe del riesgo del Estado ha sido un factor determinante para no proceder a una nueva ampliación del procedimiento formal de examen.

⁽²⁶⁾ La fórmula utilizada para la estimación de la ayuda es:

$$\frac{3\,500}{12} \times \sum_{i=1}^{12} \frac{i}{36} \times 0.65 = 410.76$$

⁽²⁵⁾ DO C 71 de 11.3.2000 p. 14.

- (140) Por otra parte, la Comisión estima que el importe de ayuda no sería afectado substancialmente por la sustracción de los costes soportados por Alstom para disfrutar de la garantía. Teniendo en cuenta esta evaluación y el hecho de que los datos transmitidos por Francia no contenían las cifras que permiten un cálculo preciso de los importes pagados por Alstom al Estado, el importe máximo de ayuda incluido en las garantías no se ha reducido.
- (141) El mismo razonamiento se impone en lo que se refiere a la garantía concedida por el Estado a la CFDI para la puesta a disposición de Alstom del PSDD mencionado en la medida 4. Sin la garantía del Estado del 100 % del PSDD, la CFDI nunca habría concedido el préstamo. Por consiguiente, y de conformidad con la Comunicación relativa a las ayudas en forma de garantía, la Comisión estima que el 100 % de la garantía puede constituir ayuda estatal. Este análisis queda reforzado al haber anunciado Francia que las deudas de Alstom con el Estado se convertirían en capital en el verano de 2004, incluyendo en ellas el PSDD. La conversión de la deuda en capital demuestra que el PSDD se financia con recursos estatales, es imputable al Estado y debe considerarse ayuda que puede llegar al 100 % del importe considerado.
- (142) Teniendo en cuenta los elementos explicados en esta parte, la Comisión considera que la participación del Estado en el nuevo aumento de capital (medida 6) no puede considerarse propia de un inversor normal en una economía de mercado, y constituye ayuda. La ayuda incluida en dicha participación en el capital puede ascender al 100 % del importe suscrito.
- (143) En lo que se refiere a las garantías concedidas a GdF y a la SNCF, recogidas en las medidas 9 y 10, Francia reconoce que estaban destinadas a sustituir fianzas. De conformidad con la estimación de la ayuda comprendida en la garantía relativa a la línea de fianzas, la Comisión considera que el importe máximo de ayuda puede elevarse al 100 % del importe cubierto. No obstante, habida cuenta de la dificultad de valorar el alcance y la probabilidad de los diferentes riesgos que pueden derivarse de la no ejecución o de la ejecución inadecuada de estos contratos, así como la parte de estos riesgos que puede ser cubierta efectivamente por la garantía estatal, la Comisión se encuentra en la imposibilidad de cuantificar de manera fiable el importe de ayuda inherente a estas garantías.
- (144) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión considera que el cuadro 7 ofrece una estimación realista del importe de ayuda máxima resultante del conjunto de medidas a favor de Alstom, con la única excepción de las medidas 9 y 10. Ha de indicarse que la apreciación de compatibilidad que se expone seguidamente toma en cuenta cada una de estas medidas consideradas como tales, con todas sus particularidades, y no únicamente esta estimación global.

Cuadro 7

Importe máximo de ayuda

(en miles de millones EUR)

Medida	Importe máximo de ayuda
1 200 millones de liquidez a corto plazo (medida 2):	
— 300 millones renovados	0,3
— 900 millones reembolsados (800 millones reembolsados gracias a las tres medidas siguientes)	0,1
TSDDRA (medida 1)	0,3
PSDD convertible en capital (medida 4)	0,3
TSDD convertible en capital (medida 5)	0,2
Aumento de capital II (medida 6)	0,17/0,22
Garantía respecto de las fianzas (medida 3)	
— 12 meses de contragarantía respecto del 65 % de 3 500 millones EUR de fianzas	0,411
— «garantía segundas pérdidas» sobre los 8 000 millones EUR de fianzas	1,25
Total	3,03/3,08

4. Compatibilidad de la ayuda con el mercado común

a) Ayudas de salvamento

- (145) Habida cuenta de lo anterior, las medidas estatales deben valorarse como ayudas estatales específicas en el marco del presente examen. El artículo 87, apartados 2 y 3, del Tratado prevén excepciones a la incompatibilidad general establecida en su apartado 1.
- (146) Las excepciones previstas en el artículo 87, apartado 2, del Tratado no son aplicables en el caso que nos ocupa, ya que las medidas de ayuda no revisten carácter social y no son concedidas a consumidores individuales, no están destinadas a reparar los perjuicios causados por desastres naturales o por otros acontecimientos de carácter excepcional, y no tienen por objeto favorecer la economía de determinadas regiones de la República Federal de Alemania afectadas por la división de Alemania.
- (147) Otras excepciones están previstas en el artículo 87, apartado 3, del Tratado. Como la ayuda no tiene finalidad regional y como la excepción de la letra b) de dicho apartado manifiestamente no es aplicable, únicamente son aplicables las excepciones contempladas en la letra c). En dicha letra c) se prevé la autorización de las ayudas estatales destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades económicas siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común. En este contexto, es notorio que las ayudas se han concedido con el objetivo de restablecer la viabilidad a largo plazo de una empresa en crisis. Por ello, deben valorarse a la luz de las Directrices. Después de examinarlas, la Comisión considera que ningún otro marco comunitario puede aplicarse al caso de que se trata. Por otra parte, Francia no ha alegado ninguna otra excepción al Tratado y se ha basado exclusivamente en las Directrices para defender la compatibilidad de las medidas comunicadas en agosto de 2003.
- (148) Para recibir ayudas de salvamento y de reestructuración, la empresa debe poder ser considerada como empresa en crisis. En el apartado 2.1 de las Directrices se define este concepto. En su punto 6 se indica que la crisis de una empresa se manifiesta habitualmente en el nivel creciente de pérdidas, la disminución del volumen de negocios, la acumulación de 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 la desaparición del valor del activo neto.
- (149) De un beneficio neto en el ejercicio 2000/2001, la empresa pasó a una pérdida muy superior a los mil millones EUR en el ejercicio 2000/2003. Al mismo tiempo, los fondos propios disminuyeron en más de la mitad, pasando de 2 000 millones EUR a menos de 800 millones EUR. Por lo tanto, puede considerarse que Alstom es una empresa en crisis financiera con arreglo al punto 5 de las Directrices, constatación que no es rechazada por Francia ni por ningún participante en el procedimiento.
- (150) Francia estima que una parte de las medidas 2 y 3 puede calificarse de ayudas de salvamento. En apoyo de esta argumentación alega el hecho de que las mismas garantizan las necesidades de liquidez a corto plazo de la empresa.
- (151) En cuanto a la medida 2, Francia estima que 900 millones EUR, como se desprende del dispositivo financiero derivado del acuerdo del mes de septiembre de 2003, deben considerarse ayudas de salvamento en el sentido de las Directrices. Esta ayuda en forma de liquidez a corto plazo, cuyo objetivo ha sido impedir el cese inmediato de las actividades de Alstom, fue reembolsada en los seis meses siguientes a su desembolso.
- (152) En cuanto a la medida 3, Francia estima que la contragarantía respecto de la línea sindicada de fianzas del Estado también debe considerarse ayuda de salvamento aplicada durante la fase de emisión de las fianzas por los bancos y de las contragarantías por el Estado, dado que las medidas aplicadas durante esta primera fase permitieron la supervivencia de Alstom. Según las autoridades francesas, la contragarantía debería considerarse en estas condiciones una ayuda de salvamento otorgada durante el primer año de aplicación de las medidas encaminadas a salvar la empresa. Conviene subrayar que Francia no evalúa la parte de la ayuda que debería considerarse ayuda de salvamento, como tampoco la que se consideraría ayuda de reestructuración. Teniendo en cuenta su duración posterior, la misma debería considerarse ayuda de reestructuración. Ha de observarse que no se ha aportado ninguna evaluación para volver a situar a la contragarantía dentro de la nueva línea sindicada por importe de 8 000 millones EUR.
- (153) Sin embargo, conviene recordar que, en sus decisiones de inicio y ampliación del procedimiento formal de examen, la Comisión había considerado que Alstom parecía encontrarse en curso de reestructuración en el momento de la concesión de las medidas examinadas. En estas condiciones, una parte de las medidas de ayuda examinadas no podría considerarse ayudas de salvamento, que, de conformidad con las Directrices, no podrían concederse tras la aplicación de un plan de reestructuración o de liquidación, ya que deben ser necesariamente anteriores al mismo. Por otra parte, las condiciones de autorización de las ayudas de salvamento fijadas en el punto 23 de las Directrices no se cumplen en el caso de que se trata. En tales condiciones, la Comisión había considerado, de forma provisional, que las ayudas en cuestión deberían examinarse a la luz de los criterios de autorización de las ayudas de reestructuración.

(154) Las dudas manifestadas por la Comisión en el marco del inicio y la ampliación del procedimiento siguen siendo pertinentes. Parece artificial una división del conjunto de las ayudas examinadas en ayudas de salvamento y ayudas de reestructuración, ya que ningún período de salvamento ha precedido a la elaboración del plan de reestructuración. Un análisis de estas características sería contrario al objetivo perseguido con la concesión de las ayudas de salvamento, que consiste en mantener el *status quo* hasta que la empresa pueda adoptar una posición de cara al futuro.

(155) Las ayudas, tanto si cubren necesidades de tesorería como medidas estructurales, se enmarcan en la lógica de la reestructuración actual. La Comisión no puede aceptar que sean calificadas arbitrariamente de ayudas de salvamento las ayudas otorgadas durante los seis primeros meses o incluso durante el primer año de una reestructuración. En este contexto, es indiferente que las ayudas cubran necesidades de liquidez de la empresa en vías de reestructuración, puesto que las ayudas de reestructuración cubren frecuentemente necesidades de liquidez de empresas en reestructuración, del mismo modo que, por ejemplo, inversiones o costes asociados a reducciones de la capacidad.

(156) Por otra parte, la Comisión estima que el importe de ayuda relativo a la medida 2 se ha deducido en gran parte de los importes derivados de las medidas estructurales que la han sustituido y que, también por esta razón, es adecuado examinarlo en el marco de la reestructuración. En cuanto a la contragarantía (antigua medida 3), la misma no cumple ninguno de los criterios de autorización de las ayudas de salvamento enunciados en las Directrices. En particular, no se trataba de liquidez, ya que no constituía una garantía de conformidad con el punto 23 de la Directrices. Además, esta contragarantía debía extenderse mucho más allá de los seis meses previstos en la Directrices, puesto que debía cubrir proyectos que podían tener una duración de hasta siete años.

(157) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión estima oportuno valorar estas medidas considerándolas incluidas en el conjunto de ayudas de reestructuración.

b) Ayudas de reestructuración

(158) Las Directrices establecen cuatro condiciones acumulativas para autorizar una ayuda de reestructuración: un plan que garantice la viabilidad a largo plazo, la prevención de las distorsiones de competencia, unas ayudas limitadas al mínimo y la aplicación completa del plan de reestructuración.

Recuperación de la viabilidad

(159) La concesión de la ayuda está condicionada a la aplicación del plan de reestructuración que haya sido aprobado por la Comisión para todas las ayudas individuales. El plan de reestructuración, cuya duración ha de ser lo más limitada posible, deberá permitir el restablecimiento en un plazo razonable de la viabilidad a largo plazo de la empresa basándose en hipótesis realistas relativas a las condiciones de explotación futura. Así pues, la ayuda de reestructuración debe estar asociada a un plan de reestructuración viable, con el que se comprometa el Estado miembro.

(160) Con la ayuda de su empresa consultora, la Comisión ha valorado el plan de reestructuración presentado por Francia a fin de determinar si es suficiente para restablecer la viabilidad a largo plazo de la empresa. La Comisión ha basado su análisis en la información presentada en agosto y diciembre de 2003, así como en febrero de 2004. La apreciación de la Comisión se refiere en primer lugar a la adecuación de la reestructuración de las operaciones; a continuación, a las perspectivas del mercado y sus efectos sobre el plan de reestructuración; y, por último, a la situación financiera de la empresa tras la aplicación del plan de reestructuración.

Reestructuración de las operaciones

(161) En el análisis de las medidas de reestructuración, conviene tener en cuenta las particularidades de los sectores en los que Alstom desarrolla sus actividades. En particular, en los sectores Energía y Transporte las inversiones necesarias en activos fijos son relativamente reducidas con relación a las necesidades de fondo de maniobra. Lo más importante es la capacidad de realización del proyecto y de ingeniería, mientras que la capacidad de producción física sólo constituye una restricción importante para un número limitado de productos⁽²⁷⁾. Por consiguiente, las empresas son generalmente capaces de ampliar su oferta en los períodos de gran demanda. Inversamente, no siempre es posible reducir la mano de obra sobrante en períodos de baja demanda, especialmente en los países donde la legislación social es más restrictiva. Otra característica de las actividades de Alstom es la necesidad de fabricar productos diferentes⁽²⁸⁾ en la misma línea de producción en función de los pedidos, y ello con el fin de optimizar la utilización de la capacidad de producción («utilization runs»).

⁽²⁷⁾ El mercado de carretones para el material móvil es un ejemplo de mercado en el que es necesario disponer de capacidad de producción física suficiente. Por otra parte, la presencia local de fábricas puede ser un factor importante en el mercado de material ferroviario.

⁽²⁸⁾ Por ejemplo, el sector del material ferroviario, los trenes de alta velocidad y los metropolitanos son sustitutos de producción. En la construcción naval, esto ocurre por ejemplo en el caso de los buques de crucero y los metaneros.

- (162) La capacidad de producción se mide principalmente con respecto al espacio disponible para la producción («roofed area») y a la mano de obra disponible, mientras que la maquinaria instalada no es generalmente la restricción más importante, a diferencia de lo que ocurre en otras industrias. Por otro lado, es difícil medir la capacidad de producción por producto ya que, como se acaba de indicar, en una misma línea de producción se pueden fabricar productos diferentes en momentos diferentes.
- (163) Por lo tanto, se han analizado las medidas internas de reestructuración de Alstom verificándose que permitirán a la empresa reorganizar eficazmente la utilización de su mano de obra y racionalizar su presencia geográfica.
- (164) La Comisión considera que, en lo que se refiere a los sectores Power Generation y Transporte, las medidas de reestructuración son suficientes para garantizar la recuperación industrial. Las reducciones de efectivos previstas se consideran proporcionales a la magnitud del exceso de capacidad existente en estas industrias. Las estimaciones del coste de estas reestructuraciones y de los ahorros que de ellas se derivan parecen realistas. Además, la aplicación anticipada del plan de reestructuración indica que el proceso está bastante avanzado, de modo que es bajo el riesgo de retraso en el logro de los objetivos previstos para marzo de 2006.
- (165) En el sector Power Turbo-Systems, la reducción de efectivos en un [...] % (de [...] a [...] trabajadores) está en línea con el exceso de capacidad indicado por las últimas tasas de utilización de Alstom estimadas por Francia ([...] % en agosto de 2003) y por el experto de la Comisión ([...] % en 2002 y [...] % en 2003). Esta reducción de efectivos, combinada con la reducción y el cierre selectivo de instalaciones y con la reorganización de las operaciones, ayudará a restaurar la competitividad de Alstom. En el sector Power Environment, la reducción de efectivos del [...] % (de [...] a [...]) [...] ⁽²⁹⁾ considerada necesaria por el experto externo de la Comisión. Igualmente, es superior al exceso de capacidad indicado por la tasa de utilización estimada por Francia (alrededor del [...] % en el primer semestre del año 2003/2004). Esta reducción importante de los efectivos puede explicarse por el cierre de centros de producción, [...]. En el sector Power Services, la reducción de los efectivos alcanza el [...] % (de [...] a [...]). No se prevé el cierre de centros ⁽³⁰⁾, pero ello puede estar justificado por la necesidad de una presencia local en este ámbito de actividad.
- (166) Finalmente, se prevén esfuerzos de reestructuración en el sector Power Conversion (la parte de T+D que no ha sido vendida a Areva), en forma de una reducción de efectivos del [...] % (de [...] a [...] trabajadores) y una reorganización de la estructura industrial.
- (167) En el sector Transporte, la reducción de efectivos prevista asciende al [...] % (de [...] a [...]). Esta reducción de efectivos es acorde con las estimaciones del exceso de capacidad realizadas por la empresa consultora (entre [...] % y [...] %). No obstante, la reducción no es coherente con la tasa de utilización actual de Alstom (más del [...] %) comunicada por Francia. Con todo, esta incoherencia puede explicarse parcialmente por el hecho de que más del [...] % de la reducción de efectivos (combinada con el cierre de centros de producción) afecta al Reino Unido. Alstom Transport ha sufrido recientemente importantes dificultades en este país, en donde las perspectivas de mercado son mucho menos favorables que en otros países. Pueden haberse previsto otras reducciones de efectivos por anticipado habida cuenta de la mejora de la productividad resultante de la optimización industrial.
- (168) Contrariamente a su apreciación de los sectores Transporte y Energía, la Comisión considera que las acciones previstas por el plan de reestructuración en el sector Naval son insuficientes para compensar el exceso de capacidad de los astilleros de Alstom. La reducción de efectivos prevista por este plan es del [...] % (de [...] a [...] trabajadores). La producción se concentrará en los astilleros de Saint-Nazaire, que constituyen el centro de construcción más importante, mientras que se cerrarán otros centros menos importantes. A pesar de estas medidas, la Comisión duda de que sus esfuerzos de reestructuración puedan ser suficientes para aumentar la tasa de utilización de los astilleros de Alstom hasta un nivel aceptable en 2006. Los fundamentos de este análisis se exponen en los considerandos 169 y 170.
- (169) Aunque el sector Naval de Alstom tenga la capacidad técnica de producir diferentes tipos de barcos (buques de crucero, metaneros, cargueros, yates, buques científicos y militares, etc.), parece que los futuros pedidos se concentrarán en la demanda de buques de crucero. El propio plan de reestructuración prevé que los nuevos pedidos procederán principalmente de este mercado, mientras que los otros tipos de buques no deberán constituir una parte significativa de los pedidos recibidos. La capacidad de producción actual de los astilleros de Saint-Nazaire se estima entre 5 y 6 buques de crucero al año. Ciertas perspectivas a medio plazo indican que, si Alstom mantiene su parte de mercado actual, recibirá pedidos por un máximo de tres buques de crucero al año durante el período 2004-2006. Aunque la producción de otros tipos de buques podría compensar un nivel de pedidos de buques inferior a este máximo, sería poco probable que ello tuviese un impacto significativo que pudiese elevar el nivel de pedidos total por encima de los tres buques (equivalentes de buques de crucero) al año.

⁽²⁹⁾ Léase «es conforme a la reducción mínima».

⁽³⁰⁾ A excepción del centro de La Courneuve en France. Este centro formaba parte de la actividad de turbinas industriales que se vendió a Siemens.

(170) En este contexto, la Comisión ha acogido positivamente el reciente compromiso de Francia de adoptar las medidas necesarias tan pronto como sea posible, [...], con el fin de reducir el umbral de rentabilidad de Alstom para la construcción de 4,5 buques (equivalentes de buques de crucero) al año (media de los cinco últimos años) a [...]. La Comisión considera que este esfuerzo adicional [...] es absolutamente necesario para garantizar la viabilidad a largo plazo de este sector y deberá llevarse a cabo.

Resultados operativos

(171) La Comisión ha evaluado en detalle las previsiones del plan de reestructuración, tanto relativas a los pedidos como a los ingresos de explotación por sector. A tal efecto, ha verificado que estos elementos son conformes a las previsiones establecidas para cada uno de los mercados afectados. La Comisión estima que las previsiones relativas a los pedidos son generalmente realistas y que las relativas a las cuotas de mercado y el crecimiento industrial son suficientemente prudentes. Sin embargo, dos sectores constituyen una excepción: Power Turbo-Systems y Naval.

(172) La actividad Power TurboSystems de Alstom ha sufrido fuertes pérdidas provocadas por los graves disfuncionamientos ocurridos en el año 2000 en las turbinas de gas de gran potencia GT24/GT26, que representan el modelo más importante de la gama comercializada por Alstom en este sector. Se han emprendido trabajos de mejora del rendimiento de las turbinas y se han celebrado acuerdos comerciales con los clientes descontentos. Francia indica que las turbinas tienen actualmente buen rendimiento y precisa que una empresa española acaba de presentar un pedido de tres turbinas, lo que demuestra que la clientela de Alstom ha recobrado la confianza en la calidad y el rendimiento de las turbinas de alta tecnología comercializadas por el grupo.

(173) La Comisión considera que existen elementos positivos suficientes que confirman la recuperación de este sector. Se ha comprobado que Alstom ha emprendido los trabajos necesarios para alcanzar los rendimientos previstos y que están a punto de resolverse los litigios con los clientes insatisfechos; además, la Comisión observa que son insuficientes las provisiones contables establecidas con el fin de cubrir los riesgos residuales. En cualquier caso, el pedido de tres turbinas en diciembre de 2003 notificado por Francia demuestra que el sector en cuestión puede recuperar su competitividad.

(174) No obstante, a pesar de estos signos alentadores, la Comisión considera que Francia sobreestima la capacidad de Alstom de recuperar cuota de mercado en los próximos años. Si la cuota de mercado de Alstom fuera conforme a su rendimiento medio durante el período 1992-2002,

la Comisión calcula una sensibilidad (pedidos con riesgo) que se sitúa alrededor del [...] % de los pedidos previstos. La Comisión considera que, de un valor total de los pedidos previstos de [...] EUR, los pedidos con riesgo representarán un importe de [...] EUR al año en 2004/2005 y 2005/2006.

(175) En el sector Naval, la Comisión considera que las previsiones de pedidos del plan de reestructuración son demasiado optimistas, incluso con la hipótesis de confirmación de la recuperación a largo plazo del mercado de buques de crucero e incluso previendo la posibilidad de que Chantiers de l'Atlantique produzca otros tipos de buques de alto rendimiento tecnológico, tales como los buques metaneros. La Comisión considera que, de un valor total de los pedidos previstos de [...] EUR, los pedidos con riesgo representarán un importe de [...] EUR al año en 2004/2005 y 2005/2006.

(176) Según estos elementos, la Comisión estima que pedidos por un total de [...] EUR implican riesgo. Este importe sólo se compensa parcialmente con el margen de maniobra («corporate buffer») de [...] EUR aplicado sobre los pedidos previstos. En consecuencia, el plan de reestructuración parece demasiado optimista en la medida en que la Comisión considera que pedidos con riesgo por importe de [...] EUR no están cubiertos por el margen de maniobra.

(177) La Comisión ha analizado las previsiones de la empresa sobre el beneficio de explotación y considera que deberán poder alcanzarse los objetivos contenidos en el plan de reestructuración. En efecto, las previsiones de resultado de explotación son suficientemente prudentes para compensar el exceso de optimismo de las previsiones de pedidos. La Comisión estima pues que las consecuencias de esta sobrestimación no deberían poner en peligro el objetivo de rentabilidad de explotación de Alstom para 2006.

(178) Tras analizar los otros elementos fundamentales del plan de reestructuración con objeto de justificar la pertinencia de las previsiones relativas a la rentabilidad de explotación de Alstom para 2006, la Comisión estima que dichas previsiones son realistas. Un primer elemento esencial para la mejora de la rentabilidad se desprende de las medidas de ahorro emprendidas en el marco de las acciones de reestructuración descritas en la parte II.3. Las medidas de ahorro destinadas a racionalizar los costes parecen realistas y su ritmo de aplicación puede considerarse un indicador positivo que justifica que la reestructuración y la recuperación de la viabilidad podrán realizarse en los plazos previstos.

(179) En segundo lugar, la Comisión observa que las considerables pérdidas debidas a los importantes disfuncionamientos ocurridos en las turbinas de gas de gran potencia GT24/GT26 fueron excepcionales. Además, se celebraron acuerdos para poner término a los litigios con algunos clientes. Este tipo de dificultad, que por su propia naturaleza no es recurrente, no debería volver a producirse en el futuro.

- (180) Un tercer elemento importante es la previsión del mantenimiento de una elevada rentabilidad en los ámbitos que ya presentan buenos resultados y, en particular, en la división Power Services (margen de explotación del [...] % previsto para 2006). Estas previsiones parecen razonables dadas las características y el crecimiento de los sectores de actividad.
- (181) Teniendo en cuenta estos elementos, la Comisión concluye que es realizable el objetivo de un margen de explotación del 6 % para el grupo previsto por el plan de reestructuración para 2006.
- Recuperación de la viabilidad a largo plazo
- (182) La Comisión ha examinado si las medidas previstas por el plan de reestructuración permitirán a Alstom restaurar su viabilidad a largo plazo. Como ya se ha indicado, la Comisión considera que a nivel industrial las medidas son en general suficientes para lograr los objetivos de rentabilidad previstos por el plan. Además existen señales positivas que indican que se han solucionado los problemas técnicos excepcionales que generaron grandes pérdidas puntuales en los últimos años.
- (183) Sin embargo, la Comisión mantenía dudas en cuanto a la eficacia de las medidas del plan de reestructuración para restaurar la solidez financiera a largo plazo de Alstom a partir de marzo de 2006. Así pues, la Comisión no podía concluir que al final de la reestructuración la empresa sería capaz de actuar en el mercado por sus propios medios, como requieren las Directrices. Las dudas de la Comisión resultaban de los elementos de análisis siguientes.
- (184) En primer lugar, un margen de explotación del 6 % en 2005/2006, lo que corresponde a un beneficio de explotación de [...] EUR, no parecía una base suficiente para garantizar la viabilidad a largo plazo de la empresa. Según el plan de reestructuración, el beneficio neto en 2005/2006 debía ser de [...] EUR, esto es, el [...] % de las ventas.
- (185) A continuación, la Comisión consideraba que el nivel de la deuda con relación a los fondos propios seguía siendo demasiado elevado en 2006: [...] EUR frente a [...] EUR, resultando un *ratio* deuda/fondos propios («gearing ratio») del [...]. En consecuencia, Alstom habría debido dedicar un porcentaje muy importante de sus ingresos a hacer frente a los intereses de su deuda: los gastos financieros habrían sido de [...] EUR, mientras que los ingresos antes de la deducción de intereses, impuestos y amortizaciones (EBITDA) habrían debido sumar [...] EUR, o sea un coeficiente de cobertura de los intereses («interest cover») del [...]. Tal nivel indicaba claramente una situación financiera frágil, difícil de mantener a largo plazo.
- (186) Además, la Comisión consideraba que Alstom corría el riesgo de carecer de capacidad de financiación a corto plazo para responder a las necesidades de liquidez durante el período de reestructuración. En su evaluación del plan de tesorería de Alstom, la empresa consultora consideraba que el «headroom» (líneas de créditos disponibles menos líneas de crédito ya adoptadas) debería mantenerse por encima de [...] EUR, nivel que la Comisión considera suficiente, pero solamente en ausencia de dificultades imprevistas. En cualquier caso, según este mismo plan de tesorería, el nivel del «headroom» debía ser inferior al nivel de referencia de [...] EUR durante el primer y el segundo trimestre de 2005/2006.
- (187) Finalmente, la Comisión consideraba que era necesario que Alstom aumente sus fondos propios a medio plazo. Según el plan, el nivel de los fondos propios en 2006 debía ser de [...] EUR, esto es, el [...] % de las ventas, mientras que durante el período 1998/2000 los fondos propios representaban el 12 % de las ventas. Se consideraba necesaria una situación financiera más sólida que la prevista para 2006 a fin de que la empresa pueda atraer inversores y, así, financiarse de manera autónoma en los mercados.
- (188) Para concluir, la Comisión consideraba que el plan de reestructuración de Alstom seguía siendo insatisfactorio a nivel financiero, principalmente debido al nivel muy importante de deuda y al muy bajo nivel de fondos propios.
- (189) Sin embargo, en mayo de 2004, Francia hizo saber a la Comisión que la empresa iba a proceder a un aumento del capital en efectivo y a una conversión de una parte de su deuda en capital. Estas dos operaciones permitirán a los fondos propios situarse entre [...] y [...] EUR y a la deuda situarse entre [...] y [...] EUR en marzo de 2006, en función del grado de participación de los bancos en la conversión de créditos en capital, lo que corresponde a un porcentaje de las ventas comprendido entre el [...] % y el [...] %. La proporción entre deuda y fondos propios («gearing ratio») estará comprendida entre [...] y [...] en 2006, lo que representa una mejora suficiente con relación al nivel contenido en las previsiones hechas partiendo del plan financiero anterior. Además, la reducción de la deuda se traducirá en una disminución de los gastos financieros, que en 2006 estarán comprendidos entre [...] y [...] EUR. Sobre la base de unos ingresos antes de la deducción de intereses, impuestos y amortizaciones de [...] EUR, el coeficiente de cobertura de intereses debería situarse entre [...] y [...], lo que indica una situación financiera sostenible.
- (190) En conclusión, el nuevo aumento de capital y la reducción consiguiente de la deuda permiten disipar en gran parte las dudas de la Comisión relativas a la viabilidad de la empresa a medio plazo.
- (191) Por otra parte, la Comisión toma nota del compromiso de Francia, mencionado en la parte V, de concertar una o varias asociaciones industriales en un plazo de cuatro años.

(192) La Comisión estima que para consolidar las perspectivas de viabilidad de Alstom a largo plazo, es efectivamente necesario que la empresa concierte una o varias asociaciones. El socio o los socios elegidos deberían contar con una solidez financiera suficiente y contribuir desde un punto de vista financiero e industrial a la asociación creada. Sin embargo, las actividades industriales afectadas deberán ser tales que el socio o los socios puedan recibir la aprobación de la Comisión en virtud de las normas de competencia del Tratado. El socio o socios deberán preverse para un largo período. Deberá tratarse de acuerdos estructurales y estratégicos que no se limiten a la realización de un proyecto concreto en asociación (por ejemplo, para responder a una licitación concreta). Para tener repercusiones significativas sobre la evolución industrial y financiera de Alstom, la asociación o asociaciones tendrán que afectar a una parte significativa de las actividades de Alstom en sus sectores esenciales del transporte y de la energía, ámbitos en los que no se crearán empresas en participación (véanse los considerandos 206 y 207). En conclusión, estas asociaciones deberán permitir a Alstom potenciar sus ventajas tecnológicas e industriales reduciendo, para las actividades afectadas, las restricciones financieras a las que se ve confrontada ⁽³¹⁾.

(193) Asimismo, conviene observar que estas asociaciones se establecerán, en principio y salvo autorización expresa de la Comisión, con empresas que no estén controladas por los poderes públicos franceses, de hecho o de derecho o de forma individual o conjunta. Si fuera de otro modo, las asociaciones podrían perpetuar la presencia del Estado al lado del grupo Alstom, lo que estaría en flagrante contradicción con el otro compromiso contraído por Francia, que consiste en poner fin a la participación de los poderes públicos en el capital de Alstom, y, por ello, también a la ayuda estatal que implica dicha participación.

(194) En conclusión, la Comisión considera que la realización del compromiso relativo a las asociaciones es fundamental para disipar todas las dudas relativas a la viabilidad a largo plazo de la empresa.

Prevención de distorsiones indebidas de la competencia

(195) Para ser autorizadas por la Comisión, las ayudas de reestructuración deben cumplir una segunda condición consistente en que las medidas sean tomadas para atenuar en lo posible los posibles efectos negativos que las ayudas podrían tener sobre los competidores. En su defecto, las ayudas deben considerarse «contrarias al interés común» y

declararse incompatibles con el mercado común. En la mayoría de los casos, esta condición se traduce en una limitación de la presencia que la empresa puede conservar en su mercado o mercados tras el período de reestructuración.

(196) Como ya se ha expuesto, Alstom ejerció hasta 2003 actividades en los siguientes sectores: energía, transmisión y distribución, transporte ferroviario, y sector naval. Por consiguiente, en cada uno de estos sectores deberán adoptarse medidas tendentes a compensar los efectos negativos de la ayuda sobre los competidores. El plan de reestructuración prevé que Alstom se centre en sus actividades básicas. En este contexto, es importante la ejecución íntegra del plan de reestructuración comunicado a la Comisión por Francia el 5 de diciembre de 2003 y el 15 de marzo de 2004, con inclusión de la cesión de activos que se realizará.

(197) En el sector energético, cabe observar que la empresa ya ha cedido el segmento de las turbinas industriales — que comprende las pequeñas turbinas de gas (< 50 megavatios) y las turbinas de vapor (< 100 megavatios) — a Siemens, y la división T+D a Areva. Estas actividades cedidas representaban el 20 % del volumen de negocios total de Alstom en 2002/2003. Por otra parte, los compromisos de Francia descritos en la parte V prevén cesiones adicionales de activos en el sector de la energía, especialmente en el segmento de calderas industriales, así como la creación de una empresa en participación en el sector hidráulico.

(198) En cuanto a la segunda actividad básica de Alstom — transporte ferroviario —, Francia se compromete a ceder en particular la fábrica de locomotoras de trenes de mercancías de Valence y sus actividades de Transporte en Australia y Nueva Zelanda.

(199) En lo que se refiere a estas dos últimas actividades así como al segmento de calderas industriales, Alstom deberá seguir dirigiéndolos según los principios de buena gestión, garantizando los medios de un desarrollo normal y no adoptando ninguna medida que podría disminuir su valor, por ejemplo, la transferencia de activos inmateriales (patentes, autorizaciones, acuerdos comerciales, etc.), de personal, de clientes o de capacidad de venta a la casa matriz o a cualquier otra parte del grupo Alstom. Con este fin, Francia, para cada una de las actividades que deben cederse, se compromete al establecimiento o la estabilización por parte de Alstom de una dirección que garantice su buena gestión. Un administrador fiduciario designado por Francia y aprobado por la Comisión garantizará el control de la evolución adecuada de la gestión y de la venta de estas actividades.

⁽³¹⁾ En este sentido, véase en particular el punto 34 de las Directrices.

- (200) En cuanto a los 800 millones EUR de cesiones adicionales que deberán efectuarse entre las actividades distintas de las del sector Naval (sobre la base del volumen de negocios 2002/2003), deberán cumplir estrictamente las dos condiciones siguientes. Por una parte, la actividad cedida no pueden ser objeto en el marco de la presente Decisión de una cesión realizada o prevista, ni incluirse en la empresa en participación a que se hace referencia en el considerando 207. Por otra parte, la cesión debe cubrir una actividad viable que incluya activos fijos y personal, y cuyo volumen de negocios en 2002/2003 sea representativo del nivel de actividad en el momento de la cesión. [...].
- (201) Sobre la base de un volumen de negocios reducido ya en un 20 % por la venta de las turbinas industriales y de la actividad T+D, las cesiones adicionales representan una disminución adicional de aproximadamente el 10 %. Estas cesiones deben añadirse a importantes reducciones de actividad (especialmente, cierres totales o parciales de centros de producción) y a las reducciones de efectivos mencionadas anteriormente (véase el cuadro 2), conforme a lo previsto en el plan de reestructuración.
- (202) En este contexto, la Comisión estima que las contrapartidas ya realizadas y las que todavía debe realizar Alstom permiten evitar distorsiones indebidas de la competencia con arreglo a los puntos 35 a 39 de las Directrices. Las mismas combinan simultáneamente cierres de centros y cesiones. El hecho de que, en los sectores considerados, la presencia en un mercado y la capacidad de producción sean poco dependientes de las líneas de producción instaladas explica que, en el caso que nos ocupa, la Comisión haya concedido prioridad a las cesiones frente a la reducción del tamaño de los medios físicos de producción.
- (203) Esta conclusión se ve reforzada por condiciones o compromisos específicos aplicables a la autorización de la ayuda en el presente caso e impuestos o aceptados en virtud del punto 42 de las Directrices.
- (204) En el área del transporte, Francia se compromete a emprender una serie de medidas estructurales encaminadas a aumentar la apertura del mercado francés de material ferroviario con el fin de incrementar la competencia en este mercado en beneficio del consumidor. Este compromiso, que es importante en mercados que, a la luz de los datos disponibles, tienen tendencia a favorecer a las empresas nacionales, responde al punto 42 i) de las Directrices.
- (205) En este sector del transporte, se aplicarán limitaciones a la política de precios y adquisiciones de Alstom con el fin de evitar el falseamiento de la competencia.
- (206) La Comisión recuerda que Francia ya se ha comprometido a que en un plazo de cuatro años la empresa concierte una o varias asociaciones industriales, en relación con partes significativas de la actividad de Alstom. Aparte de la mejora de la viabilidad de la empresa, este compromiso de asociación se considera igualmente como medida compensatoria para los competidores, ya que obliga a Alstom a encontrar asociados para actividades importantes y a hacerlos participar en las mismas. La Comisión considera que la necesidad de asociaciones es necesaria principalmente en las actividades de transporte y energía, en las que son más importantes las distorsiones de competencia provocadas por las ayudas.
- (207) La empresa en participación que deberá constituirse para la actividad hidráulica, de conformidad con el compromiso contraído por Francia, sigue fielmente esta misma lógica. A este respecto, la Comisión estima que la noción de «control conjunto» debe entenderse en el sentido del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento CE de concentraciones») ⁽³²⁾.
- (208) Estos tres últimos elementos (limitaciones de la política de precios y adquisiciones, asociaciones industriales y creación de una empresa en participación), cuyo contenido se ha especificado en detalle, responden al punto 42 ii) de las Directrices.
- (209) Por último, el compromiso de las autoridades francesas de retirar las notificaciones de ayudas a la innovación y de no presentar notificaciones para ayudas de reestructuración, en relación en ambos casos con el sector Naval, es conforme al punto 42 iii) de las Directrices. En este contexto, la Comisión estima igualmente necesario imponer que no pueda concederse ninguna ayuda adicional a Alstom hasta la finalización del proceso de reestructuración y, en cualquier caso, hasta la fecha de expiración de la posibilidad de emisión de nuevas fianzas respecto de la línea sindicada de 8 000 millones EUR, esto es, hasta el 30 de junio de 2006. Esta condición no afecta a las ayudas contempladas en el apartado 2 del artículo 87 del Tratado, ni a las concedidas en el marco de proyectos de investigación cofinanciados por la Unión Europea, ni a las otorgadas en el marco del mecanismo defensivo temporal (véase el considerando 218).

⁽³²⁾ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

- (210) Habida cuenta de la posición de Alstom en el mercado francés, particularmente en el sector del material ferroviario, la Comisión toma nota con satisfacción de los compromisos contraídos por Francia en relación con las medidas estructurales de apertura de este mercado. En su conjunto, estas medidas permitirán a otras empresas superar ciertos obstáculos que actualmente limitan fuertemente la competencia en dicho mercado.
- (211) Por consiguiente, la Comisión estima que se han adoptado medidas suficientes para limitar las repercusiones negativas de las ayudas sobre la competencia, los competidores y los consumidores.

Ayuda proporcionada a los costes y ventajas de la reestructuración

- (212) Para que la ayuda pueda autorizarse, se debe cumplir una tercera condición, a saber, que el importe y la intensidad de la misma se limiten al mínimo estrictamente necesario para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa, de sus accionistas o del grupo comercial del que forma parte. Los beneficiarios de la ayuda deben contribuir substancialmente al plan de reestructuración aportando sus recursos propios. En cualquier caso, habrá que demostrar a la Comisión que la ayuda se utilizará únicamente para restablecer la viabilidad de la empresa y que no permitirá a sus beneficiarios aumentar su capacidad de producción durante la aplicación del plan de reestructuración.
- (213) En el caso de Alstom, la Comisión constata que los costes de reorganización de las actividades, descritos en el plan evaluado por PricewaterhouseCoopers («PwC») ascienden a [...] EUR⁽³³⁾. A este importe debe añadirse las necesidades de capital para el restablecimiento de una estructura financiera suficientemente sólida, ya que los fondos propios han desaparecido casi totalmente del balance, como consecuencia de las pérdidas excepcionales de los dos últimos años. Finalmente, también hay que tener en cuenta las importantes necesidades de la empresa en materia de fianzas y de liquidez.
- (214) La Comisión recuerda que el Estado interviene a través de: los TSDDRA por un importe de 300 millones EUR (medida 1), liquidez a corto plazo por un importe de

1 200 millones EUR (medida 2), una garantía de segundo orden por importe de 1 250 millones EUR (medida 3), una garantía para un PSDD por importe de 300 millones EUR que se convertirá en capital (medida 4), y un TSDD por importe de 200 millones EUR que también se convertirá en capital (medida 5), y participa en un nuevo aumento de capital de 180 a 220 millones EUR. Por último, por medio de las garantías en el sector Naval, el Estado asume riesgos por un importe no determinado y ya ha otorgado garantías (antigua medida 3) evaluadas en aproximadamente 411 millones EUR. En total, el riesgo global cuantificado del Estado durante el período considerado se eleva a un máximo de 3 460 millones EUR. No obstante, conviene observar que, dado que la empresa ya ha reembolsado 900 millones EUR (medida 2), como ya se ha indicado, el riesgo potencial para el Estado se eleva a 2 570 millones EUR. Como ya se ha explicado, las ayudas se han evaluado en un importe máximo comprendido entre 3 030 y 3 080 millones EUR (véase el cuadro 7), más un importe no determinado derivado de las medidas 9 y 10.

- (215) La contribución de la propia empresa a la cobertura de los costes y de las necesidades de capital es significativa. Se han realizado y se realizarán cesiones de actividad muy importantes. Los ingresos de estas ventas han permitido y permitirán cubrir una parte de estas necesidades de capital y permitirán limitar el endeudamiento y las cargas financieras futuras de la empresa. Además, al margen del reembolso ya señalado de 900 millones EUR, que no se incluye en el cuadro 8 para evitar un doble cómputo, la empresa hará un esfuerzo muy importante financiando ella misma la garantía en efectivo por un importe de 700 millones EUR, elemento que es esencial para la obtención de la nueva línea de fianzas.
- (216) Al margen de la participación de Alstom, una importante contribución privada será realizada por los bancos y los inversores. Los bancos han proporcionado: una garantía sobre el primer aumento de capital por importe de 300 millones EUR, liquidez a corto plazo por importe de 300 millones EUR (medida 2), una línea sindicada de fianzas en la que su riesgo real se elevará a 6 050 millones EUR (medida 3), un PSDD por importe de 1 200 millones EUR, obligaciones convertibles acciones por valor de 900 millones EUR y, finalmente, una garantía para la colocación del nuevo aumento de capital por un importe comprendido entre 800 y 1 000 millones EUR, de los cuales 700 millones se utilizarán para financiar la garantía en efectivo. Alstom y el sector privado participan en la reestructuración de la empresa por un importe comprendido entre 10 300 y 10 400 millones EUR (entre 9 600 y 9 700 millones EUR si no se tiene en cuenta la garantía en efectivo financiada mediante el aumento de capital). Así pues, puede considerarse que la contribución privada es substancial.

⁽³³⁾ Véase el cuadro 2.

Cuadro 8

Descripción de la contribución del sector privado, excluidos los ingresos de las cesiones

(en miles de millones EUR)

Medidas	Importe
Bancos/inversores	
Aumento de capital I	0,3
OCA	0,9
Liquidez a corto plazo renovada (medida 2)	0,3
PSDD con posible conversión en capital (medida 4)	1,20
Fianzas por importe de 8 000 millones (medida 3)	6,05
Aumento de capital II (medida 6)	0,83 – 0,98
Alstom	
Financiación de la garantía que cubre las primeras pérdidas (medida 6)	0,7
Total	10,3 – 10,4

(217) Por otro lado, la Comisión debe asegurarse de que las ayudas se limitarán al mínimo necesario para permitir la reestructuración. Hay que recordar que una parte de las ayudas ya se ha reembolsado, particularmente los 900 millones EUR de la medida 2. Por otra parte, Francia se ha comprometido a retirarse del capital de la empresa en los doce meses siguientes a la obtención por Alstom de una calificación crediticia «investment grade», y en cualquier caso, antes de cuatro años. [...]. Dado que Francia no entra en el capital de la empresa como inversor privado sino con fines de ayuda, el compromiso de Francia es necesario para que esta ayuda estatal en forma de participación en el capital se limite a la duración mínima necesaria. Por ello, la Comisión estima esencial que esta retirada del capital sea efectiva.

(218) La Comisión también quiere asegurarse de que ninguna ayuda adicional altere la proporcionalidad del conjunto de ayudas objeto de la presente Decisión. Por esta razón, no podrá desembolsarse ninguna ayuda a la empresa durante un período de dos años a partir de la fecha de la presente Decisión, lo que corresponde aproximadamente al período de reestructuración y al período durante el cual se podrán emitir nuevas fianzas en el marco de la nueva línea sindicada⁽³⁴⁾. La Comisión considera que las ayudas concedidas por Francia permitirán a Alstom asegurar su reestructuración y ejercer todas sus actividades durante este período

dos años sin recurrir a nuevas ayudas. Esta condición no contempla las ayudas que son compatibles de pleno derecho con el Tratado en virtud del apartado 2 de su artículo 87, ni las concedidas en el marco de proyectos de investigación o financiados por la Unión Europea, ni las otorgadas en el marco del mecanismo defensivo temporal de conformidad con el Reglamento (CE) n° 1177/2002 del Consejo, de 27 de junio de 2002, relativo a un mecanismo defensivo temporal en favor de la construcción naval⁽³⁵⁾, cuyo objetivo específico es ayudar a los astilleros comunitarios que operan en segmentos que sufren los efectos nefastos de la competencia desleal de Corea, como podría ocurrir en el caso de las empresas del grupo Alstom. En este contexto, también se trata de garantizar que ninguna ayuda sea desembolsada por alguno de los futuros socios de Alstom. Por esta razón, Francia se ha comprometido a obtener el acuerdo previo de la Comisión en caso de asociación con una empresa controlada por el Estado, de hecho o de derecho o de forma individual o conjunta.

(219) Por último, las Directrices establecen en su punto 40 que la ayuda tampoco deberá permitir a la empresa disponer de exceso de liquidez que podría dedicar a actividades agresivas capaces de provocar distorsiones de la competencia en el mercado o a financiar nuevas inversiones que no serían indispensables para recuperar la viabilidad.

⁽³⁴⁾ Es evidente que en lo que se refiere a las ayudas de salvamento y de reestructuración el período de prescripción es de diez años.

⁽³⁵⁾ DO L 172 de 2.7.2002, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n° 502/2004 (DO L 81 de 19.3.2004, p. 6).

(220) Para garantizar el cumplimiento de estas disposiciones, se han adoptado dos medidas. Por una parte, Francia se ha comprometido a hacer controlar durante cuatro años los márgenes medios realizados por año y por subsector, para impedir una práctica de precios contraria a la competencia. Por otra parte, en virtud de otro compromiso, las operaciones de adquisición de empresas en el Espacio Económico Europeo se limitarán considerablemente durante este mismo período, sin excluir radicalmente operaciones de tamaño moderado. Estas medidas afectan únicamente al sector Transporte; esta actividad de Alstom ha sufrido pocas pérdidas excepcionales y los márgenes realizados en la misma se han mantenido satisfactorios. Así pues, la mayor parte de la ayuda se destina a la reestructuración de las otras secciones de la empresa. Estas dos medidas tienden a garantizar que la ayuda no será utilizada por Alstom en el sector Transporte para financiar políticas de precios contrarias a la competencia o una política de crecimiento externo importante en detrimento de los competidores. Habida cuenta de lo anterior, la Comisión estima que las ayudas, a pesar de su importancia, se limitan al mínimo necesario para el restablecimiento de la viabilidad a largo plazo de la empresa y observa que la contribución privada es muy significativa, de conformidad con las Directrices.

Aplicación completa del plan

(221) Debe ejecutarse íntegramente el plan de reestructuración de los cuatro sectores de Alstom (Energía, Transporte, Naval y conversión de energía), incluidos todos los compromisos de Francia. La Comisión toma nota del compromiso de Francia a este respecto y solicita ser informada del estado de aplicación del plan así como de los compromisos conexos. Esta información deberá adoptar la forma de informes sobre el estado de desarrollo de la reestructuración, y se completará con la comunicación de los informes de validación del plan empresarial y del plan de tesorería realizados por la empresa consultora PwC.

(222) Por otra parte, la Comisión necesita comunicaciones específicas para asegurarse del cumplimiento de determinados compromisos.

VII. CONCLUSIÓN

(223) La Comisión constata que Francia ha ejecutado ilegalmente gran parte de las ayudas objeto de la presente Decisión infringiendo el apartado 3 del artículo 88 del Tratado. No obstante, las ayudas podrán declararse compatibles con el mercado común a condición de que se cumplan todas las condiciones impuestas.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Las medidas de ayuda ejecutadas por Francia en favor de Alstom son compatibles con el mercado común a reserva de los compromisos y condiciones establecidos en el artículo 2.

Artículo 2

1. El plan de reestructuración de Alstom, tal como fue comunicado a la Comisión por Francia el 5 de diciembre de 2003 y el 15 de marzo de 2004, deberá ejecutarse íntegramente, con inclusión de la cesión de activos que aún debe realizarse.

2. Francia deberá retirarse del capital de Alstom en los doce meses siguientes a la obtención por la empresa de una calificación crediticia «investment grade» otorgada por una de las dos principales agencias de calificación. Esta retirada deberá realizarse en cualquier caso en un plazo de cuatro años a partir de la adopción de la presente Decisión. [...].

3. Alstom deberá concertar una o varias asociaciones industriales en un plazo de cuatro años a partir de la adopción de la presente Decisión. Estas asociaciones deberán afectar a partes significativas de la actividad de Alstom. Salvo en caso de acuerdo previo de la Comisión, estas asociaciones no podrán afectar a empresas controladas por el Estado de hecho o de derecho o de forma individual o conjunta.

4. Para la actividad «Hydro Power» de Alstom, se establecerá [...] una empresa en participación con control conjunto en la que Alstom poseerá como máximo el 50 % del capital.

5. Los activos siguientes de Alstom se cederán a un comprador independiente de Alstom: la fábrica de locomotoras de trenes de mercancías de Valence, las actividades de transporte en Australia y Nueva Zelanda y las calderas industriales [...].

En el mes siguiente a la notificación de la presente Decisión, Francia someterá a la Comisión para aprobación:

a) disposiciones adecuadas para el establecimiento o la estabilización por parte de Alstom de una dirección que garantice la buena gestión de cada una de las actividades mencionadas en el primer párrafo, garantizando los medios para su desarrollo normal y no tomando ninguna medida intencionada que pudiera disminuir su valor, por ejemplo, la transferencia de activos inmateriales (patentes, autorizaciones, acuerdos comerciales, etc.), de personal, de clientes o de capacidad de venta a la casa matriz o a cualquier otra parte del grupo Alstom;

- b) un mandato de administrador fiduciario adecuado y la elección de un administrador fiduciario independiente que deberá respetar la confidencialidad requerida y realizará el control de la ejecución correcta de la gestión y de la venta de activos a que se hace referencia en el primer párrafo. Una vez que haya recibido su mandato, el administrador fiduciario comenzará su trabajo sin demora. Si constatase irregularidades, las notificará inmediatamente a la Comisión.
6. En un plazo de [...], se deberán ceder actividades que representen 800 millones EUR de volumen de negocios (base 2002/2003) dentro del perímetro del grupo Alstom, exceptuando el sector Naval. Para que se tengan en cuenta, las actividades cedidas deberán ser actividades viables que incluyan activos fijos y personal y cuyo volumen de negocios en 2002/2003 sea representativo del nivel de actividad en el momento de la cesión. Además, en el marco de la presente Decisión, no podrán ser objeto de una cesión realizada o por realizar, ni estar incluidas en la empresa en participación prevista en el apartado 4.
7. [...] y [...] deberán cederse en un plazo de [...].
8. Durante un período de cuatro años, Francia presentará cada año a la Comisión un informe validado por un experto seleccionado por Alstom con el acuerdo de la Comisión. Dicho informe deberá verificar que los márgenes medios realizados por año y por subsector, en el marco de los contratos firmados por la sociedad en el sector Transporte son compatibles con el plan empresarial y, en caso de desviarse de éste, no indiquen una práctica de precios contraria a la competencia.
9. Las operaciones de adquisición de empresas por parte de Alstom en el sector Transporte dentro del Espacio Económico Europeo no deberán rebasar un total de 200 millones EUR (valor de empresa) durante un período de cuatro años.
10. Francia deberá aplicar las siguientes medidas estructurales de apertura del mercado francés de material ferroviario:
- a) transmisión a la Comisión, a petición de ésta, de los dictámenes de Réseau Ferré de France y de la Société Nationale des Chemins de fer Français (SNCF) en relación con la expedición de los certificados de seguridad y los expedientes técnicos subyacentes;
- b) transmisión a la Comisión del nuevo proyecto de decreto sobre «material móvil» e información a la Comisión, para cada uno de los contratos y acuerdos marco a que se hace referencia en la letra f), de si las normas previstas por dichos decretos son de aplicación obligatoria, y en tal caso por qué razones; el decreto entrará en vigor a más tardar el 1 de enero de 2005;
- c) supresión de la obligación jurídica de consultar a la SNCF en materia de expedición de certificados de seguridad, que se sustituirá por la obligación de consultar [...];
- d) información de la Comisión sobre los contratos y acuerdos marco que serán celebrados directamente por la SNCF y la Régie Autonome des Transports Parisiens (RATP) con Alstom, cuando su importe sea superior a 473 000 EUR, en forma de una lista comunicada a la Comisión, una vez al año, que indique para cada uno de estos contratos o acuerdos marco los motivos de haber recurrido al procedimiento negociado sin haber procedido previamente a una convocatoria de concurso;
- e) entrada en vigor el 1 de noviembre de 2004 de las medidas necesarias para aplicar la Directiva 2004/17/CE;
- f) comunicación una vez al año a la Comisión de la lista de los contratos y acuerdos marco de un importe superior a 473 000 EUR adjudicados a Alstom por la SNCF y la RATP tras haberse publicado una convocatoria de concurso, e indicación para cada uno de estos contratos o acuerdos marco del modo de formulación de las especificaciones técnicas conforme a lo establecido en el apartado 3 del artículo 34 de la Directiva 2004/17/CE;
- g) comunicación, a petición de la Comisión, de los informes de análisis de las ofertas presentadas al consejo de administración de la SNCF en relación con los contratos y acuerdos marco adjudicados a Alstom por la SNCF y la RATP después de la publicación de una convocatoria de concurso;
- h) adopción, con entrada en vigor a más tardar el 1 de noviembre de 2004, de un procedimiento de urgencia conforme a la Directiva 92/13/CEE.
11. Francia deberá aplicar medidas adicionales de reestructuración del sector Naval de Alstom necesarias para reducir el umbral de rentabilidad de 4,5 pedidos de buques (equivalentes de buques de crucero) al año (media de los cinco últimos años) a [...].
12. Ninguna ayuda distinta de las contempladas en el artículo 87, apartado 2, del Tratado, de las otorgadas en el marco de proyectos de investigación cofinanciados por la Unión Europea o de las contempladas en el Reglamento (CE) n° 1177/2002 deberá concederse a Alstom hasta el final del proceso de reestructuración, y en cualquier caso, en el período de dos años a partir de la adopción de la presente Decisión. En todo caso, ninguna otra ayuda de reestructuración será concedida infringiendo el principio de ayuda única.
13. Para permitir el control del cumplimiento de las condiciones previstas en los apartados 1 a 12, Francia informará a la Comisión:
- a) de la obtención por Alstom de una calificación crediticia «investment grade» de conformidad con el apartado 2 en el mes siguiente a dicha obtención;
- b) de las acciones emprendidas en materia de asociaciones industriales y de sus resultados cada tres meses, de conformidad con el apartado 3;

- c) de las acciones emprendidas para creación de una empresa en participación en la actividad hidráulica cada tres meses, con arreglo al apartado 4; en el mes siguiente a la celebración del acuerdo de creación, Francia comunicará a la Comisión documentos complementarios para que ésta verifique si se trata de una empresa en participación con control conjunto en virtud del Reglamento (CE) n° 139/2004;
- d) de cada una de las operaciones enumeradas en los apartados 4 y 5 en el mes siguiente a su realización;
- e) de la adopción de las medidas previstas en el apartado 10, letras c), e) y h);
- f) de las medidas adoptadas en materia de reestructuración adicional del sector Naval cada tres meses, de conformidad con el apartado 11;
- g) de los informes anuales sobre el estado de desarrollo de la reestructuración de Alstom, completados con informes de validación del plan de empresa y del plan de tesorería.

Artículo 3

Francia informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas para darle cumplimiento.

Artículo 4

El destinatario de la presente decisión será la República Francesa.

Hecho en Bruselas, el 7 de julio de 2004.

Por la Comisión

Mario MONTI

Miembro de la Comisión