

## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

### N- 229 ZENIT / IBERIA

Con fecha 8 de marzo de 2002 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la creación de una empresa en participación para la prestación de determinados servicios en el ámbito aeroportuario por parte de IBERIA L.A.E., S.A. (en adelante IBERIA) y de ZENIT SERVICIOS INTEGRALES, S.A. (en adelante ZENIT), ésta última controlada, a su vez, por CLECE, S.A. (CLECE) y MULTISERVICIOS GRUPO RAMEL, S.A. (RAMEL).

Dicha notificación ha sido realizada por IBERIA, CLECE y RAMEL según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 b). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

Según lo anterior, computados los plazos, si el expediente no es trasladado al Tribunal de Defensa de la Competencia antes del **8 de abril de 2002**, inclusive, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

### I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la creación de una empresa en participación por parte de IBERIA, que tendría un 49% de su capital, y de ZENIT, que tendría el 51% restante. A su vez, esta última es una empresa en participación de CLECE, S.A. (51%) y de MULTISERVICIOS GRUPO RAMEL, S.A. (49%).

De acuerdo con el Pacto de Accionistas firmado entre las partes la operación se desarrollará en las siguientes fases:



- IBERIA constituirá una nueva sociedad, filial suya al 100%, comprometiéndose posteriormente a una ampliación de capital para dar entrada a ZENIT en el capital de la nueva sociedad.
- Dicha ampliación será íntegramente suscrita y desembolsada por ZENIT, de manera que finalizado el proceso la nueva empresa estará participada conjuntamente por ZENIT (51% ) e IBERIA (49%).
- El objeto social de la nueva empresa será la prestación de servicios de limpieza y servicios relacionados en el entorno aeroportuario. Las empresas matrices cederán su actividad en este ámbito a la nueva empresa en común.

El artículo 14 de la Ley 16/1989 especifica que se considerarán concentraciones económicas aquellas operaciones que supongan la creación de una empresa en común y, en general, la adquisición del control conjunto sobre una empresa, cuando ésta desempeñe con carácter permanente las funciones de una entidad económica independiente y no tenga por objeto o efecto fundamental coordinar el comportamiento competitivo de empresas que continúen siendo independientes.

Por tanto, para determinar qué operaciones están sujetas al control de concentraciones es preciso valorar tres elementos: control conjunto, “plenas funciones” y objeto esencial “concentrativo”.

#### *Control conjunto*

El capital social de la nueva sociedad se reparte como sigue: ZENIT controlará el 51% e IBERIA el 49% restante.

No obstante, para determinar la existencia de control en común es imprescindible conocer de qué forma se podrá influir decisivamente en la toma de decisiones relevantes para la sociedad, como son la aprobación y la modificación de los planes estratégicos de la sociedad, de los presupuestos y planes financieros, así como de cualquier plan de inversión de la misma. De acuerdo con los notificantes, la aprobación y la modificación tanto de los planes estratégicos como de los presupuestos y planes financieros está sometida a la regla de la unanimidad, es decir, cada uno de los accionistas ostenta un derecho de veto individual.

Asimismo, el Pacto de Accionistas suscrito entre las parte prevé que cada accionista tiene derecho a proponer los nombramientos de Presidente y Director y estos nombramientos deben de contar con la aprobación de ambos socios.

#### *Plenas funciones*

La intención de las matrices es que la sociedad desarrolle sus actividades con entera independencia económica de las sociedades matrices. La sociedad tendrá su propio equipo directivo, así como los suficientes recursos financieros, humanos y activos que le permitan llevar a cabo la actividad empresarial asignada.

Aunque en el periodo inicial está previsto un volumen significativo de ventas de la empresa en común a IBERIA, ello no obsta el carácter concentrativo de la operación debido a los siguientes



factores: (a) conforme a lo previsto en la cláusula 4 del Pacto de Accionistas, la prestación de servicios a IBERIA se efectuara en condiciones normales de mercado; (b) el objetivo de la empresa en común es proveer una parte significativa de sus actividades a terceros.

### *Ausencia de coordinación entre las matrices*

Los notificantes afirman que el propósito de la nueva sociedad no es la vinculación, conexión u organización común del negocio de multiservicios en aeropuertos, ámbito del que se van a retirar las empresas matrices.

En efecto, tal y como refleja el Pacto de Accionistas, RAMEL, CLECE y ZENIT dejarán, por un lado, de prestar servicios en el mercado de multiservicios en aeropuertos, cediendo a la empresa en común su actividad en ese ámbito, y, por otro lado, se comprometen a no estar activas en el mismo, salvo en el supuesto excepcional de renuncia expresa de la empresa en común a prestar los servicios.

En lo que respecta a IBERIA, que no desarrolla actividades multiservicios fuera del entorno aeroportuario, cederá asimismo a la empresa en común la limitada actividad que lleva a cabo en este ámbito, circunscrita a la atención, en algunos aeropuertos, de salas VIP para sus propios pasajeros y pasajeros Oneworld.

En atención a lo anterior, cabe considerar que se trata de una empresa en participación de “plenas funciones” cuyo objeto principal no es la coordinación del comportamiento estratégico de las partícipes en sus respectivos ámbitos de actuación, sino la prestación de multiservicios dentro del segmento concreto del entorno aeroportuario, actividad que abandonan las matrices como consecuencia de la operación.

## **II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA**

De acuerdo con la notificación, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CEE) nº 4064/89, sobre el control de las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CEE) nº 1310/97, dado que no se alcanzan los umbrales previstos en su Artículo 1.

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989 para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 b) de la misma.

## **III. EMPRESAS PARTÍCIPES**

### **III.1. CLECE, S.A. (CLECE)**



CLECE es una empresa del GRUPO DRAGADOS constituida en junio de 1992 y controlada por URBASER, S.A. (con un 99,99% de su capital).

La principal actividad de CLECE consiste en la limpieza, conservación y mantenimiento de edificios y complejos especiales de toda índole, tanto públicos como privados. Dentro de este sector, CLECE tiene una participación mayoritaria en el capital social de cuatro empresas activas en servicio de limpieza de interiores de edificios, en una empresa de jardinería y reforestación y en otra de transportes sanitarios.

La facturación del GRUPO DRAGADOS en los tres últimos ejercicios económicos es la siguiente:

<b>Volumen de ventas del GRUPO DRAGADOS</b> (Millones euros)			
	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Mundial	3.187,1	3.582,0	4.299,6
Unión Europea	2.560,3	2.699,9	3,457,8
España	2.329,2	2.375,4	3.205,5

Fuente: Notificación

### III.2. MULTISERVICIOS GRUPO RAMEL, S.A. (RAMEL)

Entidad mercantil constituida en febrero de 1963 y participada mayoritariamente por COEFORAS, S.L. (33% ), BEITEN, S.A. (15%) y NUMAXI, S.L. (12%).

RAMEL opera básicamente en el sector de servicios de limpieza y actividades conexas para edificios y complejos especiales de toda índole, tanto públicos como privados. Además RAMEL controla dos empresas activas en los mercados españoles de trabajo temporal y formación y una tercera empresa presente en el sector de servicios de limpieza en Portugal.

La facturación de RAMEL en los tres últimos ejercicios económicos es la siguiente:

<b>Volumen de ventas de RAMEL</b> (Millones euros)			
	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Mundial	-	-	-
Unión Europea	[< 250] <sup>1</sup>	[< 250]	[< 250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

<sup>1</sup> Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.



### **III.3. ZENIT SERVICIOS INTEGRALES, S.A. (ZENIT)**

ZENIT es una sociedad constituida en junio de 2001 y controlada conjuntamente por CLECE (51% del capital) y RAMEL (49% restante).

Esta sociedad, aún no operativa, tiene como objeto social principal la limpieza, conservación y mantenimiento de edificios y complejos especiales de toda índole, tanto públicos como privados.

La creación conjunta de ZENIT por parte de CLECE y RAMEL tiene como finalidad la participación de ambas empresas en la nueva empresa en participación con IBERIA, que operaría igualmente en el sector de servicios de limpieza y servicios relacionados, específicamente en el entorno aeroportuario.

### **III.4 IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. (IBERIA)**

IBERIA es una sociedad constituida en junio de 1927, siendo su principal actividad el transporte aéreo de pasajeros y carga. El Grupo IBERIA realiza también otras actividades vinculadas a su negocio principal, tales como servicios de “handling” en aeropuertos españoles, mantenimiento de aeronaves, o explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas.

IBERIA fue hasta diciembre de 1999 un empresa pública propiedad del Estado, fecha a partir de la cual se lleva a cabo la primera fase de su privatización, entrando a formar parte del capital los accionistas del núcleo estable integrado por BRITISH AIRWAYS and AMERICAN HOLDING (10%), CAJA MADRID (10%), BBVA (7,3%), COMPAÑÍA DE DISTRIBUCIÓN INTEGRAL LOGISTA, S.A. (6,7%), EL CORTE INGLÉS (3%), y AHORRO CORPORACIÓN (3%).

Con fecha 29 de diciembre el Consejo de Ministros aprobó la realización de una Oferta Pública de Ventas de acciones de IBERIA. Una vez finalizada, SEPI ostenta el 5,39% del capital social de IBERIA y el resto, descontadas las participaciones del núcleo estable y de los empleados (8,8%), se encuentra repartido entre el público.

Las principales empresas controladas por IBERIA son: BINTER CANARIAS (Transporte aéreo pasajeros y mercancías); CECESA y CARGASUR (transporte aéreo de mercancías); IBERIA TECNOLOGÍA (proyectos de ingeniería aeronáutica); IBERSWISS CATERING (servicios catering compañías aéreas); SAVIA (distribución de sistemas de reservas de Amadeus); y VIVA (mantenimiento de aeronaves).

IBERIA no opera en el mercado general de prestación de servicios de limpieza y servicios relacionados. Únicamente, en su calidad de agente de “handling” o de asistencia en tierra en aeropuertos<sup>2</sup>, lleva a cabo la atención en algunos aeropuertos de salas VIP para sus propios pasajeros y pasajeros Oneworld asimilados en su tratamiento a los de IBERIA.

<sup>2</sup> De acuerdo con el artículo 2b) del R.D. 1161/1999, los servicios de asistencia en tierra en los aeropuertos españoles comprenden los servicios de “handling” de rampa, cuya prestación está sometida a un régimen específico de acceso, y los servicios conectados con las categorías distintas de la rampa, entre los cuales se encuentran la limpieza de



La facturación de IBERIA en los tres últimos ejercicios económicos es la siguiente:

<b>Volumen de ventas de IBERIA</b> <b>(Millones euros)</b>			
	<b>1998</b>	<b>1999</b>	<b>2000</b>
Mundial	3.876,3	3.714,9	4.296,8
Unión Europea	3.110,6	3.75,8	3.373,0
España	2.292,6	2.285,3	2.539,5

Fuente: Notificación

## **V. MERCADOS RELEVANTES**

### **V.1. Mercado de producto**

El sector económico afectado por la presente operación es el de los servicios de limpieza, conservación y mantenimiento de edificios y complejos especiales tanto públicos como privados (actividades igualmente denominadas gestión integral de servicios o multiservicios) y, en concreto, la prestación de estos servicios en el entorno aeroportuario.

La actividad de multiservicios consiste en la prestación de una serie de servicios a un mismo destinatario que engloban, fundamentalmente, limpieza y otros servicios, añadidos según las propias necesidades de los clientes, como conservación y mantenimiento, jardinería, seguridad, catering, electricidad, desinfección y desratización, etc. El hecho de que el núcleo fundamental sea la limpieza hace que el sector se denomine, en ocasiones, servicios de limpieza y servicios conexos.

Las empresas que operan fundamentalmente en el ámbito de la limpieza han ampliado paulatinamente el abanico de servicios prestados ante la demanda creciente, por parte de los clientes, de otras prestaciones relacionadas con la gestión, conservación o mantenimiento de todo tipo de edificios. La inexistencia de barreras materiales o de otra naturaleza que dificulten el acceso a la prestación de cualquiera de las categorías que conforman la actividad de servicios integrales o multiservicios y la práctica identidad de los factores productivos necesarios para prestarlos permite que, en general, las empresas puedan fácilmente pasar de realizar un servicio de limpieza a prestar multiservicios.

---

aeronaves y la gestión de salas VIP, servicios que, aunque liberalizados, están sometidos a un régimen de autorización por parte de la Dirección General de Aviación Civil.



De hecho, el mercado se caracteriza por la existencia de un elevado número de empresas, que requieren de una mano de obra escasamente cualificada, altamente disponible en el mercado y que no precisa de maquinaria compleja para llevar a cabo los distintos servicios descritos en el párrafo anterior.

La demanda se encuentra igualmente muy dispersa, requiriendo de estos servicios tanto empresas públicas como privadas en diferentes entornos específicos como los aeropuertos, estaciones de tren, los propios medios de transporte, etc.

En los últimos años, aspectos como la calidad en la prestación del servicio, la adaptación a las necesidades del cliente y la disponibilidad de medios técnicos están adquiriendo cada vez más importancia, incrementándose la tendencia a la demanda de servicios integrales tradicionales y alterándose así los factores de competencia que se centraban principalmente en torno a la variable precio.

La Comisión Europea<sup>3</sup> en decisiones recientes incluyó en un mismo mercado de producto los servicios de limpieza conjuntamente con otros servicios de mantenimiento y conservación de locales o edificios, dada la facilidad para los proveedores de servicios de limpieza de suministrar los otros servicios. Igualmente, la Comisión Europea señaló la posibilidad de diferenciar mercados más estrechos entre los servicios de limpieza diarios y los servicios de limpieza especiales, cuando éstos requieran niveles elevados de higiene que necesitan de maquinaria más especializada, como podría ser el caso de los hospitales.

Por lo que respecta a la presente operación, el segmento de mercado afectado sería la prestación de multiservicios en el entorno aeroportuario, ámbito en el que estará presente la nueva empresa, al cederle las matrices su actividad en el mismo.

La actividad de multiservicios en aeropuertos comprende los servicios de limpieza, conservación y mantenimiento de los diferentes edificios e instalaciones aeroportuarias (terminales, oficinas y plataformas), incluyendo servicios como seguridad, eliminación, recogida y transporte de residuos, jardinería, limpieza de aparcamientos, servicios de desinfección, desratización y desinfección, así como la limpieza de aeronaves y la gestión de las salas VIP. Desde una perspectiva material, estos servicios presentan características similares en todos los entornos físicos.

Por otro lado, la demanda de multiservicios en aeropuertos presenta un elemento diferenciador con respecto al sector en general, ya que la demanda pública de multiservicios aeroportuarios representa el 87,5% del total, prestándose los servicios en el marco de contratos administrativos de corta duración y regulados por la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas<sup>4</sup>.

Los demandantes de multiservicios en aeropuertos son básicamente la entidad pública Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que es el ente gestor de los aeropuertos, y el Ministerio de Defensa, por lo que respecta a los aeropuertos militares y bases aéreas.

<sup>3</sup> Casos N° IV/M.1572 ISS/Abilis y N° IV/M.2063

<sup>4</sup> R.D. 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.



A la vista de lo anterior, el mercado potencialmente afectado por la operación sería el de multiservicios en su conjunto. Este mercado comprendería tanto los servicios de limpieza y servicios complementarios en todo tipo de edificios, públicos y privados y en diferentes entornos específicos, incluidos los propios medios de transporte.

Aunque sería posible distinguir mercados más estrechos, diferenciando los multiservicios en aeropuertos, no resulta preciso para el análisis ya que, aún en el caso de una definición más estrecha del mercado no cabe prever que la operación pueda obstaculizar de modo significativo la competencia en el mercado español. Por tanto, no es preciso considerar una definición excluyente de mercado relevante de producto, analizándose la presente operación tanto en relación con el mercado de multiservicios en general como con el segmento de los multiservicios en aeropuertos españoles.

## **V. 2. Mercado geográfico**

Por lo que se refiere al mercado geográfico, la Comisión Europea<sup>5</sup> ha considerado el mercado de servicios de limpieza y servicios conexos como un mercado nacional, dado que generalmente los contratos son altamente dependientes de las condiciones de trabajo que prevalecen en cada Estado.

Las partes en la presente operación consideran que puede considerarse el mercado relevante geográfico como de dimensión europea. Dicha apreciación se basa en que no existen barreras de acceso que dificulten la prestación del servicio por parte de los operadores establecidos en los distintos Estados miembros de la Comunidad Europea y, en lo que respecta a la contratación de multiservicios en el entorno aeroportuario, porque las licitaciones del ente gestor del aeropuerto están abiertas a proveedores de todos los Estados miembros<sup>6</sup>.

En consonancia con el análisis de la Comisión en la decisión anteriormente citada, cabe considerar que actualmente los contratos de este tipo de servicios por sus propias características dependen básicamente de las condiciones de trabajo que prevalecen en cada Estado miembro. Por tanto, aún cuando parece previsible que la dimensión geográfica del mercado se ampliará a medida que se homogeneicen las normas laborales, la dimensión geográfica es nacional en la actualidad.

## **VI. ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **VI.1. Características y evolución**

<sup>5</sup> Caso N° IV/M.1572 ISS/ABILIS.

<sup>6</sup> Libro II, Título IV, Capítulo III del R. D. L. 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.





De acuerdo con la información facilitada por las empresas notificantes, el sector multiservicios<sup>7</sup> está altamente atomizado tanto por el lado de la oferta como por el lado de la demanda.

La facturación total del mercado español en el año 1999, según el informe elaborado por DBK, fue de 2.909 millones de euros. La facturación para el año 2001 del sector multiservicios en general alcanzó, según estimaciones de las partes, la cifra de 9.700 millones de euros. Los multiservicios en aeropuertos, para el mismo año, representaron aproximadamente el 6,10% del total del mercado de multiservicios en España.

Durante los últimos años, se está produciendo un incremento en la demanda de estos servicios como consecuencia de su externalización por parte de muchas empresas, al igual que se está acentuando la tendencia a la demanda de servicios integrales, factores que están modificando tanto la estructura de la oferta como de la demanda.

## VI.2. Estructura de la oferta

La oferta en este sector se encuentra muy poco concentrada, ya que en 1999 las cinco primeras empresas absorbían sólo el 15% del mercado total, mientras que el 85% restante se reparte entre las más de ocho mil empresas presentes en este sector.

Las principales empresas que operan en el mercado español, así como su cuota de mercado, se recoge en el cuadro adjunto:

Principales empresas del mercado español de multiservicios		
Operador	España	
	Millones euros	Cuota
Eulen	[...]	[5-10]
Ferrovial Servicios	[...]	[0-5]
<b>Ramel</b>	[...]	[0-5]
<b>Clece</b>	[...]	[0-5]
ISS	[...]	[0-5]
Initial	[...]	[0-5]
Grupo Pilsa	[...]	[0-5]
Amalis	[...]	[0-5]
El Impecable	[...]	[0-5]
Merusa	[...]	[0-5]

Fuente: Elaboración propia sobre la base de los datos aportados por los notificantes.

La cuota combinada de CLECE y RAMEL en el total del sector asciende a un [5-10%]. Si consideramos el segmento de multiservicios en aeropuertos, la cuota estimada por las partes para el año 2001 fue del [0-5%].

<sup>7</sup> No existen datos oficiales relativos al sector de multiservicios. La información facilitada por las partes se basa en estimaciones propias y en un informe elaborado por DBK que analiza el sector de las empresas de limpieza, incluyendo, limpieza de interiores de edificios, limpieza industrial, limpieza de cristales, limpieza de medios de transporte y servicios de desinfección, desratización y desinsectación.



La práctica totalidad de las actividades de CLECE en el sector de multiservicios en general se realizan vía concursos públicos (alrededor del 99,5%). Por su parte, RAMEL opera fundamentalmente en el ámbito privado, siendo sus principales clientes los del sector de la automoción y el agroalimentario, a través de contratos privados de corta duración.

Durante los últimos años, el número de empresas presentes en el sector ha seguido creciendo, debido principalmente a los bajos costes de estructura y capital necesarios para poner en marcha una explotación de limpieza y la gran variedad de los servicios que pueden prestarse.

Asimismo, se está produciendo en el sector la consolidación de compañías que operan en régimen de franquicia y la entrada de multinacionales extranjeras a través de la compra de empresas ya instaladas, como el caso de la entrada de la danesa ISS el año pasado.

Por lo que se refiere a la prestación de multiservicios en aeropuertos, la oferta presenta la misma estructura que se ha señalado anteriormente para los multiservicios en general, ya que cualquier empresa que realice estas actividades puede prestar estos servicios en el entorno aeroportuario.

La participación de los operadores en multiservicios en aeropuertos se caracteriza por la presencia de un número elevado de empresas de carácter tanto multinacional como nacional y regional. Según información de las partes, en el año 2001, en el grupo de las diez primeras empresas se encontraban ISS, INITIAL/RENTOKIL, FCC, FERROSER/EUROLIMP, EULEN, CESPAS, SOLDENE, RAMEL y CLECE, las tres primeras con una fuerte implantación internacional.

### VI.3. Estructura de la demanda

El principal grupo de clientes de las empresas multiservicios está formado por el tejido empresarial, destacando el peso de las entidades financieras, los centros comerciales y la distribución en general, los centros de enseñanza y el conjunto de las Administraciones Públicas.

La demanda de multiservicios en aeropuertos presenta características particulares, encontrándose mucho más concentrada, ya que proviene de un número más limitado de clientes, principalmente AENA, el Ministerio de Defensa, los agentes de "handling", las compañías aéreas que practican la autoasistencia en tierra y las empresas con centros logísticos en los aeropuertos como, por ejemplo, las empresas de arrendamiento de coches.

En el cuadro adjunto se recogen los principales clientes de multiservicios en aeropuertos, su volumen de negocios y la cuota de CLECE y RAMEL dentro de la facturación de cada uno de estos clientes.

Principales clientes del segmento de multiservicios en aeropuertos españoles					
CLIENTE	Volumen de facturación (mill. euros)				Cuota 2001 CLECE/RAMEL
	1.999	2.000	2.001	2001 (%)	
AENA servicios exteriores	258,6	304,6	358,9	60,5%	[0-5%]
AENA serv. en concesiones	97,4	115,7	137,6	23,2%	-
Serv. a concesionarios de AENA	1,6	1,9	2,2	0,4%	-
Aviación militar y bases aéreas	15,6	18,4	21,7	3,7%	-
IBERIA (propio y Cias. asistidas)	47,5	48,4	47,0	7,9%	[10-15%]



Resto compañías aéreas	25,7	26,3	25,5	4,3%	[0-5%]
TOTAL	446,4	515,4	592,9	100,0%	[0-5%]

Fuente: Notificación

La contratación pública, según el cuadro anterior, representa el 87,4% del total de la demanda de multiservicios en aeropuertos, incluyendo los servicios exteriores que contrata directamente AENA, los servicios en concesiones de AENA y los servicios en bases aéreas y aviación militar.

Del cuadro anterior igualmente se desprende que la cuota de mercado combinada de CLECE y RAMEL en la prestación de servicios en aeropuertos representó en el año 2001 un [0-5%] del total de multiservicios aeroportuarios.

Hasta ahora, CLECE y RAMEL realizaban actividades de multiservicios, fundamentalmente limpieza, para IBERIA (incluyendo tanto los servicios propios de IBERIA, como de terceras compañías con las que ésta tiene suscritos contratos de "handling") por un total de 6 millones de euros en el año 2001, lo que representa el 10-15% de los servicios subcontratados por IBERIA en dicho año. Esta cantidad, dentro del total de las ventas de CLECE y RAMEL en el ámbito de los multiservicios aeroportuarios representó el [35-40%] y el [60-65%], respectivamente.

El principal cliente de CLECE en este mercado es AENA, con un 59% del total de las ventas. En cuanto a RAMEL, su principal cliente es IBERIA, como se ha señalado en el apartado anterior, con un [60-65%] de las ventas, seguido de otros agentes de "handling" y compañías con centros logísticos en aeropuertos, con [25-30%] del total de sus ventas.

De acuerdo con la información suministrada por el cuadro anterior, el valor de los multiservicios en aeropuertos subcontratados por IBERIA –vuelos propios y de las compañías asistidas por ella en el marco de su actividad de "handling"-, fue en el año 2001 de 47 millones de euros, lo que representa el 7,9% del total de la demanda. Si a dicha cantidad se le suman las actividades que CLECE y RAMEL realizan para el resto de compañías aéreas y para AENA, la cuota de mercado combinada de las partes ascendería al [5-10%] del total del segmento.

## **VI.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales**

La totalidad de los contratos suscritos entre las empresas de limpieza y AENA son contratos de servicios cuyo régimen normativo vigente se encuentra en el Real Decreto-Ley 2/2000 de 16 de junio, de Contratos de las Administraciones Públicas. Igualmente, el Ministerio de Defensa, como gestor de los aeropuertos militares y bases aéreas, realiza el mismo tipo de contratación. Estos contratos tienen una duración limitada a dos años, prorrogable por un plazo adicional, con el límite total desde su inicio de cuatro años.

Respecto a los contratos privados, realizados para la contratación de este tipo de servicios entre las compañías aéreas y las empresas concesionarias de AENA, su régimen jurídico es el de contrato de arrendamiento de servicios, definido en el Código Civil, no encontrándose limitada su duración, si bien ésta suele ser de un año prorrogable por periodos similares mediante mutuo acuerdo de las partes.



Como se ha señalado en el apartado anterior, dado el elevado número de compañías que operan en el sector y la dificultad de diferenciación de los servicios prestados, el principal factor de competencia se centra en torno a la variable precio.

Sin embargo, los factores de competencia están cambiando. Así, aspectos como la calidad en la prestación del servicio, la adaptación a las necesidades del cliente y la disponibilidad de medios técnicos están adquiriendo cada vez más importancia, incrementándose la tendencia a la demanda de servicios integrales.

Según información de las partes, el 85% del coste en los multiservicios en aeropuertos corresponde a la mano de obra y viene determinado por el convenio negociado por los agentes sociales en el ámbito nacional, provincial o incluso local.

## **VI.6. Competencia potencial - Barreras a la entrada**

Las barreras de entrada en el sector no son sustanciales, dados los bajos costes de capital, *know-how* y costes de explotación necesarios para la creación de una empresa de limpieza, así como la ausencia de otro tipo de barreras de entrada específicas.

Por lo que se refiere a las barreras de entrada en el entorno aeroportuario, únicamente señalar que la prestación de multiservicios conectados con la limpieza interna y externa de aeronaves o la atención a pasajeros, que incluyen la atención en salas VIP y la atención a personalidades, está plenamente liberalizada en virtud de los artículos 3 y 4.1 del R.D. 1161/1999, de 2 de julio, por el que, en ejecución de la Directiva 96/67/CE de 15 de octubre de 1991, se regula la prestación de los servicios de asistencia en tierra. Cualquier compañía aérea, bajo la modalidad de "autohandling", o cualquier agente de "handling" establecido en un Estado miembro de la UE, tiene derecho, previa autorización de la Dirección General de Aviación Civil, a realizar los servicios de limpieza de aeronaves así como la atención a pasajeros en los aeropuertos españoles de interés general.

En cuanto a los servicios conectados con las instalaciones aeroportuarias, éstos se prestan en el marco de contratos administrativos, debiendo ajustarse las distintas Administraciones Públicas contratantes a los principios de publicidad y concurrencia, adjudicándose cada servicio mediante concursos abiertos. Las garantías que presiden la contratación administrativa, así como la limitada duración de los contratos, que no puede rebasar los cuatro años, determinan asimismo la inexistencia de barreras de entrada relevantes de carácter legal.

## **VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN**

### **VII.1. Posición en el mercado**



Como consecuencia de la operación notificada no se modifica de forma sensible la estructura de competencia de los mercados afectados. Se trata de un sector altamente fragmentado y la cuota de mercado conjunta de CLECE y RAMEL en multiservicios en general es del [5-10%] y en aeropuertos, actividad que cederán a la nueva empresa, del [0-5%], a la que habría que añadir una pequeña cuota que correspondería a las actividades que desarrolla directamente IBERIA en este ámbito, y que igualmente cedería a la empresa en participación.

En cuanto a las relaciones verticales entre IBERIA y la nueva empresa, IBERIA se compromete a contratar preferentemente con la nueva empresa en común, en igualdad de condiciones de mercado, la prestación de los servicios desarrollados por ésta, sin que se establezca una relación de exclusividad. En este sentido hay que señalar, además, la escasa participación de IBERIA en la demanda de multiservicios en aeropuertos españoles, que se sitúa por debajo del 8%.

Por último, la operación no producirá ningún cambio en la estructura de la prestación de servicios de asistencia en tierra a terceros, mercado en el que está presente IBERIA, cuya participación no se modifica como consecuencia de la operación.

## **VII.2. Competencia actual**

Aún cuando la oferta del sector está altamente atomizada, durante los últimos años ha aumentado el número de empresas que realizan esta actividad.

Dado el elevado número de empresas existentes en el sector, tanto de carácter multinacional como nacional y regional, la variable precio es uno de los factores principales de competencia, aunque aspectos como la calidad en la prestación del servicio, la adaptación a las nuevas necesidades del cliente y la disponibilidad de medios técnicos están adquiriendo cada vez más importancia. En este sentido, destaca la entrada de compañías multinacionales extranjeras en los últimos años y la consolidación de compañías que operan en régimen de franquicia.

En cuanto a la prestación de multiservicios en aeropuertos, la oferta presenta la misma estructura que para los multiservicios en general, ya que cualquier empresa que realice estas actividades puede prestarlos igualmente en el entorno aeroportuario. Las empresas más importantes del sector se encuentran igualmente presentes como operadores de multiservicios en aeropuertos: ISS, INITIAL/RENTOKIL, FCC, FERROSER/EUROLIMP, EULEN, RAMEL, CLECE,...

## **VII.3. Competencia potencial - Barreras a la entrada**

Las barreras de entrada en el sector son muy bajas, ya que además de los bajos costes de capital, *know-how* y costes de explotación necesarios para la creación de una nueva empresa, no existen prácticamente barreras específicas para nuevos competidores.

En cuanto a los multiservicios en aeropuertos, la totalidad de los contratos suscritos por AENA y por el Ministerio de Defensa (87,4% del total de la demanda de multiservicios en



aeropuertos) son contratos públicos, cuya duración está limitada a dos años, prorrogable por un plazo adicional máximo de dos años más.

Respecto a los contratos privados, la duración media es de un año prorrogable por periodos similares mediante mutuo acuerdo de las partes.

#### **VII.4. Poder compensatorio de la demanda**

El poder de negociación de los clientes es alto debido, entre otros factores, a la importancia de las Administraciones Públicas como demandantes de servicios de limpieza, principalmente en el ámbito aeroportuario, la escasa diferenciación de los servicios, el elevado número de empresas existentes y la elevada importancia de la variable precio.

#### **VII.5. Otros elementos**

El mercado español de multiservicios se encuentra dentro de una fase expansiva, dada la progresiva externalización de este tipo de servicios tanto en el tejido empresarial como en el conjunto de las Administraciones Públicas y el aumento de la demanda de servicios integrales. Cabe, por tanto, prever, que se mantendrá la tendencia a la diversificación de las empresas tradicionales de servicios de limpieza y al refuerzo de las empresas multiservicios.

#### **VII.6. Conclusiones**

Teniendo en cuenta estas consideraciones, puede concluirse que la operación de referencia difícilmente dará lugar a una situación que impida el mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados señalados.

### **VIII. PROPUESTA**

En atención a todo lo anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del apartado 1 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.