



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-07047

NATIONAL EXPRESS / CONTINENTAL AUTO / MOVELIA

Con fecha 16 de mayo de 2007 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición del control exclusivo de CONTINENTAL AUTO, S.L.U. y sus filiales y participadas (CONTINENTAL AUTO) por parte de NATIONAL EXPRESS GROUP PLC (NEG).

Dicha notificación ha sido realizada por NATIONAL EXPRESS GROUP PLC, 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".

Con fecha 18 de mayo de 2007 se solicitó informe sobre la operación al Ministerio de Fomento, Dirección General de Transportes por Carretera, que fue evacuado con fecha 31 de mayo de 2007 y recibido el 6 de junio de 2007.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 22 de mayo, 8 y 26 de junio de 2007 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada el 31 de mayo, el 15 de junio y el 5 de julio de 2007 respectivamente.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **11 de julio de 2007**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición del control exclusivo de CONTINENTAL AUTO, S.L.U. y sus filiales y participadas (CONTINENTAL AUTO) por parte de NATIONAL EXPRESS GROUP PLC (NEG), a través de NATIONAL EXPRESS SPANISH HOLDINGS LIMITED, mediante la adquisición del 100% de las participaciones que representan su capital social.



Como consecuencia de la operación, se produce, de manera sobrevenida, la adquisición del control de MOVELIA Tecnologías, S.L.¹ así como de las siguientes sociedades concesionarias de estaciones de autobuses: Terminal de Autobuses de Laredo, S.A., Terminal de Autobuses de Garellano, S.L. (estación de Bilbao) y Estación de Autobuses de Aguilar de Campoo, S.L.

La operación de concentración se instrumenta en un contrato de promesa de compra y venta de participaciones sociales suscrito el 26 de abril de 2007 entre ACS Servicios y Concesiones, S.L., en calidad de vendedora, y National Express Spanish Holdings Limited, en calidad de compradora.

La ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de España.

II. ALEGACIONES

II.1 Alegaciones de AVANZA SPAIN, S.A.

Con fecha 8 de junio de 2007 AVANZA SPAIN, S.A. (AVANZA), sociedad perteneciente a DOUGHTY HANSON & Co. Limited, ha presentado alegaciones ante este Servicio. AVANZA estima que la operación de concentración debe ser analizada en profundidad por el TDC y prohibirse por el Consejo de Ministros. Si se considerase una autorización sujeta a condiciones, tales condiciones deberían ser considerablemente más gravosas que las que fueron impuestas en la operación Alianza Bus/Enatcar.

AVANZA apunta los siguientes argumentos:.

- La operación da lugar a una estructura de mercado mucho más perniciosa para la libre competencia que la estructura a la que dio lugar la operación Alianza Bus/Enatcar. La estructura de mercado resultante es cercana al monopolio en el segmento de las concesiones estatales², desaparece el actual segundo operador y el nuevo segundo operador tendría una cuota de mercado de menos de un tercio de la del líder.
- La posición de cuasi-monopolio en el segmento de las concesiones estatales, unida a la posición de dominio que tiene NEG en determinadas regiones, y a la posibilidad que le brinda el nuevo marco regulatorio de utilizar indistintamente su infraestructura para diferentes concesiones, permitirá a NEG extender y ampliar su liderazgo también en el segmento regional, en el que previsiblemente se situará en una posición de ventaja competitiva insuperable de cara a la adquisición de nuevas concesiones o de empresas concesionarias que operan en rutas regionales cercanas a las zonas operadas de forma predominante por NEG. La alegante señala la alta rentabilidad de este segmento, motivada por las fuertes subvenciones obtenidas de las CC.AA. y la garantía de una renovación cuasi-automática de las concesiones.
- La operación supondrá de hecho la neutralización o anulación de los potenciales efectos liberalizadores del nuevo marco regulatorio como consecuencia de la iniciativa de NEG de convertirse en el único operador relevante del mercado, manteniendo de esta forma las barreras de entrada que ya en su día identificó el TDC, garantizándose la adjudicación en el

¹ Según la notificante, la toma de control se produce de manera sobrevenida, como consecuencia de la suma de las participaciones de cada grupo partícipe en la operación, que totaliza un [>50]% del capital de MOVELIA. [...].

² AVANZA destaca, en particular, que una de las condiciones impuestas por el Consejo de Ministros en la concentración Alianza Bus/Enatcar fue la de desinvertir la ruta Bilbao/Madrid, que fue adquirida por Continental Auto. Tras la operación, esta ruta vuelve otra vez a ser titularidad de ALSA/NEG.



futuro de las concesiones de las que actualmente es titular y aprovechando su ventaja competitiva para ganar nuevos concursos.

AVANZA concluye que la operación planteará muchos mayores riesgos para la libre competencia en el mercado que la operación Alianza Bus/Enatcar.

II.2 Alegaciones de FENEBUS (Federación Nacional Empresarial de Transporte en Autobús)

Con fecha 5 de junio de 2007, FENEBUS ha presentado alegaciones ante el Servicio que se resumen a continuación:

- La concentración no generará efectos negativos en el mercado, ni durante la vigencia de las concesiones de cada operador, ni cuando se convoquen los próximos concursos.
- El transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general, servicio público gestionado por transportistas privados, al ser prestado en régimen de concesión subordina a los concesionarios a la Administración concedente que fija todas las variables de oferta del servicio, de tal forma que ninguna empresa (con independencia de su tamaño) puede actuar libremente sobre ellas. Los concesionarios se rigen por los pliegos de cláusulas administrativas y técnicas y los términos de su oferta, dando su incumplimiento lugar a sanciones o incluso a la resolución de la concesión. Tampoco pueden modificarse los términos contractuales de la concesión sin la autorización expresa de la Administración concedente.
- En los principales tráficos origen/destino, el autobús sufre una intensa y desigual competencia del tren y del avión. Las políticas comerciales y de precios practicadas por estos modos sustitutivos consiguen cada vez más un trasvase de viajeros del autobús al tren y al avión.
- En el corto y medio plazo se convocarán nuevos concursos por el vencimiento de la mayor parte de las concesiones del Ministerio de Fomento y de las CC.AA. que pueden dar lugar a la entrada de nuevos operadores, proceso que tendrá una influencia fundamental en el futuro desarrollo de todo el sistema de transporte de viajeros en autobús en España.
- Para asegurar que todas las empresas que quieran presentar ofertas en los concursos lo hagan en condiciones homogéneas, se ha firmado en abril de este año el Protocolo entre dicho Ministerio y diversas asociaciones sectoriales para garantizar la transparencia y simetría de la información. Así ha encomendado a INECO (empresa líder en Consultoría y Economía del Transporte) la elaboración de un plan para la renovación de las concesiones de transporte regular permanente de uso general (vid. B.O.E. 64 de 16 de marzo de 2006). INECO planificará en primer lugar el desarrollo de los 18 concursos que se convocarán durante 2007 y 2008, elaborando un modelo de evaluación de las ofertas presentadas.

III. INFORME DE LA D.G. DE TRANSPORTES POR CARRETERA (MINISTERIO DE FOMENTO)

En síntesis, el informe del Ministerio de Fomento recoge las siguientes consideraciones:

- La reciente modificación del ROTT (2006) clarifica la diferencia entre la aprobación del establecimiento de un servicio público y el proceso de selección y contratación del prestatario del servicio (concesionario).
- Se ha eliminado el derecho de tanteo del concesionario sobre otros servicios de transporte regular de uso especial (art. 108 del ROTT) que eran coincidentes con el servicio regular de uso general. Además, se mantienen las previsiones de realización de un proceso concursal al



- vencimiento de las actuales concesiones, en contra de la demanda generalizada de las empresas y asociaciones acerca de una prórroga en las mismas.
- La duración en los futuros contratos concesionales será de entre 8 y 12 años, reduciendo los anteriores plazos de la LOTT que, según los casos, eran de 20 años o de hasta 99.
 - El análisis desde la óptica de la demanda debe analizar cada una de las rutas origen-destino, donde se producen demandas concretas, considerando todos los medios de transporte colectivo de uso general disponibles, si bien el hecho de que la explotación de líneas de transporte por carretera sea en exclusiva durante un periodo para una determinada relación de tráfico, hace que la operación no afecte a la competencia intermodal.
 - La Dirección General de Transportes por Carretera es un agente más de la demanda y no puede circunscribirse el ámbito de referencia para valorar la operación de concentración a las concesiones estatales.
 - La oferta está conformada por el conjunto de 4.049 empresas que en abril de 2007 estaban dadas de alta en el Registro de Empresas de Transporte del Ministerio de Fomento, con 40.265 autocares, a las que habría que añadir las empresas europeas que cuentan con licencia comunitaria.
 - Los requisitos que deberán cumplir los operadores que deseen acudir a los concursos del Ministerio de Fomento se incluirán en los pliegos de concurso que están en fase de elaboración los pliegos. Se pretende regular la solvencia económica y técnica de las empresas licitadoras de acuerdo con el ROTT y la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (título habilitante registrado y solvencia económica). En particular, se requerirá:
 - a) Acreditación de la propiedad de un número de autobuses mínimo (50% del exigido en el pliego), siendo válida la presentación de contratos de arrendamiento financiero,
 - b) Acreditación de una experiencia de 5 años, como mínimo, en la prestación de, al menos, un servicio de transporte regular de viajeros por carretera, de uso especial o de uso general, que requiera la utilización de un número de autobuses igual o superior al 50% de los que habrán de quedar adscritos a la concesión.
 - c) La presentación de una fianza provisional por importe igual al 2% de la recaudación anual prevista (art.71.1 del ROTT).
 - Se respetará la previsión del art. 74.2 de la LOTT que señala que la oferta del anterior concesionario de similar valoración que otras presentadas, deberá tener preferencia sobre las mismas, siempre que la prestación del servicio se haya realizado en condiciones adecuadas, términos que regula el art. 73.3 del ROTT³.
 - Durante los próximos 5 años (hasta 2011) saldrán a concurso 26 líneas de las 108 concesiones nacionales vigentes.
 - Fomento facilita un cuadro con el número de vehículos adscritos por concesión de las actuales vigentes al objeto de que puedan valorarse los anteriores requisitos, del que se desprende que aproximadamente el 80% de las concesiones estatales requieren menos de 20 vehículos: el 40% requiere entre 1 y 5, el 17% entre 6 y 10, el 15% entre 11 y 15, y el 10% entre 16 y 20. El

³ Este señala explícitamente: “Se entenderá que se produce la similitud de ofertas a que se refiere el párrafo anterior cuando, existiendo valoración cuantitativa, la oferta del anterior concesionario mereciera una valoración que no difiera de la mejor de las restantes en más del 5 por 100 de la puntuación máxima posible.”



20% restante de concesiones estatales requiere más de 20 vehículos y, en particular, existen 6 líneas (un 5,6% del total de 108 concesiones estatales) para las que se requiere un parque de más de 40 vehículos.

— Fomento señala que en 30 líneas de las 108 concesiones estatales se aplican descuentos a determinados colectivos (jubilados, estudiantes, etc.).

IV. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas.

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

V. EMPRESAS PARTÍCIPIES

V.1. NATIONAL EXPRESS GROUP PLC (NEG)

NEG es la cabecera de un grupo internacional de transporte por autobús y ferrocarril, con sede en el Reino Unido, cuyas acciones cotizan en la Bolsa de Londres. Cuenta con 43.000 empleados en todo el mundo, con presencia en Reino Unido, EE.UU. Canadá y también en España, tras adquirir en 2005 las sociedades del denominado Grupo ALSA⁴, el primer operador del transporte de pasajeros por carretera.

Según la notificante, ninguno de sus accionistas ejerce, ni individual ni conjuntamente, control sobre la misma, siendo los más significativos: [...] ⁵ ([...])⁶, [...] ([...]), [...] ([...]), [...] ([...]), [...] ([...]) y [...] ([...]).

NEG presta en el Reino Unido servicios de transporte de viajeros por autocar y autobús regular de distinto ámbito, internacional a distintos destinos en Europa y especial con origen y destino en los principales aeropuertos. NEG también presta servicios de transporte por ferrocarril con trenes inter-city, cercanías y regionales, y con origen y destino a aeropuertos, además de servicios de mantenimiento de infraestructuras.

En España, está presente a través de National Express Spanish Holdings Limited que controla el 100% de GENERAL TÉCNICA INDUSTRIAL, S.L., TURYEXPRES, S.A. y DABLIU CONSULTING, S.L. (conjuntamente denominadas en adelante ALSA). ALSA cuenta con más de 3.500 empleados y tiene como actividad principal la prestación de servicios de transporte de viajeros por carretera en todo el territorio español, excepto Canarias. La mayor parte de sus ingresos (un [...]%) proviene de servicios de transporte regular de carácter concesional, operando las siguientes concesiones⁷:

⁴ La actual configuración de ALSA y su integración en NEG se produce fundamentalmente tras realizarse dos operaciones de concentración: En el año 2000 ALSA adquirió ENATCAR, operación autorizada por el Consejo de Ministros sujeta a determinadas condiciones. Se impuso a ALSA la renuncia durante 5 años a adquirir nuevas concesiones estatales de líneas de autobuses y a concursar para su obtención. Asimismo se le obligó a la desinversión en ANSA, empresa concesionaria de la ruta Madrid-Bilbao, en la que participaba conjuntamente con Continental Auto, a la que finalmente vendió su participación. Posteriormente, en e 2005, NEG, que no estaba presente en el mercado español, adquiere ALSA (Expediente N-05091 NEG/GTI/TURIEXPRES/DABLIU, autorizado en primera fase).

⁵ Se inserta entre corchetes la información declarada confidencial a solicitud de la notificante.

⁶ [...].

⁷ Opera concesiones en España principalmente a través de las sociedades: Autocares Murcia-Valencia, S.A., ALSA Interprovincial, S.A.U., Interurbana de Autocares, S.A.U., Grupo Enatcar, S.A., S.A., Alianza Bus, S.L.U., Turismo y Transportes, S.A., Transportes de Viajeros de



- 4 concesiones de transporte urbano en León, Palencia, Oviedo y Cartagena y comarca.
- 56 concesiones de carácter autonómico en 8 CC.AA (Andalucía, Asturias, Cantabria, Castilla-León, Cataluña, Madrid, Murcia y Valencia), además de una participación del 50% en una concesión en Cataluña.
- 17 concesiones de carácter nacional o interautonómico y participación no mayoritaria en dos concesiones adicionales.

El grupo adquirente también presta servicios de transporte en régimen de autorización, de uso especial (transporte escolar, de empresas, etc.) y transporte discrecional⁸. Además, opera 65 rutas internacionales con origen en España y otras 11 con origen en Portugal y destino en distintos países europeos y Marruecos, concesiones de transporte urbano en Oporto y en Marrakech. También posee participaciones en 39 sociedades concesionarias de explotación de estaciones de autobuses, de las que diez están bajo su control exclusivo (Astorga, Avilés, León, Luarca, Llanes, Ribadesella, Sevilla Plaza de Armas, Valencia, Villaviciosa y Villalpando).

El volumen de ventas de la adquirente en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, fue el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE NEG (Millones de Euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[>2.500]	[>2.500]	[>2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación. Datos ejercicio 2004 y 2005 proforma, ya que ALSA se integra en NEG a partir de diciembre 2005.

V.2 CONTINENTAL AUTO, S.L.U. (CONTINENTAL AUTO)

CONTINENTAL AUTO es una sociedad filial 100% de ACS, Actividades de Construcción y Servicios, S.A., sociedad cotizada en Bolsa. CONTINENTAL AUTO es el segundo operador de transporte regular de pasajeros por carretera en el mercado español y cabecera de un conglomerado de sociedades con 2.340 empleados. Presta servicios de transporte regular permanente de uso general, en régimen de concesión administrativa⁹, y, en menor medida servicios de transporte regular de uso especial y discrecional. Es titular de las siguientes concesiones:

Aragón, S.A., Viajes por Carretera, S.A., Rutas del Cantábrico, S.L., La Albaterense, S.A.U., Transportes Bacoma, S.A., Autocares Castilla León, S.A.U., Técnicas de Autobuses Autónomas, S.L.U., Transporte de Viajeros de León, S.L.U., Iniciativas Concesionales, S.L.U., La Noveldense, S.A.U., La Unión de Benisa, S.A.U., Autolíneas T.M., S.L.U., Irubús, S.A., Astibus, S.L.U., Transportes Urbanos de Cantabria, S.L.U., Transportes Terrestres Cántabros, S.A., ALSA Metropolitana, S.A.U., Automóviles Luarca, S.A.U., Compañía de los Transportes Económicos de Asturias, S.A., Autos Llanera, S.A.U., Tibus, S.A.U., Compañía del Tranvía Eléctrico de Avilés, S.A., Transportes Urbanos de Cartagena, S.A., Bus del Mediterráneo, S.L.U., Traivicoi, S.A. (participada), RENFE Iñigo S.A. (participada) y Dainco, S.A. (participada).

⁸ Otras actividades de ALSA comprenden servicios de mantenimiento de flotas de autobuses a otras sociedades del propio grupo y ocasionalmente a terceros, comercialización de billetes de autobús del propio grupo, alquiler de limusinas, gestión de infraestructuras de tren, servicios de mantenimiento de tramos de la línea ferroviaria como subcontratista de otras compañías y gestión de tiendas y establecimientos de hostelería en áreas de servicio bajo la marca "Exit".

⁹ Opera concesiones principalmente a través de las siguientes sociedades: Continental Auto, S.L., Transportes Alsina Graells Sur, S.A., Autocares Discrecionales del Norte, S.L., S.A., Autedia, S.A., Hijos de Simón Maestra García, S.A., S.A. Alsina-Graells de Auto-Transportes, Eix-Bus, S.A., Autobuses Consol, S.A., Compañía Navarra de Autobuses, S.A., La Unión Alavesa, S.L., Autobuses García, S.L., Tranvía de Vélez, S.A.



- 2 concesiones de transporte urbano (Torrejón de Ardoz y Almería) y una concesión para la gestión del tranvía de Vélez (Málaga)¹⁰;
- 35 concesiones autonómicas en 9 CC.AA. (Castilla-León, Cantabria, Cataluña, Andalucía, Madrid, Castilla-La Mancha, La Rioja, Murcia y País Vasco) y participación accionarial no mayoritaria en otras 9¹¹ concesiones (Navarra y Cataluña);
- 11 concesiones interautonómicas.

Además, opera 2 rutas internacionales (Barcelona-Andorra y Lérida-Andorra). Es titular de 4 concesiones de explotación de estaciones de autobuses (Almuñécar, Granada, Motril y Torrejón de Ardoz), por sí misma, y tiene participaciones minoritarias en otras 12 junto con otros operadores, gestión de cafeterías y arrendamiento de instalaciones a terceros en estas estaciones.

Al igual que ALSA, presta servicios de reparación y mantenimiento de flotas de autobuses a empresas del grupo, y muy residualmente a terceros. Otras actividades que realiza CONTINENTAL, no coincidentes con las de la adquirente, son las de distribución de combustible¹² y de servicios de paquetería.

El volumen de ventas de CONTINENTAL en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, fue el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE CONTINENTAL AUTO (Millones de Euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

V.3 MOVELIA TECNOLOGÍAS, S.L. (MOVELIA)

MOVELIA es una sociedad constituida en 2001, cuya actividad es la de comercialización de billetes de transporte público de viajeros por Internet (de líneas de ámbito nacional, autonómico y líneas internacionales) y elaboración de programas y sistemas informáticos a tales efectos.

El sistema se explota en abierto, actuando MOVELIA como intermediaria, tanto de los billetes de los operadores de transporte que son socios de la misma (actualmente son [...]) como de otros no socios. Sus ingresos provienen de las comisiones que por su intermediación factura a las empresas de transporte titulares de las concesiones así como del cobro al usuario del coste de

¹⁰ La actividad se inicia a finales del tercer trimestre de 2006.

¹¹ Se trata de las de titularidad de Compañía Navarra de Autobuses, S.A. (CONDA) en la que CONTINENTAL, Ágreda Automóviles, S.A. y La Roncalesa, S.A. tienen un 32,69% de participación cada una, y EIX Bus, S.A. (EIX BUS) de la que son accionistas con un 33,33% Sociedad anónima Alsina Graells de AutoTransporte (Grupo Continental), Transportes Eléctricos Interurbanos, S.A. y Barcelona Bus, S.L. con un 33,33% de participación respectivamente. Según la notificante, estas participaciones no le otorgan a CONTINENTAL en ningún caso control exclusivo ni conjunto. La cifra de negocio de CONDA del ejercicio 2006, según la notificante, asciende a 7,67 millones de euros y la de Eix-Bus a 0,60 millones de euros.

¹² Se trata de la distribución de combustible y otros derivados del petróleo a las instalaciones de almacenamiento de los clientes de Repsol, revendedores, distribuidores y estaciones de servicio minoristas, mediante una flota de más de [...] vehículos, en las zonas de [...]. Los contratos de distribución son de enero de 2006 con una duración de hasta [...], año en el que se renegociarán. Reportan unos ingresos de [...] millones de euros en 2006.

gestión que actualmente es de un euro por billete. Según la notificante, las normas de admisión y salida son sumamente flexibles y abiertas.

Las participaciones de ALSA y CONTINENTAL AUTO en MOVELIA suman un [>50] % de su capital¹³.

Los ingresos de MOVELIA conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, en los tres últimos ejercicios ascienden a:

VOLUMEN DE VENTAS DE MOVELIA (Millones de Euros)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

V.4 Estaciones de Autobuses de Laredo, Bilbao y Aguilar de Campoo

También son parte de la operación cada una de las tres sociedades concesionarias de estaciones de autobuses que, mediante la operación notificada, son mayoritariamente adquiridas por NEG. Se trata de las siguientes sociedades: Terminal de Autobuses de Laredo, S.A. (en la que la participación accionarial conjunta de NEG y CONTINENTAL es del 60% de su capital), Terminal de Autobuses de Garellano, S.L., concesionaria de la estación de Bilbao (53%) y Estación de Autobuses de Aguilar de Campoo (66,33%).

VOLUMEN DE INGRESOS DE ESTACIONES DE AUTOBUSES -en miles de euros-			
	2004	2005	2006
Bilbao	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Aguilar de Campoo	[<250]	[<250]	[<250]
Laredo	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1 Marco regulador

Regulación estatal

El marco regulador del transporte de viajeros por carretera en España está integrado por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT)¹⁴, desarrollada

¹³ [...]

¹⁴ Modificada parcialmente por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, el RDL 4/2000 de 23 de junio, la Ley 14/2000 de 29 de diciembre, la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, y la Ley 29/2003, de 8 de octubre, sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera.



por el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, que aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (ROTT)¹⁵.

Las últimas modificaciones del marco regulador del transporte de viajeros en España se han introducido con la Ley 29/2003 sobre mejora de las condiciones de competencia y seguridad en el mercado de transporte por carretera, que modifica la LOTT, y el RD 1225/2006, que modifica el ROTT para adaptarlo a la nueva redacción de la LOTT. Estas modificaciones han venido presididas por las orientaciones marcadas en el Plan Estratégico para el Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA) y el Plan de Líneas de Actuación para el Transporte en Autobús (PLATA), respectivamente aprobados en 2001 y 2002.

La LOTT regula en sus artículos 5 al 8 el régimen de competencia y la coordinación con las CCAA. Establece que los tráficos que se realicen entre localidades pertenecientes a distintas CCAA son competencia del Ministerio de Fomento, mientras que los que unen dos localidades de la misma Comunidad Autónoma son competencia de esa Comunidad.

La LOTT clasifica el transporte de viajeros por carretera en servicios de transporte público, que se prestan por cuenta ajena mediante retribución económica, y privados, que se prestan por cuenta propia, bien sea para satisfacer necesidades particulares, bien como complemento de otras actividades principales realizadas por empresas o establecimientos del mismo sujeto y directamente vinculados al adecuado desarrollo de dichas actividades.

A su vez, dentro del transporte público, distingue entre:

- Transporte regular, es decir, el que se presta a los usuarios sin discriminación, dentro de itinerarios preestablecidos y con sujeción a calendarios y horarios prefijados. Este, a su vez, puede ser, según la Ley:
 - Permanente: se presta de forma continuada, para atender necesidades de carácter estable, pudiendo ser de uso general¹⁶ o de uso especial¹⁷.
 - Temporal: dirigido a atender tráficos de carácter excepcional o coyuntural y de duración temporal limitada, aunque puede darse en los mismos una repetición periódica –ferias, mercados, vacaciones y otros similares–.
- Discrecional, es decir, el que se presta sin estar sujeto a itinerario, calendario ni horario preestablecido.

Para desarrollar cualquier actividad relacionada con el transporte público de viajeros por carretera se ha de obtener la condición de empresa autorizada de transporte¹⁸ y, adicionalmente, atendiendo al tipo de transporte que se preste, se requerirá disponer de título habilitante, concesión administrativa o autorización administrativa.

¹⁵ Modificado parcialmente por el Real Decreto 858/1994, de 29 de abril, el Real Decreto 1772/1994, de 5 de agosto, el Real Decreto 1136/1997, de 11 de julio, el Real Decreto 927/1998, de 14 de mayo y Real Decreto 1225/2006, de 27 de octubre. Parcialmente derogado por la Ley 13/1996, de 30 de diciembre.

¹⁶ El transporte público regular, permanente de uso general está orientado a satisfacer una demanda general, siendo utilizables por cualquier interesado.

¹⁷ El transporte público regular permanente de uso especial va dirigido a servir exclusivamente a un grupo específico de usuarios tales como escolares, trabajadores, militares o grupos homogéneos.

¹⁸ Para obtener la autorización se requiere, entre otros, capacidad económica y financiera, estableciendo el art. 40 del ROTT explícitamente “Las empresas que realicen transporte de mercancías o de viajeros deberán disponer de un capital desembolsado y de reservas de, al menos, 9.000 euros cuando utilicen un solo vehículo, a las que se añadirán 5.000 euros más por cada vehículo adicional”.



La LOTT establece que los transportes públicos regulares permanentes de viajeros de uso general tienen el carácter de servicio público de titularidad de la Administración, que se rigen por un régimen de concesión administrativa, mientras que el resto de los transportes públicos se consideran actividades privadas.

Estas concesiones, que se otorgan a las empresas, son exclusivamente para servicios predeterminados de carácter lineal¹⁹ y pueden referirse a servicios que comunican ciudades localizadas en diferentes Comunidades Autónomas (son competencia del Ministerio de Fomento), servicios que comunican ciudades dentro de una misma Comunidad Autónoma o servicios en el área metropolitana o urbana²⁰ (son competencia de la Comunidad Autónoma).

Los transportes públicos regulares de uso general de bajo índice de utilización, los regulares de uso especial y los regulares temporales deben ser objeto de autorización administrativa especial. Por su parte, los transportes públicos discrecionales de viajeros están sujetos al régimen jurídico de autorización administrativa -autorización que se concede a las empresas-.

En las concesiones de ámbito estatal cabe señalar se definen unas frecuencias mínimas, el tipo de vehículos y las tarifas máximas por kilómetro. El concesionario debe gestionar las frecuencias mínimas contratadas con su propia flota y las frecuencias adicionales que puede cubrir con flotas de terceros están limitadas al 30%.

Por su parte, el transporte internacional de carácter discrecional está liberalizado, exigiéndose únicamente una licencia comunitaria²¹ y el de carácter regular no está definido como servicio público, por lo que no precisa de concesión para su prestación, pero sí del acuerdo de las condiciones de paso de los países por los que transcurre la línea.

Finalmente, cabe señalar que la LOTT y el ROTT establecen la obligatoriedad de uso de las estaciones de autobuses para las empresas de transporte²² como norma general para todos los servicios de transporte interurbano, no pudiendo existir discriminaciones ni tratos de favor hacia eventuales empresas en su uso. La gestión es una actividad regulada, estando las competencias repartidas entre el ámbito local y el autonómico. Se aplican modelos de gestión directa o indirecta para su construcción y/o explotación. La gestión indirecta esta sometida a un título concesional o autorización equivalente habilitante así como a un reglamento de explotación. El órgano competente para decidir su establecimiento esta facultado para definir las tasas obligatorias por los servicios a desarrollar en la estación. En cuanto al Reglamento de Explotación que regula el régimen de funcionamiento interno de la estación (sistema de asignación de dársenas, horarios, sistemas de seguridad pública o privada, oficinas, puntos de venta, etc.) se propone por la empresa concesionaria a la administración competente para su aprobación.

Regulaciones autonómicas

¹⁹ No obstante, se contempla también el otorgamiento de concesiones zonales para todos los servicios regulares permanentes o temporales de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona.

²⁰ El transporte urbano está excluido del ámbito de aplicación de la LOTT por sentencia del Tribunal Constitucional que entendió, que es de competencia autonómica, que debe ser desarrollada por cada Comunidad Autónoma.

²¹ Las normas comunitarias en materia de transporte internacional de viajeros quedan recogidas en el Reglamento 684/92, modificado por el Reglamento 11/98, que distingue, por una parte, los servicios regulares en régimen de autorización y, por otra parte, los regulares especializados y discrecionales que no necesitan autorización, además de los servicios por cuenta propia y crea la licencia comunitaria para desarrollar el transporte internacional.

²² La Administración concedente del servicio, previo informe del Ayuntamiento donde se ubica la estación, únicamente puede autorizar otros lugares de parada diferentes en el caso de empresas que dispongan de instalaciones propias con condiciones adecuadas, o en situaciones objetivas por razones de interés público.

El marco regulador en las CCAA es dispar. Según la información disponible: varias CCAA se rigen por la legislación estatal (LOTT), en ausencia de regulación propia, mientras que otras han establecido regulación propia.

Las CC.AA. de Cataluña, País Vasco, La Rioja, Canarias, Castilla-La Mancha y Aragón²³ han regulado mediante leyes propias tanto el transporte interurbano de ámbito autonómico como el urbano y/o metropolitano. Por su parte, las CC.AA. de Galicia, Andalucía, Navarra, Valencia, Madrid y Castilla y León han regulado por ley el transporte urbano y/o metropolitano. Las restantes, según la información disponible, no tienen legislación propia y se rigen por la LOTT.

En la mayoría de las CC.AA. se regulan mediante normas de rango inferior aspectos parciales del transporte regular de pasajeros por carretera, como prórrogas, subvenciones²⁴, tarifas, transportes especiales, entre otros. Algunas CCAA están estudiando prórrogas de concesiones en vigor o tienen en fase de información pública decretos de prórroga (Extremadura y Asturias respectivamente).

La mayoría de las CC.AA. no ha promovido, salvo para rutas de nueva creación, ningún proceso concursal de renovación de concesiones. La mayoría de las concesiones se han renovado al amparo de las competencias otorgadas y tienen plazos de vencimiento, en algunos casos muy dilatados²⁵. De esta forma, no habrá procedimientos de renovación significativos hasta, al menos, el año 2012, siendo incierto, en algunos casos, si en el ínterin el regulador optará por otorgar prórrogas o sacar las concesiones a concurso.

Reglamento comunitario

Está en tramitación el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre los Servicios Públicos de Transporte de Viajeros por Ferrocarril y Carretera (que deroga los Reglamentos (CEE) nº 1191/69²⁶ y 1107/70 del Consejo (13736/1/2006 – C6-0042/2007), aplicable a la explotación nacional e internacional de servicios de transporte público de viajeros por ferrocarril y otros modos ferroviarios y por carretera. Éste limita la duración de los contratos de servicio público a un máximo de diez años para los contratos de servicio público de servicios de autobús o autocar, y contempla la posibilidad de prórroga en determinadas situaciones y por un período máximo estipulado.

Por otro lado, en sus disposiciones transitorias, el Reglamento en tramitación prevé el reconocimiento de los plazos concesionales más largos otorgados previamente a su entrada en vigor, pero siempre sometidos a una serie de limitaciones temporales en función del

²³ En el ámbito del transporte interurbano mediante Ley de medidas urgentes, regulando aspectos concretos, incluido la prórroga de concesiones. Está en trámite el desarrollo reglamentario de esta ley.

²⁴ Según el cuaderno de ventas de CONTINENTAL, muchas rutas autonómicas carecen de rentabilidad y, aunque no se suele pagar una compensación explícita por ruta en las concesiones autonómicas, se suelen garantizar unos ingresos en rutas de poca afluencia que suponen una compensación tácita o tienen adheridos contratos de servicios especiales para transporte de estudiantes.

²⁵ La regulación autonómica en Cataluña y La Rioja contempla plazos de hasta veinticinco años y las concesiones actualmente vigentes, acogidas a sistemas de convalidación estarán en vigor hasta después del año 2020, mientras que Aragón y Castilla-La Mancha han ampliado plazos hasta 2017 (revisar y completar).

²⁶ El Reglamento 1191/69 define el contenido mínimo de todo contrato de servicio público con empresas de transporte de viajeros por carretera, las normas sobre el cálculo de las compensaciones por obligaciones de servicio público y las obligaciones de servicio público (obligaciones de explotar y de transportar y obligación tarifaria). Además, cuando una autoridad pública decide confiar una misión de servicio de interés general a un tercero, debe elegir el operador de servicio público respetando escrupulosamente los dictados del Derecho comunitario sobre contratación pública y concesiones, conforme a lo establecido en los artículos 43 a 49 del Tratado CE, a los principios de transparencia e igualdad de trato, y a las Directivas aprobadas al efecto: la Directiva 2004/17/CE del Parlamento Europeo y del 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, y la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios.

procedimiento y año en que se adjudicaron. Dicho Reglamento será de aplicación para concesiones tanto en el ámbito nacional como regional y podrían suponer en algunos un acortamiento de los plazos de mayor duración concedidos por algunas CC.AA.

VI.2 Mercados relevantes de producto

La actividad principal de las partes es la prestación de servicios de transporte público regular y discrecional de viajeros por carretera²⁷ así como actividades auxiliares, como la explotación de concesiones de estaciones de autobuses, servicio de venta de billetes por Internet y mantenimiento de flotas de autobuses. CONTINENTAL también opera en otros negocios al margen del transporte de viajeros por carretera en los que no está presente NEG o en los que la posición conjunta de ambas es irrelevante, de forma que no serán objeto de análisis²⁸.

El transporte público regular permanente de uso general

En relación con los servicios de transporte público regular de pasajeros por carretera existen diversos precedentes²⁹. En particular, los precedentes nacionales señalan que en el caso del mercado español, el transporte público regular permanente de uso general tiene carácter de servicio público cuya titularidad recae en la Administración quién a su vez lo presta directamente o en régimen de concesión, mientras que otros servicios de transporte pueden ser prestados libremente por cualquier empresa que haya obtenido el título habilitante de empresa de transporte que está debidamente reglado.

Competencia por el mercado y competencia intermodal o en el mercado

Los precedentes nacionales relativos a la actividad de transporte interurbano identifican un mercado de concesiones para el transporte regular de pasajeros por carretera en el que la competencia se produce "por el mercado". Así, el TDC, en el Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, destacó que el transporte de viajeros regular permanente de uso general se caracteriza porque cada línea regular presenta características que condicionan su sustituibilidad con otros servicios.

El TDC llegó a la conclusión de que los transportes discrecional y regular surgen para satisfacer demandas diferentes y que, aunque es posible que una ruta regular coincida con un trayecto discrecional en un momento concreto y coyuntural determinado, no es algo habitual, por

²⁷ La notificante señala que las partes no operan en el segmento de transporte público regular temporal. Por otro lado, la presencia de la adquirente en el mercado de servicios discretos es inferior al 3% del conjunto de ingresos que se generan por esta actividad, mientras que la de Continental es insignificante, de manera que el análisis de estas actividades no se estima relevante.

En relación con el transporte internacional de viajeros por carretera, la notificante indica que se trata de una actividad que se presta en régimen de competencia. Esto es, pueden existir varias autorizaciones para una misma línea; fijando los operadores libremente los precios. Toda empresa domiciliada en la Unión Europea que esté en posesión de la licencia comunitaria puede solicitar una autorización de transporte internacional, autorización que no es exclusiva.

La notificante señala que la facturación del mercado de transporte internacional en Europa es superior a 300 millones de euros, y la de NEG de unos [...] millones de euros (un [0-10]% del total europeo). NEG cuenta con [...] de las más de 1.000 autorizaciones de transporte internacional en Europa. CONTINENTAL cuenta únicamente con dos líneas internacionales: la línea Barcelona-Andorra tuvo en 2006 unos ingresos de [...] euros, y la línea Lérida-Andorra sólo [...] euros.

Considerando que las líneas de transporte internacional de las partes no se solapan y que la aportación de CONTINENTAL se reduce a dos líneas de corto recorrido y escaso volumen de ingresos, no se estima necesario cerrar la definición de mercado ni relevante su análisis.

²⁸ Se trata de las siguientes actividades: (i) negocio de CONTINENTAL de transporte de combustible ([...]) con unos ingresos de [...] millones de euros en 2006 que representan, según la notificante, un [0-10]% de los ingresos totales por esta actividad (con base en datos DBK); (ii) servicios de paquetería, con unos ingresos de [...] millón de euros y una cuota irrelevante en el conjunto del mercado; (iii) concesión para la gestión del tranvía de Vélez (Málaga); iv) hostelería (con unos ingresos de [...] millones de euros) v) explotación de estaciones de autobuses que generan unos ingresos de [...] euros; y vi) venta de billetes a través de sociedades comercializadoras del grupo ([...] euros de ingresos).

²⁹ Casos M.1100 CGEA/Linjebus, M.943 CGEA/EVS/DEGV, Expediente TDC C-45/99 Alianza Bus/Enatcar, Expediente SDC N-05091NEG/GTI/TURYEXPRESS/DABLIU, N-06127 DOUGHTY HANSON/AVANZA

lo que no pueden ser considerados servicios sustitutivos. Por ello, entre otras consideraciones, el TDC concluyó que el servicio discrecional de transporte de viajeros por carretera había de considerarse como un mercado distinto del correspondiente al transporte regular.

Desde el punto de vista de la oferta, la naturaleza del régimen concesional del transporte público regular permanente de uso general implica la prestación del servicio en un régimen de monopolio, en el que se produce una competencia “por el mercado”, es decir por la obtención de la concesión en cada momento en que se lleva a cabo un concurso público para la adjudicación de las líneas de transporte regular permanente de uso general. Todo ello determina un mercado distinto, peculiar, característico de los sistemas concesionales, en el que el objeto de las transacciones es la propia concesión administrativa, a la que se accede por concurso, que una vez obtenida adquiere un valor propio derivado del derecho a explotarlas en régimen exclusivo y que puede ser objeto de transmisiones posteriores durante el período concesional.

Puesto que el servicio de transporte regular permanente de uso general se caracteriza porque se presta mediante rutas³⁰ escasamente sustitutivas entre sí por el lado de la demanda (para el usuario no existe ninguna sustituibilidad entre rutas diferentes) podría considerarse la existencia de posibles medios alternativos para cubrir cada una de las rutas. Para determinadas rutas el servicio podría prestarse también por uno o varios modos de transporte alternativos -tren, avión y autobús-.

En el transporte interurbano no parece existir con carácter general una sustituibilidad plena entre tren, avión y autobús dada la menor extensión de la infraestructura aeroportuaria y el mayor precio de las tarifas aéreas; por su parte, si bien la red ferroviaria es más extensa que la aeroportuaria, tampoco puede equipararse con la red mallada de carreteras³¹. Incluso en las rutas donde existe infraestructura ferroviaria, la sustituibilidad real entre el tren y el autobús las variables precio, frecuencias y rapidez de desplazamiento pueden condicionar la sustituibilidad entre modos de transporte por el lado de la demanda.

Así, el Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) consideró en su informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR que la sustituibilidad modal entre el tren, el avión y el autobús era reducida, como consecuencia tanto de las infraestructuras de transporte existentes en ese momento como de las propias características (precio, rapidez) de cada modo de transporte³².

En el presente caso, la notificante considera que la dinámica del sector del transporte público en España ha cambiado y lo seguirá haciendo a lo largo de los próximos años como consecuencia, por un lado, de la creciente inversión pública para potenciar el transporte por ferrocarril y, por otro, de la competencia de las compañías aéreas, bien por las ofertas de las compañías tradicionales como por las tarifas de las compañías aéreas de bajo coste. Así, la notificante defiende la existencia de un mercado de transporte de viajeros cada más contestable por distintos modos concurrentes.

En concreto, la notificante aporta un estudio del nivel de competencia intermodal en los principales tráficos origen-destino (rutas de ámbito nacional) de las partes en la operación³³, del

³⁰ Se entiende por ruta la conexión fija entre diversos puntos con un calendario establecido de antemano.

³¹ En España, las líneas de tren tienen una longitud total de 14.000km, mientras que el conjunto de las concesiones estatales de autobuses suman más de 75.000km.

³² Aunque reconocía la posibilidad, de acuerdo con la literatura, de la sustituibilidad modal en los trayectos urbanos.

³³ El análisis se refiere a la oferta existente por modos de transporte, para cada relación de tráfico, en términos de precios y tiempos de viaje conseguidos. Se han tomado las 20 primeras relaciones de tráfico de ALSA y 12 relaciones de tráfico de CONTINENTAL sujetas a competencia intermodal autobús,tren y/o avión..

que extrae la conclusión de que existe sustituibilidad entre el autobús y el tren, al menos, en 55 de los principales tráficos origen-destino de las concesiones explotadas por NEG, de los que 26 están sujetas a la competencia añadida del avión.

En efecto, cabría abordar un análisis de la competencia intermodal, competencia en el mercado, limitado a un número concreto de corredores origen-destino en los que la coincidencia de recorridos, frecuencias, tarifas y flujos de demanda pueda justificarlo. Sin embargo, la propia naturaleza del régimen concesional del transporte regular en autobús determina que las tarifas de los billetes en los servicios en régimen concesional se establezcan en el propio título y no resulten de la interacción de la oferta y la demanda. Aunque las tarifas establecidas tienen la condición de máximas, según la información disponible no cabe concluir que los operadores se desvíen de forma general de la tarifa general para competir con otros medios (sí existen, por ejemplo, descuentos selectivos a determinados colectivos).

En todo caso, aún admitiendo la existencia de competencia intermodal en determinados corredores que en el momento actual coinciden esencialmente con líneas de ámbito interautonómico³⁴, la concentración no modificaría la estructura del mercado en cada uno de los posibles corredores ni resultaría en adición alguna de cuotas debido a la exclusividad de la concesión de cada ruta. Es decir, las partes no acumulan más de una concesión en cada ruta.

Concesiones de transporte interurbano estatales y autonómicas

El TDC, en el informe ALIANZA BUS/ENATCAR, determinó que el mercado relevante de la operación era el de las concesiones estatales de líneas de transporte de viajeros por carretera regular, permanente y de uso general. El Tribunal consideró que la presencia de las partes en el transporte urbano era escasa y la de la adquirida en el transporte intraautonómico no era destacable. Así centró el análisis en las concesiones estatales dada la cartera de tales concesiones tanto desde ALSA como de ENATCAR.

No obstante, cabe considerar si las concesiones estatales de líneas de transporte de viajeros por carretera regular, permanente y de uso general forman o no parte del mismo mercado que las autonómicas. En efecto, la posición relativa e el mercado de la entidad resultante puede variar sustancialmente en función de que se considere que las concesiones autonómicas pertenecen o no al mismo mercado que las estatales. En este punto, cabe señalar que la determinación del mercado de producto relevante tiene por objeto establecer el conjunto de productos que, por sus características, forman parte de un mismo mercado, atendiendo a criterios de sustituibilidad por el lado de la demanda o en ciertos casos, por el de la oferta.

La prestación de servicios públicos de transporte de viajeros por carretera regular, permanente y de uso general se realiza, como se ha señalado, en régimen de monopolio en cada ruta. En estas circunstancias la sustituibilidad de la oferta resulta clave para poder definir el mercado de producto. Es decir, habrá que valorar si un proveedor que ya está prestando estos servicios en una ruta de transporte interurbano autonómico podría concursar y ganar un concurso convocado por la administración central y viceversa.

En principio, cualquier operador de transporte interurbano de viajeros por carretera autorizado en alta en el Registro de Empresas de Transporte del Ministerio de Fomento (en abril

³⁴ La propia CONTINENTAL, en el cuaderno de ventas, señala que el transporte en autobús que sigue siendo la alternativa más flexible al escoger un 62% de los usuarios los autobuses por encima del tren en las ciudades que cuentan con dichos servicios y sólo 15 ciudades de España cuentan con aeropuertos que ofrezcan alternativas viables a otros modos de transporte. Además, la cobertura del ferrocarril es significativamente menor que la ofrecida por las concesiones de autobuses de larga distancia (14.582 kms frente a 78.000 kms respectivamente).



de 2007 había un total de 4.049 empresas) podría potencialmente presentarse a los concursos. Además podrían sumarse empresas de la Unión Europea que cuenten con licencia comunitaria.

En este sentido, como se observa en el anexo III, las principales empresas del sector, y algunas de menor entidad, están presentes en distintos ámbitos concesionales (interurbano estatal, interurbano autonómico y urbano). No obstante, de la muestra de principales empresas facilitada por la notificante se observa que la presencia en los distintos ámbitos concesionales es frecuente en los mayores operadores. Casi todos los operadores que cuentan con concesiones interurbanas estatales también disponen de concesiones autonómicas. No obstante, existe un número significativo de operadores que sólo están presentes en concesiones interurbanas de ámbito autonómico, pero no en las de ámbito nacional.

La presencia de los operadores en las concesiones de transporte interurbano podría estar ligada, en un análisis preliminar, más que a la naturaleza nacional o autonómica de la autoridad concedente a las características de la propia concesión.

Así, las diez primeras concesiones interurbanas estatales en términos de ingresos, que representan el 53% de los ingresos totales de tales concesiones están en manos de tres grandes grupos: las partes de la operación y AVANZA. La media de vehículos asociados a las concesiones de las partes que figuran entre las diez primeras por ingresos es sensiblemente superior a la media de vehículos asociada al conjunto de concesiones estatales de las partes. Por otra parte, también a modo de ejemplo, de las 10 concesiones en manos de la adquirida en términos de ingresos la mitad no son estatales y algunas tienen mayor importancia en términos de ingresos y flota asociada que algunas de las diez primeras estatales.

De esta forma, cabe plantearse si existen o no asimetrías en el conjunto de operadores potencialmente susceptibles de concursar en distintos ámbitos concesionales. Los más grandes podrían cumplir los requisitos asociados a cualquier tipo de concesión con facilidad, pero ese podría no ser el caso de los pequeños y medianos. Los requisitos de capital social establecidos por el legislador en función del número de autobuses, la experiencia previa en términos de años prestando servicios similares o de flota mínima respecto a la necesaria establecida en el pliego de la concesión³⁵, entre otros aspectos, podrían limitar la presión competitiva que ejercen los operadores de menor entidad al concursar por las grandes líneas.

Asimismo, el cuaderno de ventas de CONTINENTAL señala lo siguiente: “Hay unas economías de escala significativas que se traducen por término medio en una ventaja del [...] % entre los costes por kilómetro de las empresas grandes y las pequeñas del mercado interurbano.” Además, se señala que la política de gestión de flotas permite obtener importantes subvenciones y ayudas (en concepto de protección del medio ambiente y desgravaciones fiscales por reinversión).

En consecuencia, este Servicio estima que puede resultar oportuno el análisis del mercado de concesiones de transporte regular interurbano, independientemente de la autoridad concedente, segmentando en función de los ingresos o de la flota asociada a las mismas.

³⁵ A modo de ejemplo, cabe indicar que según datos de 2005, el 55% de las empresas autorizadas disponía de una flota de entre 1 y 5 autobuses, mientras que, según datos facilitados por el Ministerio de Fomento, el 14% de las concesiones nacionales emplean entre 11-5 vehículos, llegando hasta más de 40 vehículos en un 5,6% de las concesiones (representando los ingresos generados por éstas un porcentaje muy superior del conjunto de concesiones estatales). Valga también la consideración extraída del cuaderno de venta de CONTINENTAL que señala que de las 45 concesiones estatales y autonómicas que componen su cartera, [...] obtienen más del [...] % de los ingresos y entre ellas figuran al menos tres de ámbito autonómico. El número de autobuses asignados a las dos de mayores ingresos es incluso superior en la de ámbito autonómico a la de ámbito estatal.



Transporte urbano

En el precedente citado, el TDC señaló el amplio consenso existente en la literatura sobre transporte urbano con respecto a la sustituibilidad con otros medios de transporte, como el metro, en las ciudades donde existe, y el tren de cercanías, de tal forma que desde el punto de vista de la demanda podría existir un mercado de producto de servicios públicos de transporte urbano. Por otro lado, el equipamiento destinado al transporte urbano presenta diferencias técnicas significativas con las flotas interurbanas.

Conclusión

Por los motivos expuestos anteriormente, cabría considerar un mercado relevante de producto de concesiones de líneas de transporte de viajeros por carretera de carácter regular permanente de uso general que comprendería, al menos, las concesiones de ámbito estatal (interautonómico) e intraautonómico. Adicionalmente, este Servicio estima que podría resultar oportuno valorar la posición de las partes en distintos segmentos de este mercado atendiendo a los ingresos de las concesiones o a la flota asociada a las mismas. Por último, este Servicio analizará de forma independiente la incidencia de la operación en el mercado de servicios de transporte urbano.

En todo caso, este Servicio estima que la definición de los mercados requiere un análisis en profundidad, de forma que en el presente informe se consignará la posición de las partes en escenarios de mercado de producto alternativos.

VI.3 Mercados geográficos

Los precedentes nacionales³⁶ apuntan a ámbitos geográficos distintos considerando la vigencia territorial de los pliegos de condiciones de los concursos convocados por las distintas administraciones públicas para la adjudicación del servicio, o el ámbito territorial de su prestación. Así, en el precedente reiteradamente señalado, ALIANZA BUS/ENATCAR, el TDC definió el mercado geográfico de ámbito nacional considerando que se circunscribía a la península, área geográfica a la que de hecho se extienden las concesiones de líneas de largo recorrido (interautonómicas).

Por otro lado, el precedente SALCAI-UTINSA³⁷, señaló determinadas peculiaridades del mercado insular canario, principalmente las propias de la insularidad, además de la regulación específica autonómica aplicable y el alcance del ámbito competencial de la autoridad administrativa encargada de determinar las condiciones técnicas y económicas de las concesiones consideradas y de decidir su adjudicación.

A la luz de lo anterior, considerando que en la presente operación se produce un refuerzo de líneas de ámbito intraautonómico en determinadas CC.AA. en las que ambas partes tienen concesiones, cabe considerar si la mera existencia de regulación autonómica propia en determinadas CC.AA. del territorio peninsular podría dar lugar a mercados geográficos de ámbito inferior a éste. A este respecto, la notificante considera que el modelo de prestación de los servicios de transporte de uso general en España viene determinado por un régimen normativo único y homogéneo, con independencia del ámbito territorial de las concesiones, lo cual delimita un marco común de competencia para los licitantes a escala nacional con independencia del

³⁶ Expediente del TDC C-45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR y Expedientes del SDC N-05091 NEG/GTI/TURYPRES/DABLIU y N-06127 DOUGHTY HANSON/AVANZA.

³⁷ Informe TDC C56-00 SALCAI-UTINSA



ámbito específico en que se produzca la concesión. Así, los operadores de este sector no sólo pueden concursar por cualquiera de las concesiones a nivel nacional sino que, además, de forma indistinta, por cualquiera de las concesiones de ámbito autonómico, metropolitano y urbano, ya que el modelo concesional es prácticamente idéntico en su concepción concursal para todas las concesiones, con independencia de su ámbito y de la administración competente.

En todo caso las posibles divergencias en los plazos concesionales en determinadas CC.AA. que han regulado prórrogas de larga duración, se verán atenuadas una vez entre en vigor el Reglamento Comunitario señalado en el apartado de legislación considerando que las disposiciones transitorias conducirán a una convergencia de estas concesiones con el resto.

A la luz de estas consideraciones y en ausencia de la presencia de las partes en el territorio insular canario, este Servicio estima que el mercado geográfico es de ámbito nacional, más concretamente de ámbito peninsular.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS RELEVANTES

VII.1. Estructura de la oferta

El modelo de funcionamiento del transporte público de viajeros por carretera en España es mixto, predominando la presencia de empresas privadas, salvo en el transporte urbano en el que predomina la titularidad pública.

La estructura empresarial del sector del transporte de viajeros por carretera está altamente fragmentada. Hay de más de 4.000³⁸ empresas autorizadas, de las que, según la notificante, unas 1.000 son empresas concesionarias. Según datos del Observatorio del Transporte, a principios de 2006, el 44% de las empresas autorizadas disponía de una flota de menos de 5 autobuses.

El Ministerio de Fomento señala que el sector ha vivido en los últimos diez años un proceso de reestructuración constante, caracterizado por el crecimiento del tamaño medio de la flota, una reducción del número de empresas y una inversión en el mismo de sectores tradicionalmente ajenos a esta actividad o empresas extranjeras. Así, la flota media actualmente es de 10 vehículos por empresa, frente a 6 hace diez años y el número de empresas ha disminuido en cerca de 1.000.

Por otra parte, de entre los cinco primeros operadores de servicios de transporte regular (NEG, Grupo Continental, Grupo Avanza, TITSA y Grupo Damas), el primero (NEG) y el tercero (AVANZA) están controlados por capital extranjero. Las diez primeras compañías del sector supusieron en 2005 un 22,6% de los ingresos derivados de esta actividad en España.

El volumen total de negocio generado por las empresas dedicadas al transporte de viajeros por carretera en el ejercicio 2005 fue de 3.630 millones de euros, según datos facilitados por la notificante, de los que 2.130 millones de euros corresponden al transporte regular de uso general interurbano y 900 millones al transporte regular de uso especial. En 2006, los ingresos registraron un incremento de alrededor del 6%. Por su parte, de acuerdo con la notificante, los ingresos totales del mercado de transporte urbano en el ejercicio 2005 ascendieron a unos 1.200 millones de euros³⁹ incluyendo empresas públicas y empresas privadas concesionarias.

³⁸ Según informe del Ministerio de Fomento, en abril de 2007 había 4.049 empresas en alta en el Registro de Empresas de Transporte del Ministerio de Fomento con 40.265 autocares, a las que habría que añadir las empresas de la Unión Europea que cuentan con licencia comunitaria para las que no hay barreras o fronteras en el ejercicio de su actividad.

³⁹ La notificante ha estimado esta cifra partiendo del dato de la Encuesta Anual de Servicios del INE para 2004 y proyectando dicho valor para 2005 por aplicación de la tasa de crecimiento anual real que se produjo entre 2004 y 2003.



Según la notificante, en España había en 2005 un total de 110 concesiones estatales de transporte regular permanente de viajeros por carretera. Estas concesiones generaron en 2005 unos ingresos de 398 millones de euros, con 1502 vehículos adscritos y una edad media de 5 años. Por su parte, las concesiones de ámbito autonómico ascienden a 1.342 y generaron unos ingresos de 1.731 millones de euros en 2005.

Según el cuaderno de ventas de CONTIENTAL 800 empresas operan en el ámbito regional/suburbano, 58 en el nacional y 42 en el urbano. Solamente un 10% del total de empresas del sector tiene una flota de más de 20 vehículos.

Los siguientes cuadros recogen las cuotas de mercado de transporte público regular permanente de uso general interurbano de viajeros de los principales operadores en España en 2005, general y desglosado en estatal y autonómico.

TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL INTERURBANO (2005)			
EMPRESA	Nº DE CONCESIONES	INGRESOS (millones de €)	CUOTA DE MERCADO
NEG (ALSA)	73	[...]	[0-10]%
CONTINENTAL	45	[...]	[0-10]%
NEG + Continental	118	[...]	[10.20]%
Grupo Avanza	nd	[...]	[0-10]%
TITSA	nd	[...]	[0-10]%
Grupo Damas	nd	[...]	[0-10]%
Salcai UTINSA	nd	[...]	[0-10]%
Blas y Cía	nd	[...]	[0-10]%
CTSA-Portillo	nd	[...]	[0-10]%
Grupo Ruiz	nd	[...]	[0-10]%
Grupo Jiménez	nd	[...]	[0-10]%
Otros		[...]	[60-70]%
TOTAL	1.450	[...]	100%

Fuente: Estimaciones de la notificante con base en datos DBK

A la luz de estos datos, NEG fue el primer operador en el transporte regular de viajeros por carretera en España en 2005 con una cuota del [0-10]% en el conjunto de las concesiones interurbanas de líneas de autobuses y suma la cuota de CONTINENTAL ([0-10]%). Como consecuencia de la operación, se elimina el segundo operador del mercado y NEG refuerza su liderazgo hasta alcanzar el [10-20]% del mercado seguido de AVANZA ([0-10]%), TITSA ([0-10]%), Grupo Damas ([0-10]%) y Salcai-Utinsa ([0-10]%). La entidad resultante sería titular del 8,1% del total de concesiones (estatales y autonómicas) de transporte interurbano.

El siguiente cuadro recoge, en línea con el precedente C45/99 del TDC, la cuota de las partes en el mercado de transporte de viajeros por carretera regular permanente de uso general mediante concesiones de carácter estatal (interautonómico) en 2005:



TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL INTERURBANO ESTATAL (2005)

EMPRESA	Nº DE CONCESIONES	INGRESOS (millones de €)	CUOTA DE MERCADO (por ingresos)
NEG	17	[...]	[30-40]%
Grupo Continental	11	[...]	[20-30]%
NEG + Continental	28	[...]	[60-70]%
Grupo Avanza	8	[...]	[10-20]%
Grupo Damas	5	[...]	[0-10]%
SOCIBUS	2	[...]	[0-10]%
MONBUS	2	[...]	[0-10]%
AISA	3	[...]	[0-10]%
Otros	60	[...]	[0-10]%
TOTAL	108	[...]	100%

Fuente: Estimaciones de la notificante con base en datos DBK (CONTINENTAL incluye en 3 concesiones estatales la parte de ingresos correspondientes al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid en el que están integradas).

En el ámbito de líneas estatales, NEG refuerza su liderazgo sumando la cuota de CONTINENTAL ([20-30]%), de forma que alcanza una cuota en ingresos del [60-70]%⁴⁰ de este segmento del mercado, muy por delante del segundo y tercer operador, AVANZA ([10-20]%) y Grupo Damas ([0-10]%). La entidad resultante sería titular de cerca del 26% de las concesiones estatales

En el anexo I se detallan las concesiones de ámbito estatal de las partes y su valor en términos de ingresos del ejercicio 2006, según datos facilitados por el Ministerio de Fomento⁴¹. De éstos se desprende que 5 de las 17 concesiones de ALSA representan el 70% de los ingresos de concesiones estatales de la adquierente, mientras que 4 de las 11 concesiones de CONTINENTAL representan el 80% de los ingresos de concesiones estatales de la adquirida. Ninguna expira antes de 2012. La ruta más relevante de CONTINENTAL es Madrid-Irún con hijuelas (concesión que ha sido objeto de unificación de 3 antiguas en febrero de 2006) que representa el 46% de sus ingresos con vencimiento en 2015 y una flota de [...] autobuses⁴².

Por su parte, el segmento de concesiones de ámbito intraautonómico arroja los siguientes valores:

TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE USO GENERAL INTERURBANO INTRAUTONÓMICO* (2005)

EMPRESA	Nº DE CONCESIONES	INGRESOS (millones de €)	CUOTA DE MERCADO (en ingresos)
NEG	56	[...]	[0-10]%
Grupo Continental	34	[...]	[0-10]%
NEG + Continental	90	[...]	[0-10]%
TOTAL	1.342	[...]	100%

Fuente: Estimaciones de la notificante

⁴⁰ En esta cuota no se han incluido los ingresos correspondientes a las concesiones de El Ferrol-Algeciras (VAC-001) y Coria-Salamanca con hijuelas (VAC-053), de las que NEG es en última instancia cotitular junto con otros operadores con una participación de un 33,3% y un 34% respectivamente.

⁴¹ Debe señalarse que solamente se incluyen los ingresos comunicados al Ministerio de Fomento excluidos los ingresos del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid señalados en el cuadro anterior.

⁴² ALSA enajenó su participación en la sociedad titular de la ruta originaria Madrid-Bilbao en el marco del cumplimiento de las condiciones que se le impusieron cuando notificó la adquisición de ENATCAR en 2000. Es decir, mediante la presente operación esta línea vuelve al ámbito de control de NEG-ALSA.



En el ámbito intraautonómico, a nivel nacional, las partes suman una cuota del [0-10]%⁴³. Se trata de un mercado muy fragmentado en el que coexisten pequeñas empresas familiares con un número reducido de concesiones o autorizaciones, y grandes operadores con presencia en todas las actividades del sector.

A continuación se muestra la presencia de las partes por CC.AA., considerando la titularidad o cotitularidad de concesiones intraautonómicas, urbanas así como de estaciones de autobús gestionadas, exclusivamente o en cogestión con otros operadores.

PRESENCIA DE LAS PARTES POR CC.AA.						
Comunidad Autónoma	Nº total de concesiones	Concesiones autonómicas		Concesiones urbanas		Nº de estaciones de autobuses
		ALSA	CONTINENTAL	ALSA	CONTINENTAL	
Andalucía	167	4	7		1	5
Asturias	70	23		1		
Cantabria	29	9	5			5
Castilla y León	150	10	4	2		12
Castilla-La Mancha	159		1			
Cataluña	166	3	12			1
Valencia	82	4				
La Rioja	15		1			1
Madrid	40	2	1		1	3
Murcia	35	2	1	1		1
Navarra	36		8			
País Vasco	138		4			2
TOTAL CC.AA.	1087	57	44	4	2	30

Fuente: Notificante. Datos total concesiones de 2006 excepto en Baleares, Madrid y País Vasco que son de 2005.

Se incluyen concesiones en las que las partes tienen porcentajes minoritarios (ALSA 1 en Valencia, Continental 1 en Cataluña y 8 en Navarra)

Por CCAA, la operación supone un refuerzo de la posición de ALSA en 6 CC.AA. (Andalucía, Cantabria, Castilla y León, Cataluña, Madrid y Murcia) y la entrada en 4 (Castilla-La Mancha, La Rioja, Navarra y País Vasco-Álava). Además, ALSA está ya presente también en Valencia y Asturias. Se trata, en la mayoría de los casos de Comunidades por las que transcurren también rutas nacionales de las partes.

La notificante indica no disponer de información sobre cuotas de mercado en términos de ingresos por CC.AA. No obstante lo anterior, a la vista de los datos disponibles cabe señalar que la presencia de NEG crece en la zona centro-norte, en concreto en las CC.AA. de Cantabria (controlará el 48% del número total de concesiones⁴⁴), País Vasco (Álava), La Rioja, Castilla y León y Navarra⁴⁵, estando presente además, por sí misma en Asturias (cuenta con el 33% de las concesiones). En estas CC.AA. no se iniciarán previsiblemente procesos de renovación de las concesiones existentes hasta el año 2012. Así, según el cuaderno de ventas de CONTINENTAL la operación supone la integración de concesiones principalmente en el corredor norte-sur que conecta Madrid con las principales ciudades de Andalucía y el norte de España (País Vasco, Santander, Navarra y La Rioja).

⁴³ Sin embargo, según el cuaderno de ventas de CONTINENTAL, ésta se considera líder del mercado de concesiones autonómicas con una cuota del [0-10]%.

⁴⁴ Además, gestiona 5 estaciones de autobuses.

⁴⁵ Las concesiones de Navarra son titularidad de una sociedad en la que CONTINENTAL tiene una participación minoritaria.



El siguiente cuadro amplía la información del anterior en las CC.AA. en las que crece la posición de NEG/ALSA o ésta adquiere presencia, como consecuencia de la operación, incluyendo los vencimientos de las concesiones y la normativa aplicable.

REGULACIÓN Y CONCESIONES EN LAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS EN LAS QUE SE PRODUCE REFUERZO O ADQUISICIÓN DE CUOTA									
CCAA	Nº Concesiones			Ingresos M.€	Nº Vehículos			Vencimiento	
	Total	ALSA+ CONT	%A+C s/total		Total	ALSA+CONTI	%A+C s/total	General	ALSA+CONT
ANDALUCIA	167	4+7	6,6%	[...]	[...]	[...]	[10-20]%	2012-2019	2012-2018
	Normativa estatal para transporte interurbano y propia para transporte urbano. No se han convocado concursos para renovación.								
CANTABRIA	29	9+5	48,2%	ND	ND	[...]		2012-2016	2008-2016
	Normativa estatal para transportes en general. No se han convocado concursos, solamente modificaciones y cambios de titularidad.								
CASTILLA-LEÓN	150	10+4	9,3%	ND	ND	[...]		ND	2010-2013
	Normativa estatal para transporte interurbano y en fase de estudio ley propia y normativa propia para transporte urbano. Solamente un concurso de una nueva línea. El resto son convalidaciones o sustituciones de convenios de autorizaciones especiales.								
CATALUÑA	166	3+12	9,0%	[...]*	[...]	[...]	[0-10]%	hasta 2028	2013-2021
	Normativa propia para transportes interurbanos y urbanos que incluye derecho de preferencia para el antiguo concesionario. Cinco concursos de líneas nuevas, mientras que las existentes fueron ampliadas por periodos de hasta 25 años en el año 2003.								
MADRID	40	2+1	7,5%		[...]	[...]	[0-10]%	ND	2013
	Normativa estatal para transportes interurbanos y propia para transporte urbano. Criterios de valoración de los concursos incluyen proximidad de la base operativa de los talleres a los itinerarios.								
MURCIA	35	2+1	8,6%	ND	ND	[...]		ND	2013-2014
	Normativa estatal para transportes interurbanos y urbanos. Propia para transporte regular de viajeros de uso especial de trabajadores. No ha habido concursos en los últimos diez años aunque sí prórrogas de los plazos concesionales.								
P. VASCO/Alava	19	0+5	26,3%	ND	ND	ND			2012-2013
	Normativa propia para transporte urbano e interurbano, pendiente de desarrollo reglamentario (aplicación ROTT). Competencias para el otorgamiento, modificación y extinción de las concesiones recaen en las Diputaciones Forales.								
LA RIOJA	15	0+1	5,7%	ND	ND	ND		ND	2013
	Normativa propia de transporte urbano e interurbano. Se han convocado 6 concursos para adjudicación de autorización de transporte rural, cinco quedaron desiertos y a uno concurren 7 empresas. La normativa prevé posibilidad de convalidaciones de entre 10 y 25 años por lo que no se espera que se realice ningún concurso.								
NAVARRA	42	0+8	19,0%	[...]	[...]	[...]	[10-20]%	2007-2012	2012
	Normativa estatal para transporte interurbano y propia para transporte urbano. No ha habido concursos en los últimos años ni se han establecido las bases para la renovación de concesiones vigentes.								
CASTILLA-LA MANCHA	ND	0+1	ND	ND	ND	[...]	ND	ND	2007**
	Normativa propia sobre transporte de personas por carretera								

* incluido subvenciones; ** solicitada ampliación

Fuente: Elaboración propia con base en información de las CC.AA., Ministerio de Fomento y Notificante

En relación con posibles segmentaciones del mercado de concesiones interurbanas en función de su importancia/accesibilidad (ingresos/parque asociado) sólo se dispone en ésta primera fase de información relativa a las concesiones de ámbito estatal (Ver Anexo II).

Del citado anexo se desprende que de las 10 primeras concesiones en ingresos, que representan el 53,7% de los ingresos por concesiones estatales, 7 corresponden a NEG, 1 a CONTINENTAL y 2 a AVANZA. De esta forma, la entidad resultante de la operación se haría con



los 7,8 puntos correspondientes a la concesión de la adquirida y alcanzaría 40,9 puntos de los 53,7 antes citados, correspondiendo los 12,8 puntos restantes a AVANZA. Esto es, la entidad resultante sumaría el 76,15% (14,6 puntos corresponden a la adquirida) de los ingresos de las 10 concesiones estatales más importantes, frente al 23,85% de AVANZA. Obviamente, este porcentaje se va aproximando al 60,2% de cuota de las partes en ingresos de las concesiones estatales a medida que se incorporan al cómputo las concesiones de menor entidad.

Por otra parte, dicho porcentaje debe ser completado con información relativa a las concesiones autonómicas en la medida en que algunas de ellas son muy importantes en términos de ingresos y parque asociado.

Así, de las 45 concesiones (estatales y autonómicas) de la adquirida, 10 aportan más del 70% de sus ingresos. La ruta estatal Madrid-Irún unificada es la más importante de la adquirida en términos de ingresos y tiene asignados [...] autobuses. Por su parte, según el cuaderno de ventas de CONTINENTAL, la ruta autonómica Siles-Málaga-Almería es la siguiente en importancia: tiene asignados [...] autobuses (más que la mayor parte de las estatales) y genera más ingresos ([...] millones de euros en 2006) que algunas de las 10 primeras concesiones estatales (la décima estatal en importancia -VAC-112- generó [...] millones en ingresos en 2005 y tiene asociados [...] autobuses). Otras rutas autonómicas que figuran entre las diez primeras por ingresos de la adquirida son Granada-Antequera-Sevilla ([...] millones de euros en 2006) o Barcelona-Pont d Rei-Puigcerdà ([...] millones de euros).

En suma, la posición de las partes en el conjunto de concesiones interurbanas, segmentando en función de la importancia de tales concesiones, requiere información adicional de la que no se dispone en esta primera fase.

Por su parte, la presencia de las partes en el transporte público regular urbano no es significativa considerando un ámbito nacional del mercado. ALSA refuerza su posición en este mercado sumando a sus 4 concesiones (ciudad de León, ciudad de Palencia, ciudad de Oviedo y Cartagena y comarca, dos concesiones de CONTINENTAL (Torrejón de Ardoz y ciudad de Almería). Según estimaciones de la notificante su cuota se incrementará un 1% quedando por debajo del 4%. Cabe señalar que, según se desprende del cuaderno de ventas de CONTINENTAL, este segmento se considera una importante fuente de crecimiento futuro dadas las expectativas de que un importante número de ciudades en España con más de 50.000 habitantes desarrolle sistemas de transporte urbano públicos gestionados por empresas privadas.

La operación entraña, además, el refuerzo del número de estaciones de autobuses bajo control de NEG: por un lado suma cuatro estaciones gestionadas en exclusiva por CONTINENTAL (Almuñécar, Granada, Motril y Torrejón de Ardoz) y, por otro, adquiere la mayoría del capital de otras tres en las que las partes en la operación eran accionistas minoritarios conjuntamente con otros operadores: Laredo, Bilbao y Aguilar de Campoo. De esta forma, tras la operación, NEG tendrá participación en 45 estaciones de autobuses, de las cuales 17 estarán controladas con carácter exclusivo. Según información de la notificante, las estaciones en las que participa NEG representan alrededor de un 9% del número total de estaciones existentes.

Los principales proveedores de las partes son los distribuidores de carburante, fabricantes de autobuses y compañías de leasing de vehículos. En particular, CONTINENTAL mantiene:

- Un programa de cobertura del precio del carburante y contratos preferenciales de suministro de combustible con [...], lo cual se traduce en unos ahorros de [...] % por tonelada de combustible para el ejercicio 2007 a los precios de mercado en ese momento vigentes.

- Condiciones preferentes de adquisición con uno de los fabricantes líderes en Europa, [...]. También se beneficia de condiciones privilegiadas de reventa que permiten que pueda recuperar aproximadamente el [...] % del coste inicial de adquisición.

La notificante señala respecto a la posibilidad de utilizar indistintamente medios materiales destinados a distintos tipos de concesiones⁴⁶, la titularidad de nuevas estaciones de autobuses, o la posibilidad de aplicar descuentos combinados entre distintos trayectos, estrategias no fácilmente replicables por terceros competidores, lo siguiente.

- *Gestión de flota entre concesiones*: la notificante indica que la regulación no admite en términos generales la utilización indistinta de medios materiales entre distintos tipos de concesiones de transporte regular y dentro de las propias concesiones, los títulos concesionales fijan todo tipo de aspectos relativos a número mínimo y capacidad de los vehículos adscritos, entre otros, y cualquier cambio en la composición de la flota está sujeto a comunicación.

En todo caso, la notificante señala que la nueva redacción del artículo 83 del ROTT establece que un mismo vehículo podrá ser utilizado en diversas concesiones de un mismo titular, figurando adscrito simultáneamente a las mismas, cuando dicha adscripción conjunta sea expresamente autorizada por la Administración por resultar compatible la prestación de todos o parte de los servicios de aquéllas con arreglo a sus respectivos calendarios, horarios y expediciones. Se faculta, además, que una concesión pueda ser atendida utilizando indistintamente cualquiera de los vehículos de que sea titular el concesionario, siempre que cumplan las condiciones establecidas en el título concesional.

De hecho, la nueva redacción del ROTT ha permitido, como novedad respecto a la situación anterior (hasta la entrada en vigor del RD 1225/2006), que esta capacidad de uso indistinto de material puede hacerse extensiva a flota de vehículos de otras empresas más allá de la titular de la concesión, siempre que se acredite que el titular de la concesión y la otra empresa pertenecen al mismo grupo empresarial. Así según la notificante “con la actualización del marco regulador que ha establecido el RD 1225/2006, sería posible *a priori* otorgar autorizaciones de uso indistinto a grupos empresariales (ya no empresas) titulares de concesiones de ámbito nacional y autonómico.”

En todo caso, la notificante señala “que la posibilidad real de que en el nuevo marco se otorguen este tipo de autorizaciones sigue siendo muy limitada. Por un lado, la existencia real (no teórica) de situaciones en que se producen sinergias de red entre concesiones de un mismo grupo pero de diferente ámbito geográfico son muy escasas. Por otro, las empresas concesionarias dimensionan sus recursos – flota, personal – para atender la demanda base, y no las puntas (que se atienden en su mayor parte mediante alquiler de flota externa bajo la figura de intensificaciones de tráfico), con lo cual no se produce un excedente significativo de recursos para emplear de manera estable en otras concesiones.”

- *Estaciones de autobuses*: la disposición de las taquillas de venta en estaciones de autobuses no depende, según NEG, del número de concesionarios, sino que es una condición mínima de la propia estación, dependiendo el potencial aprovechamiento posterior

⁴⁶ Posibilidad que plantea el ROTT en el artículo 83.3 (modificado) que señala “un mismo vehículo podrá ser utilizado en diversas concesiones de un mismo titular, figurando adscrito simultáneamente a las mismas, cuando dicha adscripción conjunta sea expresamente autorizada por la Administración por resultar compatible la prestación de todos o parte de los servicios de aquéllas con arreglo a sus respectivos calendarios, horarios y expediciones.”



de taquillas que puedan hacer las concesionarias de variables muy diversas, como la complementariedad de horarios entre sí, la compatibilidad de sistemas de venta y reservas, los reglamentos de explotación de las estaciones, etc.

La notificante afirma que el trato que se dispensa a otros operadores que utilizan dichas estaciones no se verá modificado, ni puede verse modificado, por la operación. Los pliegos de condiciones que rigen los concursos de transporte público regular permanente de uso general, tanto del Ministerio de Fomento de las Comunidades Autónomas, establecen el derecho-obligación del concesionario de utilizar las estaciones públicas de autobuses existentes en los puntos de parada, puntos que vienen obligatoriamente establecidos en el itinerario que cubre la concesión. Las sociedades concesionarias de la gestión de estaciones tienen la obligación legal de permitir el acceso a la estación a los concesionarios de servicios de líneas regulares interurbanas, y éstos el derecho y el deber de parar en las mismas.

Por otro lado, las empresas gestoras de estaciones no pueden incrementar las tasas de manera unilateral, ya que son tasas públicas que aprueban las administraciones competentes. Finalmente, en todas las estaciones existe un Reglamento de Explotación que regula el régimen de funcionamiento interior de la estación (cuestiones tales como el sistema de asignación de dársenas, los horarios, los sistemas de seguridad pública o privada a adoptar, las oficinas y puntos de ventas, etc.), Reglamento que propone la empresa concesionaria y que las administraciones competentes han de aprobar. En suma, según NEG, no cabe que las empresas concesionarias de la gestión de las estaciones de autobuses que NEG pasaría a controlar tras la operación modifiquen el trato que vienen dispensando a otros operadores que utilizan tales estaciones.

En todo caso, NEG reconoce que podría existir una ventaja particular, aunque mínima, que aporta la titularidad de estaciones de autobuses: en los pliegos de condiciones de los concursos de ámbito estatal hasta el momento se valora con un solo punto sobre 100 el hecho de que el concursante aporte instalaciones sobre las que acredite su disponibilidad, adecuadas al servicio y que supongan mejoras de las condiciones establecidas en los propios pliegos. En el Protocolo del Ministerio de Fomento de 24 de abril de 2007 se establece que se valorará hasta con 4 puntos sobre 100 las estaciones de autobuses y otras instalaciones con las que cuenten las empresas licitadoras en alguna de las localidades afectadas por la concesión, y de las que se aporte un título de disposición durante la vida concesional, así como aparcamientos suficientes para los vehículos y para mantenimiento de los mismos. Según la notificante, “lo establecido en los pliegos de condiciones de los concursos se basa en el concepto de disposición de la instalación. Así, no es necesario ser el titular de la concesión para tener derecho al uso y disfrute de la misma. “

- Descuentos combinados: la notificante afirma que las sinergias de tipo comercial, como podrían ser eventuales políticas de descuentos o de tarificación combinando itinerarios de concesiones estatales con otras concesiones intraautonómicas, no caben en ningún caso, dada la reglamentación.

VII.2. Estructura de la demanda y de la distribución

La demanda en el mercado de concesiones de líneas de transporte de viajeros por carretera de carácter regular permanente de uso general proviene directamente de las administraciones públicas, nacional, autonómica o local. La demanda última la constituyen, con carácter general en cualquier modalidad de transporte los clientes de las empresas transportistas



que son los usuarios finales del servicio. Según datos del Boletín Mensual de Estadística del INE el número de viajeros transportados en autobús en 2006 fue de 3.339.624.000, de los cuales el 40,5% lo fue en transporte interurbano -regular y discrecional- y el 59,5% restante en transporte urbano.

Por otro lado, el número de pasajeros que usaron servicios de transporte interurbano, regular y discrecional, en autobús durante el año 2006 fue de 1.351.879.000, de los que un 83,8% se refería a transporte regular y un 16,2% a transporte discrecional.

Por lo que se refiere a los canales de distribución⁴⁷, la venta directa de billetes en taquillas situadas en las estaciones de autobuses constituye la vía de comercialización de mayor peso en el transporte regular por carretera. La venta a través de intermediarios tiene una mayor importancia en el transporte discrecional por carretera.

Adicionalmente, las inversiones efectuadas por las empresas de transporte en nuevas tecnologías están permitiendo que las reservas y/o adquisiciones de billetes por Internet vayan adquiriendo mayor protagonismo, aunque todavía tiene una participación baja en el total de las ventas de billetes⁴⁸. Según información del Plan PLATA, existen diversas plataformas privadas de comercialización electrónica de billetes, entre las que se citan MOVELIA e IVENSYS.

MOVELIA partió de una iniciativa promovida por el Ministerio de Ciencia y Tecnología con diversas empresas del sector y cubre unas 60.000 combinaciones de trayectos. El sistema ofrece un servicio de ventanilla única de información y reserva de billetes de autobús on-line, de forma que si el trayecto origen-destino no es directo, el propio sistema presenta un listado con todas las opciones de enlace posibles, pudiendo adquirir un billete combinado, incluso entre empresas diferentes. De acuerdo con la notificante, el portal Movelia es un sistema abierto que incorpora tanto las líneas operadas por sus socios ([...] actualmente) y por terceros. Las ventas realizadas a través de este sistema son principalmente para rutas de largo recorrido y Movelia obtiene una comisión por cada billete vendido ([...] % en billetes nacionales y [...] % en billetes internacionales).

IVENSYS, nace en 2002 como resultado de la integración de algunas empresas del sector y, más que un portal de Internet, constituye una plataforma tecnológica de comercialización que permite ofrecer al usuario final acceso integral a la oferta de los operadores adherido para realizar todo tipo de trámites, incluido la reserva y compra de billetes a través de un *call center*, facturación y billete único. Está abierto a todas las compañías del sector y permite su incorporación sin grandes inversiones, sólo se requiere una línea de comunicaciones con el centro de proceso de datos y el coste está en función de las transacciones realizadas. Las empresas fundadoras son, según información del Boletín 2 del Plan PLATA, AISA, SAMAR, AutoRes, La Sepulvedana, Socibus y Secorbus y son también operadores de la misma Eurobus, El Pilar y Suroeste.

Además, existen numerosos portales de Internet de terceros que comercializan todo tipo de billetes, incluido los de autobús (citándose a modo de ejemplo los de diversas agencias de viaje).

⁴⁷ La regulación (artículo 8 de la Orden de 25-10-1990 sobre documentos de control en relación con el transporte de viajeros) recoge los puntos de venta autorizados: los locales de las empresas titulares de los servicios y estaciones de viajeros, las agencias de viaje y en ruta. A su vez, el artículo 12 permite a las empresas proceder a la expedición conjunta de billetes cuando la conexión entre distintos servicios, o de estos con otros modos de transporte, permita facilitar la continuidad de los viajes a través de los respectivos itinerarios (información extraída del Boletín Informativo 2 del Plan PLATA-Diciembre 2004).

⁴⁸ La notificante estima que a través del canal Internet tanto a usuarios finales como a agencias de viaje podrían representar un volumen de [...] millones de euros (valor total de los billetes vendidos), lo que representaría un [...] % del volumen de actividad total a través del conjunto de canales de distribución, estimado en [...] millones de euros.

Según la notificante, NEG cuenta con 68 puntos de venta propios en estaciones y terminales de autobús y tiene suscritos acuerdos con [...] agencias. Además, ha introducido el uso de las nuevas tecnologías en su negocio a través de tres sistemas distintos: compra online de billetes a través del portal MOVELIA, compra telefónica de billetes a través de un call center y compra de billetes en las máquinas automáticas expendedoras de billetes⁴⁹.

La notificante también señala que la red comercial del Grupo Continental consiste en: (i) 55 mostradores de venta de billetes en propiedad y máquinas expendedoras; (ii) mostradores de venta de billetes de propiedad pública, participando Continental en consorcios públicos que agrupan la venta de billetes de distintos proveedores de servicios; (iii) sistemas de venta a bordo en los vehículos de Continental (la mayoría de las ventas a bordo tienen lugar en las rutas de cercanías y regionales, ya que en las rutas urbanas se utilizan con mayor frecuencia los bonos de múltiples viajes); (iv) sistemas de venta telefónica (sobre todo utilizados por agencias de viaje); y (v) venta online a través de MOVELIA.

Dentro del transporte interurbano se están desarrollando, además, otros proyectos de comercialización de billetes, entre los que se encuentra la implantación del pago por móvil del sistema Mobipay. Finalmente, el principal canal de distribución del transporte urbano son los quioscos y determinadas sucursales bancarias.

VII.3 Fijación de precios

De acuerdo con el artículo 86 del ROTT, las tarifas aplicables a los servicios de transporte público regular permanente de viajeros de uso general se establecen en el título concesional y tienen la consideración de máximas, pudiendo cobrar el concesionario a los usuarios cualquier precio inferior a aquéllas.

La administración concedente revisa individualmente cada una de las concesiones, fija anualmente las tarifas aplicables y las actualiza periódicamente. La revisión se produce durante el segundo trimestre de cada año de acuerdo con criterios legalmente definidos, que toman en consideración el IPC del año anterior y un índice basado en el número de pasajeros transportados por kilómetro de ruta.

Según la notificante, NEG, por iniciativa propia, ofrece actualmente una política comercial con descuentos de diverso tipo en todos sus tráficos y ofertas puntuales en la práctica totalidad de corredores principales de largo recorrido. Entre estos descuentos y ofertas se encuentran los siguientes: descuento de un 50% a niños y tercera edad, descuentos en servicios de clase superior, descuentos en Ida y Vuelta en expediciones “valle” y bonos multiviaje en diferentes trayectos.

Según la notificante, MOVELIA aplica por la intermediación en la venta de billetes una comisión uniforme para todos los trayectos y operadores, existiendo dos tipos: para billetes nacionales un [...] % del precio del billete y para billetes internacionales un [...] % del precio del billete. Además aplica un coste de gestión que cobra al cliente final, sin alterar las tarifas, que es variable y lo establece según su política comercial.

VII.4 Barreras de entrada

La notificante señala que no existen barreras a la entrada en el mercado y considera que los requisitos legales señalados son fácilmente asumibles por cualquier operador.

⁴⁹ Según datos de la Memoria de NEG, obtienen un 14% de sus ventas de billetes provienen de la venta a través de medios electrónicos, Internet, venta telefónica, etc.



Por su parte, en su Informe C45/99 ALIANZA BUS/ENATCAR, el TDC identificó las siguientes barreras de acceso al mercado de concesiones estatales de transporte público regular permanente de uso general:

- 1) *El propio régimen concesional* constituye una barrera a la entrada porque concede el monopolio de la explotación de la línea durante todo el período concesional.
- 2) Cierre del mercado para nuevos entrantes por la *duración de las concesiones* (de 8 a 20 años), *ampliaciones* de plazos de las existentes o *unificaciones* fuera del sistema de concurso.
- 3) *Captura del regulador*: el TDC consideró como indicios de captura del regulador, además de los citados en el apartado anterior, otros, como la escasa ponderación en los concursos de las rebajas tarifarias y, finalmente, el régimen preferencial⁵⁰ del que gozan los concesionarios anteriores en la adjudicación de concursos de renovación así como el relativo a la obtención de contratos de transporte regular de uso especial⁵¹.
- 4) *Asimetría de la información*: dificultades para los operadores de obtener información sobre la demanda, como consecuencia del régimen de exclusividad en el que se explotan las concesiones y de la carencia de medios adecuados de control por parte de la administración para contrastar la calidad de la información suministrada por las concesionarias. La existencia de un problema de información asimétrica se pone de manifiesto en la inadecuación entre las condiciones que establece el regulador en los concursos y las que finalmente se contratan.

Sin embargo, como señalan la notificante y el propio Ministerio de Fomento, el marco regulatorio considerado en el pronunciamiento del TDC se ha modificado⁵² significativamente:

- Se ha reducido el período de duración de las concesiones a un mínimo de seis y un máximo de quince años⁵³, en lugar de los ocho y veinte años originariamente previstos y se ha introducido una fórmula de aplicación automática para la revisión anual de las tarifas⁵⁴ de las concesiones⁵⁵. Este período será incluso inferior en los futuros contratos concesionales competencia del Ministerio de Fomento, según el informe evacuado por el mismo en los que contempla una duración de entre 8 y 12 años.
- La regulación estatal (artículo 108 antiguo del ROTT) ha eliminado el régimen preferencial de los concesionarios de líneas regulares para obtener contratos de otros servicios de transporte regular de uso especial coincidentes con el servicio regular de uso general, que incidía en la libre selección del prestatario por parte del cliente.
- Se sientan bases para eliminar la asimetría de la información, estableciendo que sean llamados a la información pública expresa y directamente los concesionarios de servicios regulares de la misma clase que pudieran resultar directa o indirectamente afectados por un

⁵⁰ Regulado por el artículo 74.2 de la LOTT y 73.3 del ROTT

⁵¹ Regulado por el artículo 108 antiguo del ROTT que establecía un derecho de tanteo del concesionario sobre otros servicios de transporte regular de uso especial que eran coincidentes con el servicio regular de uso general.

⁵² Principalmente por la Ley 10/2003, de 20 de mayo de 2003 de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y Transporte, procedente del RDL 4/2000 y el R.D. 1225/2006 que modifica el ROTT.

⁵³ Art. 2 del Real Decreto-Ley 4/2000, de 23 de junio, de Medidas Urgentes de Liberalización en el Sector Inmobiliario y de Transportes que modificó el artículo 72 de la LOTT.

⁵⁴ Art.80 de la Ley 24/2001, de 27 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del orden Social, que modifica el artículo 19 de la LOTT.

⁵⁵ Estas modificaciones no se consideraron suficientes por parte del TDC para levantar las condiciones 1ª y 3ª impuestas a ALIANZA BUS por el Consejo de Ministros en el año 2000, en el informe que evacuó con fecha 17 de noviembre de 2003 en respuesta a la solicitud de modificación formulada por ésta.

nuevo servicio. En este sentido, el “Protocolo de Apoyo para fijar los criterios de los concursos de las concesiones de servicios públicos de transporte de viajeros, regulares y de uso general, de competencia del Ministerio de Fomento que venzan a partir de 2007”⁵⁶ introduce determinadas previsiones como la incorporación de información a los licitadores relativa a los viajeros-kilómetro medios en los últimos 5 años y el dato del último año disponible, información sobre plantillas y costes laborales para que pueda valorarse la subrogación de los contratos laborales o la relación de los vehículos de la concesión susceptible de seguir prestando sus servicios⁵⁷.

- Respecto a las solicitudes de modificaciones o unificaciones, el artículo 92 del ROTT, en su nueva redacción, señala que la inclusión de una concesión en un procedimiento de unificación sólo será posible a partir de que hayan transcurrido tres años desde su plazo de vigencia y dejará de serlo cuando falten menos de dos para la finalización de aquél. Estos mismos periodos son aplicables a posibles solicitudes de modificaciones del título concesional. De esta forma, se reducen significativamente las posibilidades de unificación y modificación de las concesiones sin mediar concurso.

Los servicios unificados serán objeto de una nueva concesión, que tendrá como plazo de duración la media de los años de vigencia que les resten a las concesiones que se unifiquen, ponderados por el factor vehículos-kilómetros anuales.

- El R.D. 1225/2006 ha suprimido, además, la posibilidad de que la Administración aumente el plazo de la concesión unificada, que en la anterior redacción podía llegar a alcanzar hasta el 20% del que en otro caso correspondería.
- Se introduce objetividad en las adjudicaciones estableciendo la obligatoriedad de que los pliegos de condiciones establezcan módulos objetivos para la valoración de las distintas ofertas⁵⁸ y condiciones que garantizan principalmente que en las modificaciones de antiguas concesiones no sometidas a concurso previo se mantenga el equilibrio económico de los supuestos básicos de adjudicación del concurso originario⁵⁹, introduciendo la garantía de que se dé igual relación entre los costes generados por la explotación y su tarifa antes y después de la modificación de la concesión.

En todo caso, como indica el informe del Ministerio de Fomento, no se ha suprimido el régimen preferencial del anterior concesionario en caso de que iguale la oferta de terceros (artículo 74.2 de la LOTT), respetándose dicha provisión en los futuros concursos⁶⁰

Por otra parte, los requisitos técnicos, económicos y financieros que se establezcan en las futuras concesiones podrían suponer, según los casos, una barrera a la entrada para los operadores existentes y potenciales entrantes. En concreto, cabe señalar que los requisitos técnicos de los nuevos concursos para la renovación de las concesiones estatales establecidos por el Ministerio de Fomento prevén exigir la acreditación de experiencia previa de 5 años en

⁵⁶ Suscrito por el Ministerio de Fomento, el Comité Nacional de Transporte por Carretera, FENEBUS, ASINTRA, ANETRA UGT, CCOO, CERMI, el Consejo de Consumidores y Usuarios, ACABUS, ANFAC y ANIACAM.

⁵⁷ Fomento preparará una norma básica que haga públicas las características de los vehículos tipo.

⁵⁸ Art. 73.2 del ROTT.

⁵⁹ Art. 77.3 del ROTT.

⁶⁰ Por su parte, la notificante señala al respecto que considera que cualquier modificación en los servicios que se sacan a concurso pondría en cuestión la aplicación de este derecho, ya que la concesión objeto de licitación no sería exactamente la misma que la que venía explotando el anterior concesionario.



actividades similares y de la propiedad de un número de autobuses de al menos el 50% del exigido en el pliego (admitiendo contratos de arrendamiento).

Además, la acreditación de la capacidad económica y financiera que exige el art. 40 del ROTT supedita ésta a determinados requisitos de capital social de las empresas que realicen transporte de mercancías o de viajeros que vendrá determinado por un valor mínimo en función del número de vehículos (el capital desembolsado y reservas será, al menos, 9.000 euros cuando utilicen un solo vehículo, a las que se añadirán 5.000 euros más por cada vehículo adicional).

Por último, si bien los baremos de puntuación de los citados concursos, según el Protocolo firmado con los agentes del sector introducen objetividad, se han modificado respecto a los que prevalecían en el momento del análisis de la operación del TDC reiteradamente señalada⁶¹ de forma que las reducciones en las tarifas parecen relativamente menos ponderadas frente a otros criterios. En este punto, cabe señalar que, según los casos, se puntúan otros aspectos como la implantación de sistemas de información al usuario mediante nuevas tecnologías, medidas especiales de atención al público y de comercialización ofrecidas por el operador de diverso tipo⁶² (que no implican necesariamente la titularidad de las mismas sino la disponibilidad, en opinión de la notificante), disponibilidad de instalaciones propias para realizar paradas⁶³, etc.

VIII. VALORACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición del control exclusivo de CONTINENTAL AUTO, S.L.U. y sus filiales y participadas (CONTINENTAL AUTO) por parte de NATIONAL EXPRESS GROUP PLC (NEG), grupo británico que ya estaba presente en el mercado español tras adquirir en 2005 el control de las sociedades que comprenden el denominado "Grupo ALSA" (ALSA).

La adquirente y la adquirida operan en España principalmente en la prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera y son titulares directa e indirectamente de diversas concesiones, de ámbito estatal, autonómico y urbano, así como de concesiones de gestión de estaciones de autobuses y participaciones en MOVELIA, sociedad que comercializa billetes de autobús por Internet.

VIII.1 Posición en el mercado

La prestación de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera se realiza en régimen concesional. Las tarifas máximas y condiciones generales de la prestación del servicio se fijan por la Administración.

En relación con la competencia intermodal, dado que las concesiones se otorgan en exclusiva, y no habiendo, por tanto, rutas coincidentes de autobús de dos operadores, la operación no entrañaría desde el punto de vista de la demanda en la competencia intermodal ninguna modificación de la estructura del mercado

⁶¹ Cabe citar como ejemplo que las tarifas en el sistema anterior establecían un módulo de un punto por cada 0,5% de reducción de la tarifa propuesta en el pliego, con un máximo de 32, mientras que ahora se establece un máximo de 10 puntos sobre 100. Por otro lado, se prima la asunción de la plantilla del concesionario anterior.

⁶² Entre las que presumiblemente se encontraría la información, reserva y venta de billetes en Internet o a través de *call center*, etc.

⁶³ Señala la notificante que el Protocolo del Ministerio de Fomento de 24 de abril de 2007 establece una puntuación de 4 puntos sobre 100 por la aportación de un título de disposición de estaciones de autobuses y otras instalaciones en alguna de las localidades afectadas por la concesión, matizando que el espíritu que ha estado presente para esta valoración es el de que sean instalaciones más allá de aquellas públicas existentes. Por otro lado se basa en el concepto de disposición, no de ser titular de la concesión.



De esta forma, las modificaciones se producen en la estructura de la oferta “por el mercado” en el momento del concurso público para la adjudicación de las concesiones de transporte interurbano o urbano en el ámbito nacional, salvo que el análisis en profundidad de la operación notificada determine la existencia de mercados de ámbito inferior.

Según la notificante, en España había en 2005 un total de 110 concesiones estatales de transporte regular permanente de viajeros por carretera. Estas concesiones generaron en 2005 unos ingresos de 398 millones de euros, con 1502 vehículos adscritos. Por su parte, las concesiones de ámbito autonómico ascienden a 1.342 y generaron unos ingresos de 1.731 millones de euros en 2005. Unas 800 empresas operan en el ámbito regional, 58 en el nacional y 42 en el urbano.

En el mercado de transporte público regular permanente de uso general interurbano (estatal y autonómico) de viajeros en 2005, NEG es el primer operador con una cuota del [0-10]% en ingresos seguido de CONTINENTAL ([0-10]%). Como consecuencia de la operación, desaparece el segundo operador del mercado y NEG alcanza una cuota del [10-20]% del mercado, por delante de AVANZA ([0-10]%), TITSA ([0-10]%), Grupo Damas ([0-10]%) y Salcai-Utinsa ([0-10]%). La entidad resultante sería titular del 8,1% del total de concesiones (estatales y autonómicas) de transporte interurbano.

En el ámbito de las líneas estatales, NEG refuerza su liderazgo sumando la cuota de CONTINENTAL ([20-30]%), de forma que alcanza una cuota en ingresos del [60-70]%, muy por delante de AVANZA ([10-20]%) y Grupo Damas ([0-10]%). La entidad resultante sería titular de cerca del 26% de las concesiones estatales

Por su parte, en el segmento de concesiones de ámbito autonómico las partes suman una cuota en ingresos del [0-10]% del total nacional. Se trata de un mercado muy fragmentado en el que coexisten pequeñas empresas familiares con un número reducido de concesiones o autorizaciones, y grandes operadores con presencia en todas las actividades del sector. La presencia de NEG crece en la zona centro-norte, y, en particular, en Cantabria (controlará el 48% del número total de concesiones).

Por último, en relación con posibles segmentaciones del mercado de concesiones interurbanas en función de su importancia sólo se dispone en ésta primera fase de información relativa a las concesiones de ámbito estatal. De las 10 primeras concesiones estatales en ingresos, que representan el 53,7% de los ingresos totales por concesiones estatales, la entidad resultante representa el 76,15% (14,6 puntos corresponden a la adquirida) de los ingresos, frente al 23,85% de AVANZA. En todo caso, dicho porcentaje debe ser completado con información relativa a las concesiones autonómicas en la medida en que algunas de ellas son muy importantes en términos de ingresos y flota asociada.

Por su parte, la presencia de las partes en el transporte público regular urbano no es significativa considerando un ámbito nacional del mercado. ALSA refuerza su posición en este mercado sumando a sus 4 concesiones (ciudades de León, Palencia, Oviedo y Cartagena y su comarca, dos concesiones de CONTINENTAL (Torrejón de Ardoz y ciudad de Almería). Según estimaciones de la notificante su cuota se incrementará un 1% quedando por debajo del 4% de los ingresos de concesiones urbanas

La operación entraña, además, el refuerzo del número de estaciones de autobuses bajo control de NEG: por un lado suma cuatro estaciones gestionadas en exclusiva por CONTINENTAL (Almuñécar, Granada, Motril y Torrejón de Ardoz) y, por otro, adquiere la mayoría del capital de



otras tres en las que las partes en la operación eran accionistas minoritarios conjuntamente con otros operadores: Laredo, Bilbao y Aguilar de Campoo. De esta forma, tras la operación, NEG tendrá participación en 45 estaciones de autobuses, de las cuales 17 estarán controladas con carácter exclusivo. Según información de la notificante, las estaciones en las que participa NEG representan alrededor de un 9% del número total de estaciones existentes.

VIII.2 Barreras a la entrada

El marco regulador (LOTT/ROTT) ha sido objeto de importantes modificaciones tendentes a introducir mejoras de la competencia por el mercado de concesiones de transporte público regular permanente de uso regular. En particular, es significativo que se inicie, por primera vez, un proceso renovador de la totalidad de las concesiones estatales abierto a la competencia.

En todo caso, se mantiene el derecho preferente del antiguo concesionario en igualdad de condiciones. Por otra parte, los requisitos de los futuros concursos podrían suponer una barrera de acceso para competidores potenciales, en particular, para pequeñas y medianas empresas.

Es preciso, asimismo, señalar que en el ámbito autonómico, la actuación reciente de algunos reguladores ha ido en la dirección de ampliar los plazos de vigencia de las concesiones existentes. De esta forma, en algunas CC.AA. la entrada de nuevos operadores o el crecimiento de los existentes quedan limitados a las adquisiciones de empresas ya concesionarias o a la creación de nuevas concesiones.

Por último, cabe mencionar la posible convergencia entre el ámbito autonómico y el nacional derivada de la regulación comunitaria. El Reglamento CE sobre servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, que se encuentra actualmente en su fase final de tramitación, puede contribuir a limitar diferencias y a homogeneizar las condiciones concesionales.

VIII.3 Conclusión

A la luz de las consideraciones anteriores, parece conveniente confirmar si cabe considerar o no dentro del mismo mercado de producto las concesiones de líneas de autobuses interautonómicas e intraautonómicas y el ámbito nacional o no de tal mercado, sobre la base de los criterios de sustituibilidad de la oferta antes citados. Tal es el enfoque que defiende el Ministerio de Fomento y que comparte la notificante, frente a la consideración de mercados definidos en función de la autoridad concedente.

Adicionalmente, debe valorarse, considerando las reformas regulatorias que se han producido desde el año 2000 y la naturaleza del mercado concesional, si la posición de entidad resultante de la operación de concentración sería o no contestable por terceros. En particular, debe valorarse, por una parte, si la entidad resultante dispondría de ventajas irreplicables por terceros que afectasen a la competencia efectiva por la renovación de las concesiones de transporte interurbano que se producirán en los próximos años y, por otra, si la operación supondría una pérdida de competencia referencial significativa para el regulador a la hora de adjudicar los contratos.

En suma, la valoración de la operación exige un análisis en profundidad de sus efectos para descartar que, como consecuencia de la misma, se produzca un deterioro significativo de la competencia efectiva.



IX. PROPUESTA

En atención al análisis anterior, se propone **remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del artículo 15 bis, 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia.

Dicha propuesta se entiende sin perjuicio del cumplimiento de la normativa sectorial aplicable



ANEXO I

INGRESOS Y CUOTAS DE MERCADO DE CONCESIONES ESTATALES - 2006 -				
OPERADOR/CONCESIÓN	Vcto.	INGRESOS miles €	% s/ total operador	% s/ total mercado
ALSA				
VAC-031 MURCIA-VALENCIA	2012	[...]	1,1	0,4
VAC-132 ALICANTE-MURCIA, con hijuelas	2013	[...]	0,6	0,2
VAC-120 MURCIA-ALMERÍA, con hijuelas	2013	[...]	1,7	0,7
VAC-097 BORES-SANTANDER, con hijuelas	2008	[...]	0,02	0,01
VAC-032 GIJÓN-MADRID, con hijuelas)	2013	[...]	13,2	5,3
VAC-046 IRÚN-TUY, con hijuelas	2016	[...]	10,3	4,2
VAC-055 MADRID-ALICANTE, con hijuelas	2015	[...]	15,0	6,0
VAC-088 OURENSE-BENAVENTE	2013	[...]	0,01	0,01
VAC-091 LEÓN-MADRID, CON HIJUELAS	2012	[...]	7,8	3,2
VAC-099 MADRID-ZARAGOZA-BARCELONA	2013	[...]	14,1	5,7
VAC-101 BADAJOZ-IRÚN, CON HIJUELAS	2018	[...]	3,3	1,3
VAC-108 SANTANDER-BILBAO-BARCELONA, CON HIJUELAS	2016	[...]	2,5	1,0
VAC-112 GIJÓN-IRÚN FRONTERA FRANCESA, CON HIJUELAS	2013	[...]	6,3	2,5
VAC-139 GIJÓN-VALLADOLID-SEVILLA	2014	[...]	3,0	1,2
VAC-140 SALAMANCA-LEÓN-SANTANDER-LAREDO	2016	[...]	0,3	0,1
VAC-150 SEVILLA Y MÁLAGA A MONTGAT Y MANRESA, con hijuelas	2013	[...]	17,6	7,1
VAC-153 BARCELONA-SANTIAGO DE COMPOSTELA, con hijuelas	2015	[...]	3,2	1,3
Subtotal ALSA		[...]		40,4
CONTINENTAL				
VAC-050 MADRID-ARANDA DE DUERO	2013	[...]	1,7	0,3
VAC-157 MADRID-IRÚN, con hijuelas	2015	[...]	46,4	7,8
VAC-092 MADRID-GRANADA-ALMUÑÉCAR	2012	[...]	12,9	2,2
VAC-023 MADRID-TOLEDO, con hijuelas*	2013	[...]	7,0	1,2
VAC-044 MADRID-GUADALAJARA, con hijuelas*	2013	[...]	10,2	1,7
VAC-020 MADRID-BURGO DE OSMA, con hijuelas*	2013	[...]	5,2	0,9
VAC-022 LOGROÑO-SORIA-MADRID, con hijuelas	2013	[...]	10,4	1,8
VAC-025 MURCIA-SEVILLA POR GRANADA	2013	[...]	5,3	0,9
VAC-033 FRAGA-BINEFAR-LÉRIDA-MEQUINENZA-HUESCA	2013	[...]	0,4	0,07
VAC-034 VIELLA-LLEIDA, con hijuelas	2018	[...]	0,5	0,08
VAC-065 LANESTOSA-BILBAO	2013	[...]	0,1	0,02
Subtotal CONTINENTAL*		[...]		16,9
Subtotal ALSA+CONTINENTAL		[...]		57,3
TOTAL MERCADO*		[...]		100,00
* No incluye la parte de los ingresos de estas tres concesiones correspondientes al contrato con el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid en el que están integradas.				

Fuente: Ministerio de Fomento



ANEXO II

CONCESIONES ESTATALES DE AUTOBUSES

CÓDIGO	TITULAR	VIAJEROS-KM	RECAUDACIÓN (€)	% ACUMULADO S/TOTAL	NÚMERO DE AUTOBUSES	ANTIGÜEDAD
VAC-157	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	7,8%	[...]	[...]
VAC-051	AUTO RES S.L.	[...]	[...]	15,3%		
VAC-150	TTES. BACOMA, SA (NEG)	[...]	[...]	22,4%	[...]	[...]
VAC-055	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	28,5%	[...]	[...]
VAC-099	TRANSPORTES DE VIAJEROS DE ARAGON S.A.(ARATESA)	[...]	[...]	34,2%	[...]	[...]
VAC-032	ALSA INTERPROVINCIAL SA (NEG)	[...]	[...]	39,5%	[...]	[...]
VAC-127	AUTO RES S.L.	[...]	[...]	43,8%		
VAC-046	INTERURBANA DE AUTOCARES SA (NEG)	[...]	[...]	48,0%	[...]	[...]
VAC-091	ALIANZA BUS S.L. (NEG)	[...]	[...]	51,2%	[...]	[...]
VAC-112	RUTAS DEL CANTABRICO, S.L. (NEG)	[...]	[...]	53,7%	[...]	[...]
VAC-098	DAIBUS S.L	[...]	[...]	56,1%		
VAC-092	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	58,3%	[...]	[...]
VAC-012	BILMAN BUS SL	[...]	[...]	60,3%		
VAC-022	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	62,1%	[...]	[...]
VAC-136	VIGO-BARCELONA, S.A. (VIBASA)	[...]	[...]	63,8%		
VAC-044	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	65,6%	[...]	[...]
VAC-087	AVANZA LINEAS INTERURBANAS, SA	[...]	[...]	67,3%		
VAC-104	AUTOCARES COSTA AZUL SA	[...]	[...]	68,8%		
VAC-148	SOCIBUS S.A.	[...]	[...]	70,1%		
VAC-101	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	71,5%	[...]	[...]
VAC-153	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	72,8%	[...]	[...]
VAC-152	AUTOCARES SAMAR SA	[...]	[...]	74,1%		
VAC-139	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	75,3%	[...]	[...]
VAC-156	SECORBUS SL	[...]	[...]	76,5%		
VAC-023	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	77,7%	[...]	[...]
VAC-154	LA HISPANO DE FUENTE EN SEGURES SA	[...]	[...]	78,8%		
VAC-144	LINEAS EXTREMEÑAS DE AUTOBUSES (LEDA)	[...]	[...]	79,9%		
VAC-115	LA SEPULVEDANA S.A.	[...]	[...]	81,0%		
VAC-108	VIAJES POR CARRETERA, S.A. (NEG)	[...]	[...]	82,0%	[...]	[...]
VAC-093	AVANZA LINEAS INTERURBANAS, SA	[...]	[...]	82,9%		
VAC-133	AUTOBUSES TERUEL ZARAGOZA S.A. (TEZASA)	[...]	[...]	83,8%		
VAC-025	TRANSPORTES ALSINA GRAELLS SUR S.A. (CONT)	[...]	[...]	84,7%	[...]	[...]
VAC-020	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	85,6%	[...]	[...]
VAC-116	AUTOMNIBUS INTERURBANOS S.A. (AISA)	[...]	[...]	86,4%		
VAC-060	ALMERAYA S.A.	[...]	[...]	87,2%		
VAC-001	DAINCO S A (participada en 1/3 por ALSA-NEG-)	[...]	[...]	88,1%		

**CONCESIONES ESTATALES DE AUTOBUSES**

CÓDIGO	TITULAR	VIAJEROS-KM	RECAUDACIÓN (€)	% ACUMULADO S/TOTAL	NÚMERO DE AUTOBUSES	ANTIGÜEDAD
VAC-081	ENCARTACIONES, S. A.	[...]	[...]	88,8%		
VAC-120	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	89,5%	[...]	[...]
VAC-114	AUTOBUSES ALSINA, SL	[...]	[...]	90,2%		
VAC-155	LLORENTE BUS S.L.	[...]	[...]	90,9%		
VAC-130	AUTOMNIBUS INTERURBANOS S.A. (AISA)	[...]	[...]	91,4%		
VAC-145	LINECAR, S.A.	[...]	[...]	91,9%		
VAC-066	DAMAS S.A.	[...]	[...]	92,4%		
VAC-031	AUTOCARES MURCIA-VALENCIA SAU (NEG)	[...]	[...]	92,9%	[...]	[...]
VAC-075	COMPANÍA DE TRANSPORTES ALTO ARAGONESA, S.A.	[...]	[...]	93,3%		
VAC-049	LOGROZA , S.L.	[...]	[...]	93,7%		
VAC-149	AUTOCARES SAMAR SA	[...]	[...]	94,2%		
VAC-076	TRANSPORTES HERNADEZ PALACIO, S.A. (THERPASA)	[...]	[...]	94,6%		
VAC-053	RENFE-INIGO S.A. (Participada en 1/3 por ALSA-NEG-)	[...]	[...]	94,9%		
VAC-138	UNIONBUS TRANSPORTES DE VIAJEROS SAU	[...]	[...]	95,3%		
VAC-068	DOALDI SA	[...]	[...]	95,7%		
VAC-040	LA REQUENENSE DE AUTOBUSES CL SA	[...]	[...]	96,0%		
VAC-124	COMPANÍA DE TRANSPORTES ALTO ARAGONESA, S.A.	[...]	[...]	96,3%		
VAC-043	AGREDA AUTOMOVIL, S.A.	[...]	[...]	96,6%		
VAC-126	AUTO TRANSPORTES LOPEZ SL	[...]	[...]	96,9%		
VAC-050	CONTINENTAL AUTO SL (CONT)	[...]	[...]	97,2%	[...]	[...]
VAC-010	COMPANÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA SA	[...]	[...]	97,5%		
VAC-132	LA ALBATERENSE SAU (NEG)	[...]	[...]	97,7%	[...]	[...]
VAC-005	AUTOCARES CER, SA	[...]	[...]	97,9%		
VAC-064	AUTOCARES SAMAR SA	[...]	[...]	98,0%		
VAC-151	COMPANÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA SA	[...]	[...]	98,2%		
VAC-080	LARREA SA	[...]	[...]	98,3%		
VAC-137	EXTREMADURA-LEVANTE, S.A.	[...]	[...]	98,5%		
VAC-103	AUTO TTE PARELLADA,SL	[...]	[...]	98,6%		
VAC-140	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	98,7%	[...]	[...]
VAC-017	AUTOMOVILES BAJO ARAGON, S.A.	[...]	[...]	98,8%		
VAC-072	GIMENEZ GARCIA HERMANOS S.A.	[...]	[...]	98,9%		
VAC-063	SEAL SA	[...]	[...]	99,0%		
VAC-034	S.A. ALSINA GRAELLS DE AUTO TRANSPORTES (CONT)	[...]	[...]	99,1%	[...]	[...]
VAC-073	COMPANÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA SA	[...]	[...]	99,1%		
VAC-109	GIMENEZ GARCIA HERMANOS S.A.	[...]	[...]	99,2%		
VAC-033	S.A. ALSINA GRAELLS DE AUTO TRANSPORTES (CONT)	[...]	[...]	99,3%	[...]	[...]
VAC-015	AUTOBUSES JIMENEZ SUR S.A	[...]	[...]	99,3%		
VAC-121	FLORA VILLA SA	[...]	[...]	99,4%		

**CONCESIONES ESTATALES DE AUTOBUSES**

CÓDIGO	TITULAR	VIAJEROS-KM	RECAUDACIÓN (€)	% ACUMULADO S/TOTAL	NÚMERO DE AUTOBUSES	ANTIGÜEDAD
VAC-067	AUTOMOVILES SOTO Y ALONSO SL	[...]	[...]	99,5%		
VAC-125	AUTOBUSES PALOMERA, S.A.	[...]	[...]	99,5%		
VAC-095	AUTOBUSES JIMENEZ SL.	[...]	[...]	99,6%		
VAC-105	EMPRESA LAX SA	[...]	[...]	99,6%		
VAC-111	LA HISPANO ANSOTANA SA	[...]	[...]	99,6%		
VAC-082	COMPANÍA EUROPEA DE VIAJEROS ESPAÑA SA	[...]	[...]	99,7%		
VAC-057	RENFE CORMA SA	[...]	[...]	99,7%		
VAC-059	LA SERRANICA SL	[...]	[...]	99,7%		
VAC-086	LA HISPANO IGUALADINA, SA	[...]	[...]	99,8%		
VAC-096	LINEA REGULAR FRANCISCO RAMON S.L.	[...]	[...]	99,8%		
VAC-074	TRANSPORTES PESA SA	[...]	[...]	99,8%		
VAC-118	EMPRESA DE AUTOMOVILES GALO ALVAREZ	[...]	[...]	99,8%		
VAC-085	AUTOCARES NOVATOUR SL	[...]	[...]	99,8%		
VAC-135	AUTOCARES SAMAR SA	[...]	[...]	99,9%		
VAC-065	AUTOCARES DISCRECIONALES DEL NORTE, S.L. (CONT)	[...]	[...]	99,9%		
VAC-113	EMPRESA DE AUTOMOVILES GALO ALVAREZ	[...]	[...]	99,9%		
VAC-079	TRAP S.A.	[...]	[...]	99,9%		
VAC-083	AUTOMNIBUS INTERURBANOS S.A. (AISA)	[...]	[...]	99,9%		
VAC-077	TRAP S.A.	[...]	[...]	99,9%		
VAC-110	AUTOCARES CLEMENTE SL	[...]	[...]	99,9%		
VAC-129	VIAJES EL ZAMORANO SL	[...]	[...]	99,9%		
VAC-106	AUTO TRANSPORTES TERUEL SL	[...]	[...]	99,9%		
VAC-056	AUTO TRANSPORTES UREÑA SA	[...]	[...]	100,0%		
VAC-100	GONZALEZ Y DE LA RIVA SL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-097	TTES.TERRESTRES CANTABROS, S.A. - TURRYTRANS (NEG)	[...]	[...]	100,0%	[...]	[...]
VAC-071	AUTOBUSES URBANOS DE TALAVERA SL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-088	GRUPO ENATCAR, S.A. (NEG)	[...]	[...]	100,0%	[...]	[...]
VAC-061	GOLDEN BUS SL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-128	VIAJES EL ZAMORANO SL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-131	AUTOCARES MOLINERO SL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-122	MUÑOZ SAEZ DE MATURANA, MANUEL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-123	MUÑOZ SAEZ DE MATURANA, MANUEL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-078	AUTOCARES LOPEZ FERNANDEZ SL	[...]	[...]	100,0%		
VAC-117	UZTURRE BUS, S.A.	[...]	[...]	100,0%		
TOTAL			[...]	100%		

Fuente: Ministerio de Fomento para los códigos viajeros-km e ingresos y notificante para número de autobuses de las partes y antigüedad.



ANEXO III

Tte. Regular Interurbano Nacional Tte. Regular Interurbano Autonómico Tte. Urbano		Presencia de los principales Grupos de Transporte en la explotación de Servicios de Transporte Interurbano y Urbano de viajeros																
		Madrid	Cataluña	Galicia	Cantabria	Asturias	País Vasco	Navarra	La Rioja	Aragón	Valencia	Castilla y León	C. la Mancha	Reg. de Murcia	Andalucía	Extremadura	Islas Baleares	Canarias
ALSA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
CONTINENTAL	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
AVANZA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
GRUPO MONBUS - ELSA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
CTSA-PORTILLO-ALMERAYA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
GRUPO TRAPSA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
GRUPO DAMAS - INTERBÚS - LEDA - GIMÉNEZ G ^a	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
GRUPO SAMAR - AMARILLOS	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
GRUPO JIMÉNEZ	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
AISA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
ALSINA-REQUENENSE	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
BILMAN BUS	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
ALOSA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
HIFE	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
LINECAR	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
GRUPO RUIZ	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
ÁGREDA AUTOMÓVILES	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
COSTA AZUL	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
LA SEPULVEDANA / UNIONBUS	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
LINESUR	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
RENFE ÍNIGO	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
CEVESA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
ARRIVA	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■
LA UNION	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■	◆	○	■



Presencia de los principales Grupos de Transporte en la explotación de Servicios de Transporte Interurbano y Urbano de viajeros

Tte. Regular Interurbano Nacional																	
Tte. Regular Interurbano Autonómico																	
Tte. Urbano	Madrid	Cataluña	Galicia	Cantabria	Asturias	País Vasco	Navarra	La Rioja	Aragón	Valencia	Castilla y León	C. la Mancha	Reg. de Murcia	Andalucía	Extremadura	Islas Baleares	Canarias
DAINCO (DAMAS-INTERCAR-COMES)			◆								◆			◆			
PESA						◆ ○	◆										
ENCARTACIONES				◆		◆ ○											
CERECEDA											○		○	○			
GRUPO SUBUS										○ ■		■					
SAMA/MAITOURS	○				○												
LA RONCALESA						○	○										
LA UNION ALAVESA						○		○									
THERPASA									○	○							
SAGALES		○ ■															
PLANA		○								○							
SOTO Y ALONSO											◆ ○						
TRES PILARES											○				○		
SEVIBUS - SECORBUS	◆													◆			
MILO													○		○		
CARRERAS												○			○		
LAZARA			○														
FREIRE			○														
PIÑA			○														
VÁZQUEZ			○														
FERNÁNDEZ					○												
BUS NARCEA					○												
ALCOTÁN					○												
ROCES					○												
10 HERMANOS				○													
PALOMERA				○													
RUIZ				○													
ARRIAGA						○											
CONDA							○										
AUT. ZARAGOZA									○								
JULIA			■														
LA REGIONAL VSA											○						
COMES														○			
BLAS Y CIA	○																
SALCAI-UTINSA																	○

Fuente: notificante