

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C- 1042/19 ACITURRI/ALESTIS

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 3 de junio de 2019 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) notificación de la operación de concentración consistente en la adquisición del control exclusivo por parte de ACITURRI AERONÁUTICA, S.L.U. (en adelante, ACITURRI) sobre ALESTIS AEROSPACE, S.L. (ALESTIS), mediante la adquisición del 75,95% de su capital social.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por ACITURRI según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), por superar los umbrales establecidos en las letras a) y b) del artículo 8.1. de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.
- (3) En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.5 de la LDC, con fecha 6 de junio de 2019 la Dirección de Competencia requirió a la notificante información de carácter necesario para la resolución del expediente, acordándose la suspensión del plazo máximo para dictar resolución en primera fase establecido en el artículo 36.2.a) de la LDC.
- (4) La información fue cumplimentada con fecha 18 de junio de 2019, procediéndose a reanudar el cómputo del plazo de resolución del expediente en la misma fecha.
- (5) En consecuencia, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **15 de julio de 2019**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (6) La operación notificada es una concentración económica en el sentido del artículo 7.1 b) de la LDC.
- (7) La operación no es de dimensión comunitaria, ya que no alcanza los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (8) La operación notificada cumple los requisitos previstos por la LDC al superarse los umbrales establecidos en el artículo 8.1.a) y 8.1.b) de la misma.
- (9) La ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia en España.

III. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (10) La operación consiste en la adquisición del control exclusivo por parte de ACITURRI AERONÁUTICA, S.L.U. (en adelante, ACITURRI) sobre ALESTIS AEROSPACE, S.L. (ALESTIS), mediante la adquisición del 75,95% de su capital

social¹.

- (11) Los principales términos de la operación, en lo que se refiere a la adquisición del 61,91% perteneciente a AIRBUS, se recogen en el Contrato de Compraventa de Participaciones (CCV) suscrito el [...]. No obstante, en virtud de la cláusula [...] de dicho CCV, el cierre de la adquisición de la citada participación a AIRBUS está condicionado a otra transacción, consistente en la formalización de un contrato de compraventa de participaciones entre ACITURRI (comprador) y ALTERIA CORPORACIÓN UNICAJA, S.L.U. y UNICAJA BANCO, S.A. (como vendedores), por el que ACITURRI adquiriría el 14,04% del capital social de ALESTIS AEROSPACE, S.L., titularidad de éstas.
- (12) Si bien la Sociedad Española de Participaciones Industriales (SEPI) mantendrá su participación del 24,05% en ALESTIS, sobre la base del borrador² de Pacto de Socios entre SEPI y ACITURRI, éste tendrá control exclusivo sobre ALESTIS³.
- (13) AIRBUS y ACITURRI han suscrito un Acuerdo de [...], firmado el [...], por el que AIRBUS asume distintos compromisos frente a ALESTIS y ACITURRI.

IV. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (14) Además del CCV suscrito entre las partes, AIRBUS S.A.S., AIRBUS OPERATIONS, S.L. y ACITURRI AERONÁUTICA han suscrito un Acuerdo de [...] (en adelante, AATP), el cual contiene diversas restricciones a la competencia que la notificante considera necesarias y accesorias a la misma.
- (15) Según informan las partes notificantes, el AATP está directamente vinculado a la realización de la operación, dado que, en su conjunto, el acuerdo persigue garantizar la continuidad y el cumplimiento de las relaciones contractuales ya existentes entre AIRBUS y ALESTIS/ACITURRI, así como la viabilidad del negocio adquirido.
- (16) Las restricciones contenidas en el AATP pueden clasificarse en función de si las mismas afectan a relaciones contractuales ya existentes (los “Contratos de Suministro”) o si se refieren a futuras relaciones comerciales de ALESTIS y/o ACITURRI con las SOCIEDADES DE AIRBUS⁴.
- (17) En concreto, los Contratos de Suministro afectados por el AATP, los cuales se relacionan en el Anexo [...] del AATP, son un total de [...] contratos, todos ellos en vigor actualmente, en los que el suministrador de [...] de ellos es ALESTIS

¹ Los propietarios actuales del 61,91% de las participaciones de ALESTIS AEROSPACE, S.L. son AIRBUS OPERATIONS, S.L.U., y AIRBUS DEFENCE AND SPACE, S.A.U., con un 60,64% y un 1,27%, respectivamente (conjuntamente consideradas AIRBUS). ALESTIS AEROSPACE S.L. se encuentra además participada en un 1,85% por ALTERIA CORPORACIÓN UNICAJA, S.L.U., en un 12,19% por UNICAJA BANCO, S.A. y en un 24,05% por SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES (SEPI).

² [...].

³ [...] Por otro lado, según la notificante, en virtud de la cláusula [...] del borrador de Pacto de Socios entre SEPI y ACITURRI, si bien ciertas decisiones requerirán del voto favorable de SEPI, los derechos de veto otorgados no le confieren control sobre ALESTIS a los efectos de la normativa de control de concentraciones, en la medida en que no se refieren a decisiones estratégicas de la empresa sobre política comercial.

⁴ En el AATP, se hace referencia conjuntamente a AIRBUS S.A.S. y AIRBUS OPERATIONS, S.L. como SOCIEDADES DE AIRBUS, y a cada una de ellas a título individual como SOCIEDAD DE AIRBUS.

([...]) y el suministrador de los [...] restantes, ACITURRI ([...]). El objeto de todos esos contratos es el suministro de determinados bienes y servicios a las correspondientes SOCIEDADES DE AIRBUS.

IV.1. RESTRICCIONES RELATIVAS A CONTRATOS VIGENTES (CLÁUSULA [...] DEL AATP)

- (18) La Cláusula [...] del AATP contiene diversas restricciones que afectan a los programas y unidades de trabajo cubiertos actualmente por los Contratos de Suministro.
- (19) La Cláusula [...] establece que el AATP permanecerá vigente por lo que respecta a cada Contrato de Suministro durante todo el tiempo en que éste se mantenga en vigor⁵, por lo que cualquier disposición que establezca una duración concreta solo será exigible durante dicho período (o con anterioridad, en caso de ser resuelto antes de su vencimiento)⁶.

Obligaciones de compra exclusiva

- (20) La Cláusula [...] del AATP⁷ establece el compromiso por parte de las SOCIEDADES DE AIRBUS de seguir recurriendo exclusivamente a ALESTIS o a ACITURRI como proveedores de las unidades de trabajo que están cubiertas actualmente por los Contratos de Suministro (lo cual significa cubrir el 100% de las necesidades de dichas [...] conforme a los Contratos de Suministro) hasta el [< 5 años], si bien este compromiso no se aplicará a cada uno de los Contratos de Suministro en caso de que las SOCIEDADES DE AIRBUS decidan ejercer su derecho a dicho Contrato de Suministro [...]⁸.
- (21) La notificante señala que el compromiso establecido en esta cláusula conlleva, en relación con cada uno de los Contratos de Suministro recogidos en el Anexo [...], un compromiso de aprovisionamiento para las SOCIEDADES DE AIRBUS consistente en adquirir a ALESTIS y/o a ACITURRI, según los casos, el 100% de sus necesidades asociadas a la [...] cubierta por el correspondiente Contrato de Suministro⁹ (de manera que el compromiso de aprovisionamiento no se refiere a la totalidad de las necesidades de suministro de AIRBUS, sino únicamente a aquellas asociadas [...] cubierta por el pertinente Contrato de Suministro, que comprende uno o más productos o servicios en el marco de un determinado programa de AIRBUS). Por ello, la notificante señala que no se trata de una obligación de compra en exclusiva (o cláusula de no competencia vertical en el sentido del Reglamento (UE) nº 330/2010, de 20 de abril de 2010, relativo a la aplicación del artículo 101.3 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas

⁵ [...]

⁶ Por otro lado, la notificante señala que las disposiciones establecidas en la [...], implicarán únicamente una novación de los contratos de suministro afectados, [...].

⁷ Denominada en el AATP [...].

⁸ Tal y como se dispone en la Cláusula [...] del AATP y Cláusula [...] del AATP.

⁹ Dicho compromiso de aprovisionamiento afecta únicamente, en relación con cada Contrato de Suministro, al producto o productos y/o al servicio o servicios asociados al concreto programa de AIRBUS que cubre el Contrato de Suministro en cuestión, denominados conjuntamente [...].

concertadas.

Compromiso de no resolución por falta de competitividad

- (22) La Cláusula [...] del AATP¹⁰ establece la suspensión del derecho de las SOCIEDADES DE AIRBUS a resolver total o parcialmente cualquier Contrato de Suministro por falta de competitividad de ALESTIS o de ACITURRI en la provisión de [...] incluidas en el ámbito del Contrato de Suministro, sin que la correspondiente SOCIEDAD DE AIRBUS pueda ejercerlas, entre la fecha en que se cumplan las Condiciones y [< 5 años].
- (23) Asimismo, la Cláusula [...] ¹¹ establece que, en caso de que, con posterioridad al [< 5 años], una SOCIEDAD DE AIRBUS pretendiera ejercer su derecho de resolución (total o parcial) alegando el motivo de falta de competitividad previsto en el Contrato de Suministro, la SOCIEDAD DE AIRBUS i) no tendrá derecho a resolver (parcial o totalmente) el Contrato de Suministro a menos que la diferencia entre el precio cobrado por ALESTIS o por ACITURRI sea al menos un [...] % mayor que el precio recurrente ofrecido por un competidor del mercado, siempre y cuando el resto de los términos y condiciones ofertados sean similares o comparables, y ii) debiendo la SOCIEDAD DE AIRBUS comunicar a ALESTIS y ACITURRI las carencias de su oferta en comparación con la mejor oferta recibida en el proceso de licitación (pero sin facilitar ninguna información comercialmente sensible), para permitir a ALESTIS o a ACITURRI igualar las condiciones de dicha oferta, entendiéndose que la SOCIEDAD DE AIRBUS deberá informar a todos los ofertantes que participen en el proceso de licitación acerca del mencionado derecho de igualación de la mejor oferta, y que ALESTIS o ACITURRI tendrán derecho a ejercer el derecho previsto en esta Cláusula en un plazo de [...] desde la recepción por parte de la SOCIEDAD DE AIRBUS de las ofertas del proceso de licitación.

Compromiso de no resolución por internalización

- (24) La Cláusula [...] del AATP¹² establece¹³ que cada una de las SOCIEDADES DE AIRBUS se compromete solidariamente con respecto a las demás, durante el periodo comprendido entre la fecha de cumplimiento de las Condiciones y el [> 5 años] a no resolver ninguno de los Contratos de Suministro (ni ninguna de las unidades de trabajo encargadas al amparo de dichos contratos) [...] con objeto de internalizar [...] suministradas en virtud del correspondiente Contrato de Suministro.

Cláusula de estabilidad de precios

- (25) La Cláusula [...] del AATP¹⁴ establece que las Partes del AATP se comprometen a mantener [...] (estabilidad de precios).

¹⁰ Denominada en el AATP [...].

¹¹ Contenida dentro del epígrafe correspondiente a [...] del AATP.

¹² Denominada en el AATP [...].

¹³ Salvo en cualquier de las circunstancias previstas anteriormente en la Cláusula [...] y Cláusula [...] del AATP.

¹⁴ Denominada en el AATP [...].

IV.2. RESTRICCIONES QUE AFECTAN A FUTURAS RELACIONES COMERCIALES CON LA VENDEDORA (CLÁUSULAS [...] DEL AATP)

- (26) La Cláusula [...] del AATP y la Cláusula [...] del AATP, a diferencia de las anteriores, no se limitan a los Contratos de Suministro y además únicamente serán aplicables en el supuesto de que el volumen de negocios estimado de ALESTIS para dos o más años naturales consecutivos en relación con un Periodo de Referencia de [...] años no alcance el Umbral [...] (en virtud de lo dispuesto en la Cláusula [...] del AATP).
- (27) La Cláusula [...] del AATP, relativa al [...] prevista de ALESTIS¹⁵, recoge los compromisos asumidos por parte de las SOCIEDADES DE AIRBUS, en base al citado [...] prevista por ALESTIS durante el periodo comprendido entre la fecha de cumplimiento de las condiciones (tal y como se define en el AATP y en el CCV) y el [> 5 años]. En particular, [...]¹⁶. Así, en el caso de que la facturación prevista de ALESTIS calculada [...] incluya dos o más años naturales consecutivos en los que la facturación prevista de ALESTIS no llegase al umbral [...], se aplicarán determinadas medidas, recogidas a continuación:

Compromiso de invitar a los procesos de licitación

- (28) La Cláusula [...] del AATP¹⁷ establece que las SOCIEDADES DE AIRBUS deberán invitar siempre a ALESTIS a participar en cualquier licitación que decidan lanzar dentro del ámbito de las aeroestructuras de ¹⁸. A petición expresa y justificada de ALESTIS, las SOCIEDADES DE AIRBUS deberán aceptar sustituir a ALESTIS por ACITURRI en dicho Proceso de licitación (en cuyo caso, ACITURRI disfrutará de las mismas condiciones que ALESTIS dentro del Proceso de licitación conforme a lo dispuesto en la Cláusula [...] del AATP y en la Cláusula [...] del AATP y que, en caso resultar adjudicataria para el suministro de alguna unidad de trabajo en el ámbito de un Proceso de licitación, la facturación que ACITURRI obtenga como resultado de ello se considerará incluida a efectos de cálculo dentro de la facturación prevista de ALESTIS).

Derechos de Última Oferta

- (29) La Cláusula [...] del AATP¹⁹ establece que, en la medida en que la normativa aplicable lo permita y siempre que ALESTIS haya presentado propuestas completas y competitivas durante las distintas fases del proceso de licitación, ALESTIS disfrutará de un Derecho de Última Oferta, consistente en que, en el ámbito de los Procesos de licitación de las SOCIEDADES DE AIRBUS²⁰, cuando en alguna ronda del citado Proceso ALESTIS presente una propuesta que no obtenga la máxima puntuación, las SOCIEDADES DE AIRBUS deberán reunirse

¹⁵ [...]

¹⁶ [...]

¹⁷ Denominada en el AATP [...]

¹⁸ Denominado [...] en el AATP.

¹⁹ Denominada en el AATP [...].

²⁰ En caso de que AIRBUS lance un proceso de subasta electrónica, éste se considerará equivalente al Derecho de Última Oferta, por lo que no será de aplicación la Cláusula [...] del AATP.

con ALESTIS para transmitirle sus comentarios²¹ acerca de los motivos por los que su propuesta no ha obtenido la máxima puntuación y permitirle que presente una propuesta revisada que será evaluada por las SOCIEDADES DE AIRBUS (que deberán informar de dicho derecho desde el principio a todos los licitantes que participen en el proceso).

- (30) Por otro lado, la Cláusula [...] del AATP²² recoge el denominado Derecho de Última Oferta de la fábrica de [...] (ALESTIS), de manera que desde la fecha en que se cumplan las Condiciones hasta el [> 5 años], ALESTIS disfrutará de un Derecho de Última Oferta en cualquier proceso de licitación organizado por cualquiera de las SOCIEDADES DE AIRBUS vinculado al suministro de cualquier unidad en las áreas de [...], correspondiente a las capacidades actuales de la fábrica de [...]. A diferencia del Derecho de Última Oferta, este Derecho de Última Oferta de la fábrica de [...] será aplicable independientemente de la superación o no del correspondiente umbral [...] citado, siendo el resto de términos análogos a los dispuestos para el Derecho de Última Oferta anteriormente citado.

IV.3. VALORACIÓN

- (31) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante, LDC), establece que *“en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”*.
- (32) La Comunicación de la Comisión Europea sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03) considera que, *“para obtener el valor íntegro de los activos transferidos, el comprador debe gozar de algún tipo de protección frente a la competencia del vendedor que le permita fidelizar la clientela y asimilar y explotar los conocimientos técnicos”*.
- (33) Conviene recordar que el AATP no solo contiene disposiciones que afectan al negocio adquirido sino también a la notificante en su condición de proveedora de las SOCIEDADES DE AIRBUS con carácter previo a la operación (ello se ve en el hecho de que los “Contratos de Suministro” no solo contengan contratos de ALESTIS sino también de ACITURRI).
- (34) En vista de lo anterior, es necesario comenzar aclarando que todas aquellas cláusulas del AATP que afecten a la relación preexistente entre el comprador (ACITURRI) y las SOCIEDADES AIRBUS no se consideran restricciones accesorias en ningún caso, dado que no son objeto de la presente operación ni tampoco necesarios para su realización. Por lo tanto, solamente se valoran como potenciales restricciones accesorias aquellas que se ciñan a los Contratos de Suministro que afecten al negocio objeto de la operación (ALESTIS).
- (35) Asimismo, si bien las restricciones contenidas en la Cláusula [...] y Cláusula [...] del AATP, tendrán efectos solamente en caso de que la Facturación Prevista de

²¹ Sin que quepa por su parte ningún acceso a información comercialmente sensible acerca de la propuesta presentada por ninguno de los otros licitantes que participen en el Proceso de licitación.

²² Denominada en el AATP [...].

ALESTIS no alcance los umbrales determinados [...], se valorará las mismas suponiendo que se cumplen las condiciones necesarias para su aplicación.

- (36) En primer lugar, en cuanto a las obligaciones de compra y de suministro, la Comunicación de la CE 2005/C 56/03 establece que, *“en muchos casos, el traspaso de una empresa o de parte de una empresa puede acarrear la ruptura de cauces tradicionales de compra y suministro que eran el resultado de la integración de actividades dentro de la unidad económica del vendedor. Para hacer posible la parcelación de esta unidad económica y el traspaso parcial de los activos al comprador en condiciones razonables, con frecuencia se han de mantener entre el vendedor y el comprador, al menos durante un periodo transitorio, los vínculos existentes u otros similares (...). Teniendo en cuenta la situación específica resultante del desmembramiento de la unidad económica del vendedor, estas obligaciones pueden considerarse directamente vinculadas a la relación de la concentración y necesarias a tal fin”*.
- (37) En este sentido, si bien la finalidad de estas obligaciones de compra o suministro puede ser garantizar a cualquiera de las partes la continuidad del suministro de productos que necesite para realizar sus actividades, su duración ha de limitarse el tiempo necesario para sustituir la relación de dependencia por una situación de autonomía de mercado, por lo que las obligaciones que garanticen las cantidades anteriormente suministradas pueden estar justificadas por un periodo transitorio de cinco años como máximo.
- (38) Por otro lado, la citada Comunicación de la CE 2005/C 56/03 establece que *“tanto las obligaciones de compra como las de suministro relativas a cantidades fijas, posiblemente con una cláusula evolutiva, pueden considerarse directamente vinculadas a la realización de la concentración y necesarias a tal fin. No obstante, las obligaciones relativas al suministro de cantidades ilimitadas, que establezcan la exclusividad o confieran la condición de proveedor o comprador preferente no son necesarias para la realización de la concentración”*.
- (39) Teniendo en cuenta lo anterior, se considera que tanto los Derechos de Última Oferta (Cláusula [...] del AATP y Cláusula [...] del AATP) como la obligación de las SOCIEDADES AIRBUS de invitar a participar a ALESTIS en los procesos de licitación (Cláusula [...] del AATP), al conceder a ALESTIS la condición de proveedor preferente, no son accesorias ni necesarias a la operación, quedando por tanto sujetas a la normativa de acuerdos entre empresas del artículo 1 LDC.
- (40) Por otro lado, en relación con los compromisos adquiridos por parte las SOCIEDADES AIRBUS de no resolver los Contratos de Suministro por falta de competitividad o con el objeto de internalizar [...] suministradas en virtud de los mismos (Cláusula [...], Cláusula [...] y Cláusula [...] del AATP), se considera que sus efectos son análogos al establecimiento de una obligación transitoria de compra, ya que protege transitoriamente los suministros preexistentes de ALESTIS al Vendedor y, en consecuencia, el valor del Negocio Adquirido por ACITURRI. En consecuencia, se considera que dichas restricciones son accesorias a la operación de concentración únicamente en la medida en que su duración no exceda los cinco años establecidos en la Comunicación, quedando sujetas a la normativa de acuerdos entre empresas en todo lo que exceda dicho plazo.

- (41) En cuanto a la Cláusula [...] del AATP, con respecto a la obligación de compra a la que se comprometen las SOCIEDADES DE AIRBUS hasta el [< 5 años] (exclusividad), para las unidades contenidas conforme a los Contratos de Suministro vigentes actualmente, en todo lo que supere los cinco años considerados como necesarios para mantener los cauces tradicionales durante un periodo transitorio, tal y como dispone la citada Comunicación, el contenido de dicha cláusula quedaría fuera de la misma, y solamente en caso de interpretar la condición de exclusividad como ceñida a los Contratos de Suministro ya firmados entre ALESTIS y las SOCIEDADES DE AIRBUS y en la medida en que no se vaya más allá de los productos y cantidades cubiertos por los mismos.
- (42) En cuanto a la Cláusula [...] del AATP, [...] estabilidad de precios, se considera que todo lo que exceda del respeto al precio negociado en contratos actualmente vigentes y que se traspasan a la adquirente con motivo de la operación, queda sujeta a la normativa de acuerdos entre empresas del artículo 1 LDC.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1. ACITURRI AERONÁUTICA, S.L.U. (ACITURRI)

- (43) ACITURRI AERONÁUTICA, S.L.U. (ACITURRI) es la matriz de un grupo de empresas²³ activo en el sector aeronáutico, cuya actividad principal es la fabricación de aeroestructuras. La sociedad está controlada exclusivamente por la familia Clemente²⁴, a través de GOVERA INVERSIONES, S.L., que ostenta el 100% de su capital.
- (44) En concreto, ACITURRI es un proveedor de aeroestructuras de primer nivel (*Tier 1*²⁵) para, entre otros AIRBUS, EMBRAER y BOEING, ejerciendo dicha actividad principalmente en territorio español a partir de sus instalaciones ubicadas en distintas localizaciones de la geografía española y portuguesa. En España, cuenta con centros de producción en Gijón, Álava, Burgos, Valladolid, Madrid y Sevilla y con centros de ingeniería en Álava, Burgos, Valladolid y Madrid; en Portugal cuenta con un centro de producción en Vila Nova de Gaia. ACITURRI fabrica, en menor medida, componentes estáticos de motor para motores aéreos.
- (45) Según la notificante, en 2017 (último dato auditado consolidado) el **volumen de negocios en España de ACITURRI**²⁶, fue, conforme al artículo 5 del Reglamento de Defensa de la Competencia aprobado por Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero (RDC), el siguiente:

²³ Las empresas controladas por ACITURRI son: ACITURRI ADDITIVE MANUFACTURING, S.L.U., ACITURRI ENGINEERING, S.L.U., ACITURRI AEROSTRUCTURES, S.A., ACITURRI ASSEMBLY, S.A.U., CAETANO AERONAUTIC, S.A., y cuya actividad de fabricación de aeroestructuras se desarrolla en España, a excepción de la última, activa en Portugal, y ACITURRI AEROENGINES, S.L.U., activa en España en fabricación de componentes de motor para motores aéreos. Asimismo, ACITURRI cuenta con una participación del [...] % en PAYLOAD AEROSPACE, S.L., que desarrolla actividades de diseño, desarrollo y lanzamiento de vehículos espaciales en España.

²⁴ [...]

²⁵ Según informa la notificante, los proveedores de *Tier 1* son aquéllos que venden la mayoría de su producción directamente a los fabricantes de aeronaves, mientras que los fabricantes *Tier 2* venden su producción tanto a proveedores *Tier 1* como a fabricantes de aeronaves.

²⁶ Según la notificante, el volumen de negocios de ACITURRI en España en 2018 (datos no auditados) fue de [>60] millones de euros.

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE ACITURRI EN 2017 (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación.

V.2. ALESTIS AEROSPACE, S.L. (ALESTIS)

- (46) ALESTIS es un proveedor español de aeroestructuras de primer nivel (*Tier 1*), surgido de la integración de varias entidades ya existentes en este sector (las filiales aeronáuticas del GRUPO ALCOR y SACESA). ALESTIS está controlada en exclusiva por AIRBUS.
- (47) Sus oficinas centrales en España se encuentran en Sevilla, si bien cuenta con centros de producción en Sevilla, Cádiz y Álava y con centros de ingeniería e investigación y desarrollo en Madrid y Sevilla. Asimismo, cuenta con un centro de producción en Brasil (en Sao Jose Dos Campos, a través de una filial participada al 99,99%²⁷) y una oficina de representación en Estados Unidos (Seattle).
- (48) Según la notificante, el volumen de negocios de **ALESTIS** en España en 2017 (último dato auditado²⁸), conforme al artículo 5 del RDC fue el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE ALESTIS EN 2017 (millones de euros)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación.

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Mercado de producto

- (49) La operación propuesta afecta al sector de fabricación de aeroestructuras (código NACE C.30.30 Construcción aeronáutica y espacial y su maquinaria), en el que están presentes las partes. Las aeroestructuras pueden definirse como partes de aeronaves cuyo ensamblaje da lugar al cuerpo de las mismas.
- (50) Según la notificante, las partes desarrollan productos pertenecientes a varias categorías de aeroestructuras: i) alas, ii) empenajes (la cola o parte posterior del avión), iii) superficies de control (o superficies de mando, son las partes del avión cuya función es la de ayudar al piloto a modificar la orientación de la aeronave), iv) carenados (o cubierta estructural que reduce la resistencia) y v) fuselaje (o la parte principal de un avión). Adicionalmente, ALESTIS desarrolla actualmente

²⁷ ALESTIS DO BRASIL INDÚSTRIA AEROESPACIAL, LTDA.

²⁸ Según informa la notificante, ALESTIS no formula cuentas consolidadas. Asimismo, el dato reflejado se refiere al volumen de negocios de ALESTIS en el último ejercicio para el que existen cuentas auditadas de todas sus entidades (2017), dado que si bien las últimas cuentas anuales auditadas para ALESTIS AEROSPACE, S.L. son de 2018 (ascendiendo su volumen de negocios en España en dicho año a [>60] millones de euros), en el caso de ALESTIS DO BRASIL INDÚSTRIA AEROESPACIAL, LTDA, las últimas cuentas auditadas corresponden al ejercicio 2017.

proyectos de vi) puertas y vii) *nacelles* (góndolas en español, carcasas en las que se aloja el motor y sus componentes).

- (51) Adicionalmente, ACITURRI²⁹ desarrolla y fabrica componentes estáticos de motores aeronáuticos, a diferencia de ALESTIS.
- (52) Por otro lado, ALESTIS³⁰ desarrolla, con carácter residual, actividades de mantenimiento, reparación y revisión (MRO) de aeronaves y sus respectivos componentes. Según la notificante, los servicios de MRO de aeronaves son generalmente prestados a las aerolíneas por empresas especializadas en este tipo de servicios, mientras que los fabricantes de aeroestructuras suelen desarrollar estas actividades como servicio postventa auxiliar a las obligaciones de suministro contempladas en los contratos celebrados con los fabricantes de aeronaves³¹.
- (53) En lo que respecta a aeroestructuras, los precedentes³² han considerado que dichos productos conforman un mercado de producto, dada la sustituibilidad desde el punto de vista de la oferta (la mayoría de operadores pueden fabricar una amplia gama de estos productos y los costes de cambio de pasar a fabricar distintos tipos de aeroestructuras son reducidos). No obstante, se ha contemplado la posibilidad de considerar cada tipo de aeroestructura como un mercado en sí mismo³³, dada la elevada especialización tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda.
- (54) En el presente caso, se considera que la definición exacta del mercado de producto puede dejarse abierta, ya que las conclusiones del análisis no se verán alteradas, por lo que se analiza la posición de las partes tanto en el mercado amplio de aeroestructuras como en los segmentos en los que se producen solapamientos (alas, empenajes, superficies, carenados y fuselaje).

VI.2. Mercado geográfico

- (55) La notificante considera que el mercado geográfico relevante sería el mercado mundial de fabricación de aeroestructuras, lo que va en línea con los precedentes nacionales y comunitarios mencionados, en la medida en que los principales operadores están activos en todo el mundo, las técnicas y calidad son similares, el comercio internacional es intenso y los costes de transporte suponen un porcentaje pequeño con respecto al precio final de los productos. No obstante, la notificante ha aportado igualmente información sobre el mercado afectado a nivel

²⁹ Según la notificante esta actividad es, por el momento, accesorio, habiendo representado en 2017 el [0-10%] de la facturación total de ACITURRI.

³⁰ La notificante estima para ALESTIS una cuota en el mercado nacional, del Espacio Económico Europeo y mundial de servicios de MRO residual, limitada a la provisión de servicios postventa de reparación y sustitución de las aeroestructuras que suministra a los fabricantes de aeronaves, que representó alrededor del [0-10%] de su volumen de negocios total para el año 2017. Asimismo, la notificante señala que no existe relación alguna entre el mercado de los servicios MRO de aeronaves y ninguno de los mercados en los que opera ACITURRI.

³¹ En este contexto, la notificante señala que es habitual que los fabricantes de aeroestructuras integradas, que son la mayoría de fabricantes *Tier 1*, [...], ofrezcan conjuntamente aeroestructuras y servicios de MRO, mientras que los fabricantes de aeroestructuras individuales no suelen prestar estos servicios para las piezas que fabrican; algunos fabricantes de aeroestructuras muy especializados (...) podrían llegar a prestar servicios MRO a aerolíneas.

³² C/0521/13 EADS CASA/ALESTIS, N-265 TURBO 2000/GAMESA/NEWCO, M.1438- BRITISH AEROSPACE/GEC MARCONI, M. 2061-AIRBUS, entre otros.

³³ Precedentes M.2061 AIRBUS, M.1745 EADS, M.2168 SNECMA/HUREL-DUBOIS y M.6410 UTC/GOODRICH entre otros.

nacional, por lo que se recogerá la misma en el análisis del siguiente apartado.

VII. ANÁLISIS DEL MERCADO

VII.1. Estructura de la oferta

- (56) El mercado de fabricación de aeroestructuras, considerado a nivel mundial, es un mercado altamente fragmentado, puesto que los seis mayores operadores activos en el mercado alcanzan una cuota conjunta del 51%³⁴.
- (57) La notificante señala que existen los proveedores *Tier 1*, presentes a nivel internacional, con capacidad para atender las demandas de cualquier cliente a nivel global, entre los que se encuentran, además de las partes, SPIRIT AEROSYSTEMS, TRIUMPH, STELIA, UTC AEROSPACE SYSTEMS o PREMIUM AEROTEC, así como los proveedores *Tier 2*, que suministran productos tanto a proveedores *Tier 1* como a fabricantes de aeronaves, y que representan una parte relevante de la oferta en el mercado de fabricación de aeroestructuras.
- (58) Por otro lado, también existen grandes fabricantes de aeronaves, como AIRBUS, BOEING, BOMBARDIER y EMBRAER, que cuentan con un alto grado de integración vertical y fabrican aeroestructuras por sí mismos, tanto para su consumo interno como para su venta a terceros.
- (59) Considerando el carácter global del mercado de fabricación de aeroestructuras, las partes estiman que su capacidad de producción conjunta representa apenas un 1% del total.
- (60) A continuación se presentan las cuotas³⁵ de las partes y sus competidores en el mercado de fabricación de aeroestructuras, tanto a nivel mundial como a nivel nacional:

Mercado mundial de fabricación de aeroestructuras³⁶			
	2015	2016	2017
ACITURRI	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
ALESTIS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
CONJUNTA	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
SPIRIT AEROSYSTEMS	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
TRIUMPH	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
AIRBUS³⁷	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]

³⁴ Según los datos del Informe Counterpoint "Aerostructures" 2018.

³⁵ Estimaciones de las partes en valor (ventas) basadas en los informes Counterpoint "Aerostructures" 2016, 2017 y 2018, excepto [...]. Las estimaciones no incluyen ventas cautivas salvo en el caso de ALESTIS (cuyos datos incluyen las ventas actualmente hechas a entidades de AIRBUS, puesto que en el presente representan ventas cautivas que dejarán de serlo tras la operación).

³⁶ Nótese que las cuotas presentadas por la notificante a nivel mundial se corresponden con los años 2015 a 2017 incluidos.

³⁷ Incluye los datos correspondientes a STELIA y PREMIUM AEROTEC, al ser filiales de AIRBUS.

UTC AEROSPACE SYSTEMS	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
SAFRAN NACELLES	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
GKN AEROSPACE	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
KAI	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
OTROS³⁸	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

Mercado nacional de fabricación de aeroestructuras			
	2016	2017	2018
ACITURRI	[20-30%]	[20-30%]	[20-30%]
ALESTIS	[10-20%]	[10-20%]	[10-20%]
CONJUNTA	[30-40%]	[30-40%]	[40-50%]
AERNNOVA	[50-60%]	[50-60%]	[50-60%]
CARBURES³⁹	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
AES	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
SOFITEC	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
IDEC	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
AEROTECNIC COMPOSITES	[0-10%]	[0-10%]	[0-10%]
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: Notificación

- (61) La notificante señala que la competencia en este mercado se desarrolla a nivel global, y que el principal competidor de las Partes en España, AERNNOVA⁴⁰, es uno de los proveedores *Tier 1* a nivel mundial y se mantendría como primer operador a nivel nacional incluso tras la Operación Propuesta. A nivel mundial, los principales competidores de las partes a nivel mundial son SPIRIT AEROSYSTEMS, TRIUMPH o UTC AEROSPACE SYSTEMS (*Tier 1*) y fabricantes de aeronaves, como AIRBUS.
- (62) Por otro lado, la notificante señala que las cuotas de las partes en los segmentos de fabricación de (i) alas, (ii) empenajes, (iii) superficies de control, (iv) carenados

³⁸ La cuota individual de cada uno de los competidores que conforman la categoría "otros" supera en ningún caso el 10%, según las estimaciones de la notificante en base al citado informe.

³⁹ Según informa la notificante, convertida en AIRTIFICIAL tras su fusión con INYPSA.

⁴⁰ Según informa la notificante, AERNNOVA ha sido considerado por el informe *Counterpoint "Aerostructures" 2018* como un "proveedor casi Super *Tier 1*", por cumplir determinadas condiciones (aquellos que cumplen al menos dos de las siguientes condiciones: (i) suministran más de una gran aeroestructura integrada y rellena en grandes programas; (ii) invierten una cantidad significativa de fondos para compartir el riesgo en los programas; y (iii) tienen ventas relativas a aeroestructuras por valor superior a los 750 millones de dólares).

y (v) fuselajes a nivel mundial son inferiores al [10-20%].

- (63) Adicionalmente, la notificante aporta sus mejores estimaciones⁴¹ de las cuotas de las partes para los segmentos nacionales de fabricación de alas ([10-20%], adición del [0-10%]) y fuselajes ([20-30%], adición del [0-10%]). Permaneciendo AERNNOVA como la principal operadora nacional con una cuota del [50-60%] para los segmentos nacionales de fabricación de alas y fuselajes.
- (64) Según la notificante, los principales proveedores de aeroestructuras cuentan con agentes asignados a distintos países o áreas geográficas, pudiendo contar asimismo con sus propias oficinas de venta en las zonas de mayor valor estratégico, a fin de mejorar su trato directo con el cliente. Así, [...].
- (65) Se recoge a continuación la ubicación de las instalaciones de algunos de los principales competidores de las Partes.

Ubicación de las instalaciones de algunos de los principales competidores de las Partes							
	España	Europa	Norte América	Sudamérica	Asia	África	Oceanía
AERNNOVA	✓	✓	✓	x	x	x	x
SPIRIT AEROSYSTEMS	x	✓	✓	x	✓	x	x
TRIUMPH	x	✓	✓	x	✓	x	x
STELIA⁴²	x	✓	✓	x	x	✓	x
PREMIUM AEROTEC	x	✓	x	x	x	x	x
GKN AEROSPACE	x	✓	✓	x	✓	x	x
UTC AEROSPACE SYSTEMS	x	✓	✓	x	✓	✓	✓

Fuente: Elaboración propia con datos de la notificación.

- (66) Las actividades de innovación para la creación y aplicación de nuevas técnicas y nuevos materiales son esenciales para los operadores a la hora de competir en el mercado, por lo que todos los fabricantes de aeroestructuras desarrollan actividades de investigación en este ámbito.
- (67) Por otro lado, la notificante señala que se prevé que, en los próximos años, los fabricantes de aeronaves incrementen la producción interna de aeroestructuras, si bien también se habrían producido durante 2017 inversiones en nueva capacidad por parte de fabricantes de aeroestructuras, destacando el caso de las inversiones realizadas por STELIA en Francia; así como la adquisición por parte

⁴¹ Según la notificante, la única fuente de información de mercado disponible (Informes *Counterpoint Aerostructures*), no proporcionan datos desglosados de carenados (por lo que no se han aportado dichas estimaciones), ni de alas y superficies de control de manera independiente (por lo que en este caso la cuota estimada incluye tanto la facturación por alas como por superficies de control, a efectos de proporcionar datos coherentes respecto de los totales de mercado proporcionados por los informes *Counterpoint "Aerostructures"*), ni a nivel nacional ni a nivel mundial. Las cuotas nacionales de estos segmentos se refieren a 2017.

⁴² La notificante especifica que STELIA y PREMIUM AEROTEC son filiales de AIRBUS.

de AERNNOVA de BURULAN (ubicada en Vitoria Gasteiz) en 2015 y de BREK MANUFACTURING (establecida en Estados Unidos) en 2017.

VII.2. Estructura de la demanda, canales de distribución y precios

- (68) Según la notificante, en el mercado de fabricación de aeroestructuras, tanto la calidad como el diseño de los productos viene definida en gran medida por los fabricantes de aeronaves, ya sea de forma exclusiva o en colaboración con los fabricantes de aeronaves, por lo que los tipos de productos vienen definidos por la propia demanda.
- (69) Según informa la notificante, en tanto que la demanda de las aeroestructuras fabricadas por operadores *Tier 1*, como ACITURRI y ALESTIS está compuesta por grandes fabricantes de aeronaves, que constituyen grandes grupos multinacionales, éstos poseen un alto poder de negociación que les permite determinar tanto las condiciones como la duración de la relación comercial.
- (70) En particular, la notificante señala que la importancia del poder compensatorio de la demanda ha resultado notable en los últimos años, en los que los fabricantes de aeroestructuras se han enfrentado a una creciente presión en materia comercial y de precios por parte de los fabricantes de aeronaves.
- (71) Así, la presión de entidades como AIRBUS o BOEING, que tienen capacidad para fabricar internamente dada su integración vertical, ha reducido el precio de aeroestructuras si lo comparamos con su volumen de productos fabricados, habiéndose visto mermado entre 2016 y 2017 el margen de los fabricantes de aeroestructuras.
- (72) En términos de contratos, según informa la notificante, en la mayoría de los casos, los contratos y acuerdos alcanzados entre fabricantes de aeroestructuras y sus clientes (fabricantes de aeronaves) se estructuran a través de un contrato marco (*Master Supply Agreement*), que recoge las condiciones contractuales generales, y un contrato individual para cada paquete (*Workpackage Agreement*), en el que se recogen algunas condiciones específicas, como los precios y las especificaciones técnicas y de calidad. Los contratos pueden clasificarse en dos tipos: contratos D-to-B (*Design-to-Build*), donde el fabricante de aeroestructuras diseña y fabrica las mismas (y que suelen incluir obligaciones de compra que afectan únicamente a las piezas acordadas para cada uno de los proyectos, y por tanto no impiden que el fabricante de aeronaves pueda acudir a distintos fabricantes de aeroestructuras para la misma pieza en el ámbito de un programa o proyecto diferente) y contratos B-to-P (*Build-to-Print*), donde los fabricantes de aeroestructuras actúan como subcontratistas, fabricando sobre las especificaciones técnicas trasladadas por el cliente, siendo menos frecuentes en estos casos las obligaciones de compra
- (73) En cuanto a los precios de aeroestructuras, la notificante señala que éstos se fijan a nivel mundial, principalmente a través de procesos de licitación privados llevados a cabo por los fabricantes de aeronaves; el precio recogido por los fabricantes de aeroestructuras en sus ofertas se suele configurar sobre un estudio del coste total de producción del paquete de trabajo, el coste del soporte técnico necesario en la fase de producción y los costes logísticos asociados a los flujos de componentes del paquete de trabajo, añadiéndose finalmente un

margen de beneficio esperado.

- (74) En este sentido, la notificante indica que los niveles de precios de los distintos operadores son similares, variando en función del tipo de producto y de la complejidad técnica del mismo, entre otros factores.

VII.3. Barreras de entrada, competencia potencial y potenciales efectos cartera a la entrada y otros aspectos de competencia

- (75) Según informa la notificante, cualquier entrante en el mercado de fabricación de aeroestructuras debe contar con la financiación necesaria a efectos de iniciar la actividad, en particular en materia de inversión y desarrollo. No obstante, el acceso a la financiación necesaria resulta más sencilla, siendo habitual que los fabricantes de aeronaves contribuyan a las necesidades de financiación de los fabricantes de aeroestructuras.
- (76) Asimismo, resulta necesaria la obtención de licencias en relación con ciertos derechos de propiedad industrial, así como la consecución de las aprobaciones y autorizaciones técnicas necesarias, incluida la certificación del producto y del proceso de fabricación por parte del cliente final.
- (77) Según señala la notificante, es más sencillo para un nuevo entrante en el sector iniciar su actividad en el mercado de fabricación de aeroestructuras que en los mercados de equipamiento o de motores, destacando la relativa facilidad con la que operadores activos en otros sectores pueden iniciar actividades en el mercado de fabricación de aeroestructuras (por ejemplo, operadores activos en el mercado de fabricación de equipamiento, en el sector espacial, etc.).
- (78) En este sentido, la notificante considera que el mercado de aeroestructuras es un mercado en expansión en el que no existen barreras de entrada significativas, por lo que es previsible la entrada de nuevos operadores en el mismo, donde destaca el desarrollo de la capacidad del sector aeronáutico que está teniendo lugar en países tales como India o China.
- (79) En el caso concreto de ACITURRI, resulta reseñable el hecho de que su entrada en el mercado de fabricación de aeroestructuras se produjera hace menos de diez años, habiéndose dedicado hasta entonces únicamente a la fabricación de utillaje para la industria aeronáutica (herramientas y objetos destinados a formar parte de la maquinaria y componentes que forman la línea de producción, tales como sistemas destinados al posicionamiento y la sujeción de las piezas en proceso de fabricación).
- (80) Otro caso relevante es AERNNOVA, primer proveedor a nivel nacional y uno de los proveedores *Tier 1* a nivel global, que inició su actividad en los sectores de la energía y de la automoción, entrando en el sector aeronáutico a finales de la década de 1980.
- (81) Por otra parte, la notificante indica que a lo largo de los últimos quince años se ha producido la entrada de nuevos competidores en el mercado de fabricación de aeroestructuras a través de distintas estrategias: (i) por integración vertical, (ii) a través de inversiones para captar una mayor cuota de mercado, (iii) por medio de la migración desde otros sectores, (iv) por medio de adquisiciones que han permitido obtener o mejorar la posición en el mercado de fabricación de

aeroestructuras y (v) por desinversiones de fabricantes de aeronaves integrados verticalmente.

VIII. VALORACIÓN

- (82) La operación consiste en la adquisición del control exclusivo por parte de ACITURRI AERONÁUTICA, S.L.U. (ACITURRI) sobre ALESTIS AEROSPACE, S.L. (ALESTIS), mediante la adquisición de la mayoría del capital social de ALESTIS a sus actuales propietarios, entre los que se encuentra AIRBUS.
- (83) El sector afectado por la operación es el de la fabricación de aeroestructuras (código NACE C.30.30 Construcción aeronáutica y espacial y su maquinaria), en el que están presentes ambas partes.
- (84) Pese a que a nivel nacional la cuota conjunta de las partes en el mercado amplio de fabricación de aeroestructuras es elevada (ligeramente inferior al [40-50%] en 2018), la competencia en ese mercado se produce a nivel mundial, donde las partes tienen una cuota inferior al [0-10%].
- (85) Además, en España, el líder del mercado seguirá siendo AERNNOVA, con una cuota superior al [50-60%] en el mercado amplio y en los segmentos para los que se ha proporcionado información a nivel nacional.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado analizado, por lo que es susceptible de ser **autorizada en primera fase sin compromisos**.

IX. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone **autorizar la concentración**, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.

En cuanto a las restricciones contenidas en el Acuerdo de [...], no se consideran accesorias ni necesarias para la concentración todas aquellas cláusulas del mismo que:

- Tengan un objeto que vaya más allá de la relación de suministro preexistente entre ALESTIS y las SOCIEDADES AIRBUS;
- Tengan una duración superior a cinco años; o
- Impliquen conceder a las partes la condición de proveedor preferente de las SOCIEDADES AIRBUS.