

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN EXPEDIENTE C/0579/14 GLOBALVIA/TRAMVIA METROPOLITA/TRAMVIA METROPOLITA DEL BESOS

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 22 de mayo de 2014 tuvo entrada en la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (“CNMC”) notificación de la concentración consistente en la toma de control exclusivo de TRAMVIA METROPOLITÁ, S.A. y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS, S.A. por parte de GLOBALVIA INVERSIONES, S.A. (“GLOBALVIA”).
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por GLOBALVIA, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra a) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) La fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 23 de junio de 2014 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (4) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de TRAMVIA METROPOLITÁ, S.A. y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS, S.A. por parte de GLOBALVIA, empresa controlada conjuntamente por los fondos de inversión USS NERO LIMITED, OPSEU PENSION PLAN TRUST FUND y PGGM N.V, así como por GLOBAL VIA INFRAESTRUCTURAS, S.A. empresa española controlada conjuntamente por BANKIA, S.A. y FOMENTO DE CONSTRUCCIONES Y CONTRATAS, S.A. (FCC)
- (5) La operación se instrumenta a través de un contrato de compraventa de fecha [...] ¹, por el que GLOBALVIA adquirirá a ACCIONA un porcentaje adicional del capital social de TRAMVIA METROPOLITÁ y de TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS (del [...] y del [...] respectivamente), hasta alcanzar aproximadamente el [...] y el [...] respectivamente de las mismas.
- (6) Según la notificante, dichas participaciones accionariales otorgarán a GLOBALVIA el control exclusivo [...] sobre TRAMVIA METROPOLITÁ y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS, de acuerdo con las normas de funcionamiento interno de dichas entidades contenidas en sus Estatutos sociales y en los acuerdos firmados entre sus accionistas.

¹ Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

- (7) Los Estatutos sociales de TRAMVIA METROPOLITÁ y de TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS prevén que las decisiones en el seno de sus respectivas Juntas de accionistas se adopten [...], requiriéndose [...] en el caso de los Consejos de Administración.
- (8) Los acuerdos de socios de dichas empresas [...].
- (9) Tras la operación, GLOBALVIA poseerá [...] de TRAMVIA METROPOLITÁ y de TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS [...], por lo que tendrá capacidad para bloquear la adopción de decisiones relativas a cuestiones determinantes para la estrategia competitiva de las mismas, entre otras la aprobación del plan de negocio, el presupuesto anual o el nombramiento de los cargos directivos, adquiriendo, por tanto, control exclusivo [...] sobre dichas empresas. Ningún otro accionista de TRAMVIA METROPOLITÁ y de TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS dispondrá de iguales facultades de control.
- (10) La operación se incluiría, por tanto, en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC.

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

- (11) De acuerdo con el notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, dado que el volumen de negocios de las partes no supera los umbrales del artículo 1 del Reglamento 139/2004, del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas.
- (12) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1 a) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1 ADQUIRENTE: GLOBALVIA INVERSIONES, S.A. (“GLOBALVIA”)

- (13) GLOBALVIA es una empresa española cuyo capital social está en su totalidad en manos de GLOBALVIA INFRAESTRUCTURAS, S.A., a su vez participada al 50% por BANKIA y FCC².
- (14) Con independencia de lo anterior otras tres entidades disponen de capacidad para ejercer control sobre GLOVALVIA de forma conjunta con GLOBALVIA INFRAESTRUCTURAS. Se trata de los fondos de inversión USS NERO LIMITED (“USS”), OPSEU PENSION PLAN TRUST FUND (“OPTRUST”) y PGGM N.V (“PGGM”)³.
- (15) El grupo GLOBALVIA está activo en la gestión, desarrollo y explotación de infraestructuras públicas nacionales y extranjeras, obtenidas de las diferentes administraciones públicas en régimen de concesión, fundamentalmente en el

² La constitución de GLOBAL VIA NFRAESTRUCTURAS fue autorizada por la extinta Dirección General de Defensa de la Competencia el 23 de enero de 2007 (expediente N-06125 FCC/CAJA MADRID).

³ La toma de control conjunto de GLOBALVIA por USS, OPTRUST, PGGM y GLOBAL VIA INFRAESTRUCTURAS fue notificado a la Comisión (caso COMP/M 7103 USS/OPTRUST/PGGM/GLOBAL VIA INFRAESTRUCTURAS/GLOBALVIA), siendo autorizado el 29 de enero de 2014. [...].

ámbito del transporte (terrestre, marítimo y aéreo), hospitalario, judicial, penitenciario o policial.

(16) Actualmente el grupo GLOBALVIA posee 31 concesiones (18 concesiones de autopistas de peaje, 8 concesiones de ferrocarril, un aeropuerto, un puerto industrial, un puerto deportivo y 2 hospitales) de las que 21 están en España. En el ámbito de las infraestructuras ferroviarias, el grupo GLOBALVIA controla, exclusiva o conjuntamente, las siguientes sociedades concesionarias:

- Metro de Barajas, Sociedad Concesionaria, S.A., concesionaria de la extensión de la línea 8 de Metro de Madrid a la T4 del Aeropuerto Adolfo Suárez Madrid Barajas.
- Tranvía de Parla, S.A., concesionaria de la línea de tranvía L1 de Parla⁴.
- Metro de Sevilla, Sociedad Concesionaria de la Junta de Andalucía, S.A., concesionaria del metro de Sevilla⁵.
- Metros Ligeros de Madrid, S.A. (“MELIMA”), concesionaria de la línea de metro ligero Pinar de Chamartín-Sanchinarro que GLOBALVIA y METRO DE MADRID, S.A. controlan conjuntamente.
- Tranvía de Murcia, S.A., concesionaria del tranvía de Murcia, que FCC controla conjuntamente con COMSA EMTE.

(17) Adicionalmente, el notificante señala que el grupo GLOBALVIA dispone de participaciones accionariales que no le confieren control en otras concesionarias de infraestructuras ferroviarias. Son las siguientes⁶:

- Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. (“TFM”), concesionaria de la prolongación de la línea 9 del Metro de Madrid. [...] ⁷:
- Sociedad de Economía Mixta Los Tranvías de Zaragoza, concesionaria del tranvía de Zaragoza, [...].
- Metro de Málaga, S.A., concesionaria del metro de Málaga, [...].

(18) En cuanto a las matrices de GLOBALVIA ninguno de los fondos de inversión antes mencionados poseen participaciones de control en empresas que operen en el mercado de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión ni en cualquier otro mercado verticalmente relacionado ni en España ni el Espacio Económico Europeo al margen de GLOBALVIA.

(19) BANKIA es una entidad financiera española perteneciente al Grupo BANCO FINANCIERO Y DE AHORROS (BFA)⁸, que a su vez está controlado por el

⁴ La adquisición del control de Tranvía de Parla por las matrices de GLOBAL VIA fue autorizada por la extinta CNC el 9 de octubre de 2008 (expediente C/0101/08 FCC/CAJAMADRID/TRANVÍA PARLA)

⁵ El [...] GLOBALVIA adquirió el [...] del capital social de Metro de Sevilla a distintos accionistas. Dicha operación no fue notificada a la CNMC por la no superación de los umbrales de notificación previstos en el artículo 8.1 de la LDC.

⁶ Además de TRAMVIA METROPOLITÁ y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS, empresas objetivo en la presente operación.

⁷ [...].

⁸ Sociedad central del Sistema Institucional de Protección (SIP) en el que se integraron los negocios bancarios de siete cajas de ahorros: CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE MADRID (CAJA MADRID), CAJA DE AHORROS DE VALENCIA, CASTELLÓN Y ALICANTE (BANCAJA), CAJA INSULAR DE AHORROS DE CANARIAS, CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE ÁVILA, CAIXA D'ESTALVIS LAIETANA, CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE SEGOVIA Y CAJA DE AHORROS DE LA RIOJA. Dicha operación fue notificada y autorizada por la extinta CNC en 2010 (expediente C-0286/10).

Fondo de Reestructuración Ordenada Bancaria (FROB) que posee el 100% de su capital social.

- (20) BANKIA es la cabecera de un grupo económico que a 31 de diciembre de 2013 contaba con un perímetro de consolidación que incluía a 281 sociedades dedicadas a actividades diversas, entre otras, seguros, gestión de activos, servicios financieros y la gestión de activos inmobiliarios. La principal actividad de BANKIA es la prestación de servicios bancarios, fundamentalmente de banca minorista.
- (21) El grupo BANKIA no está activo en el mercado de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión más allá de su participación en GLOBAL VIA INFRAESTRUCTURAS.
- (22) FCC es un grupo español cuya matriz cotiza en Bolsa, estando bajo control de una persona física (Esther Koplowitz). FCC está internacionalmente activo en múltiples sectores, entre otros la prestación de servicios medioambientales (saneamiento urbano, tratamiento residuos industriales, ciclo integral del agua), logística, handling, obras de infraestructuras (autopistas, autovías, carreteras, puertos, aeropuertos y otros), explotación de canteras y yacimientos, fabricación de cemento y derivados, energías renovables e inmobiliario.
- (23) El grupo FCC está activo en el mercado de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión, según lo señalado anteriormente.
- (24) El volumen de negocios de GLOBALVIA en el último ejercicio económico, conforme al art. 5 del R.D. 261/2008 fue, según la notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS GLOBALVIA (millones de euros) 2012		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[>2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

IV.2 ADQUIRIDAS:

- **TRAMVIA METROPOLITÁ, S.A.**

- (25) TRAMVIA METROPOLITÁ es una sociedad española constituida en 2000 por un consorcio de empresas que resultó adjudicatario del concurso público para la construcción, operación y financiación de la línea de tranvías entre Barcelona y el Baix Llobregat. La concesión durará hasta abril de 2032.
- (26) Actualmente, el capital social de TRAMVIA METROPOLITÁ está repartido entre varios accionistas⁹, no teniendo ninguno de ellos capacidad para ejercer control sobre dicha entidad.

⁹ [...].

- (27) El volumen de ventas de TRAMVIA METROPOLITÁ en el último ejercicio económico, conforme al art. 5 del R.D. 261/2008 fue, según el notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS TRAMVIA METROPOLITÁ (millones de euros) 2012		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

- **TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS**

- (28) TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS es una sociedad española constituida en 2003 por un consorcio de empresas que resultó adjudicatario del concurso público para la construcción, operación y financiación de la línea de tranvías entre Glories y Besos en el área de Barcelona. La concesión durará hasta abril de 2032.
- (29) Actualmente, el capital social de TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS está repartido entre varios accionistas¹⁰, no teniendo ninguno de ellos capacidad para ejercer control sobre dicha entidad.
- (30) El volumen de ventas de TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS en el último ejercicio económico, conforme al art. 5 del R.D. 261/2008 fue, según la notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS (millones de euros) 2012)		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[<60]

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

- (31) El sector económico implicado en la operación es la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión, en el que se encuentran activos el grupo GLOBALVIA y las sociedades adquiridas.
- (32) Las infraestructuras sujetas a régimen de concesión son aquéllas en las que el servicio objeto de la concesión constituye una actividad propia del Estado, las Comunidades Autónomas o las entidades locales (básicamente carreteras, ferrocarriles, puertos, aeropuertos y hospitales), que el concesionario ejecuta y gestiona, en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración concedente.

¹⁰ [...].

- (33) Los precedentes nacionales¹¹ y comunitarios¹² han considerado que los servicios concesionales de gestión y mantenimiento vinculados a cada uno de los anteriores tipos de infraestructura conforman mercados de producto diferentes.
- (34) En el caso de las infraestructuras ferroviarias, relevante a efectos de la operación, existen tres modalidades de transporte ferroviario gestionados en régimen de concesión:
- ferrocarril metropolitano o “metro”, que es aquel medio de transporte ferroviario de ámbito urbano que es subterráneo en su totalidad o en la mayor parte de la línea o red y cuyo material rodante es ligero;
 - tranvía (también denominado tren ligero en algunas Comunidades Autónomas, como es el caso de Madrid), que es aquel medio de transporte ferroviario de ámbito urbano que discurre en superficie en su totalidad o en la mayor parte de la línea o red y cuyo material rodante es ligero. En este ámbito se encuadran las actividades de TRAMVIA METROPOLITÁ y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS;
 - tren, que es aquel medio de transporte ferroviario interurbano cuyo material rodante es pesado.
- (35) La notificante señala que los requisitos técnicos y financieros exigidos en los pliegos de concesión no difieren sustancialmente para los anteriores medios de transporte ferroviario y, en ningún caso, de manera que impida a las empresas presentarse a todas las licitaciones, máxime cuando a ellas normalmente se acude bajo la forma de consorcios. Es por ello que considera que existe un único mercado concesional de gestión y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias.
- (36) Teniendo en cuenta la regulación básica común, la estructura homogénea de la oferta y la demanda y el tipo de concesiones realizadas hasta el momento, y en línea con los precedentes, esta Dirección de Competencia considera relevante el mercado de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión.

V.2 Mercado geográfico

- (37) La Comisión ha establecido que ciertos mercados de contratación pública (servicios de gestión del agua, de residuos, infraestructuras ferroviarias y carreteras), son de ámbito nacional, apuntando, no obstante, que podían llegar a tener una dimensión comunitaria¹³.
- (38) En los precedentes nacionales ya mencionados se consideró que los mercados de gestión y explotación de infraestructuras en régimen de concesión eran nacionales dado que el marco normativo (estatal, autonómico y local) es básicamente el mismo, estando la oferta formada por operadores similares. Todas las empresas concesionarias están generalmente participadas por

¹¹C/0101/08 FCC/CAJAMADRID/TRANVÍA PARLA, N-06125 FCC/CAJAMADRID; N-06060 GRUPO ISOLUX CORSÁN/EUROPISTAS, N-06078 SACYR VALLEHERMOSO/TELEKUTXA/EUROPISTAS.

¹²M.2694 METRONET/INFRACO y M.3172 FERROVIAL/AMEY.

¹³Casos M.1365 FCC/VIVENDI, M.874 AMEC/FINACIERE SPIE BATIGNOLLES, M.3275 SHELL ESPAÑA/CEPSA/SIS JV/, M.4249 - ABERTIS/AUTOSTRADÉ.

empresas constructoras que operan a nivel nacional y que acuden a las licitaciones públicas independientemente del ámbito geográfico de la Administración concedente. En todo caso, el Estado es la principal Administración concesionaria y los pliegos de bases que presenta el Ministerio de Fomento en cada concurso público delimitan un marco común de competencia para los licitantes.

- (39) En cuanto a la posible dimensión comunitaria planteada por la Comisión respecto a la gestión de infraestructuras en régimen de concesión, es preciso indicar que si bien es cierto que los procesos de adjudicación están abiertos a todos los operadores comunitarios, en la práctica son pocos los casos en los que a los concursos públicos acuden empresas de otros Estados miembros.
- (40) Por todo lo anterior, esta Dirección de Competencia considera que el mercado de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión es de ámbito nacional.

VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VI.1. Estructura de la oferta

- (41) La mayor parte de infraestructuras ferroviarias existentes en España han sido construidas y son gestionadas por las Administraciones públicas competentes, de ámbito nacional o autonómico, a través de entidades creadas con esa finalidad.
- (42) Según datos del Ministerio de Fomento facilitados por el notificante, únicamente el [0-10%] del total de la red ferroviaria en España ([...] km) está explotado en régimen de concesión administrativa, estando el restante [90-100%] ([...] km) gestionado de forma directa por las Administraciones Públicas¹⁴. Adicionalmente, el notificante señala que el capital público se encuentra presente en algunas concesionarias¹⁵.
- (43) La oferta del mercado de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión está formada por empresas que concurren a los concursos públicos de adjudicación. Por lo general se trata de empresas constructoras o entidades financieras que se agrupan en consorcios o uniones temporales de empresas (UTEs) para concurrir a las licitaciones.
- (44) Según el notificante, las empresas son libres de asociarse entre sí para acudir a los concursos públicos sin otro límite de que cada uno de los integrantes de la agrupación cumpla los requisitos subjetivos de solvencia y experiencia técnica que la Administración convocante establezca en los pliegos de prescripciones técnicas y económicas y en los pliegos de cláusulas administrativas particulares. Por lo general esos instrumentos obligan a que,

¹⁴ El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) es el gestor de la práctica totalidad de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) de titularidad estatal, con una longitud de 15.215 Kms, a excepción de los 44,4 kms del tramo Figueras-Perpiñan, adjudicados a la empresa TP FERRO. Las Comunidades Autónomas también gestionan la mayor parte de las infraestructuras ferroviarias en sus respectivos territorios a través de entidades públicas.

¹⁵ A través de entes administrativos o sociedades de capital público, como es el caso de METRO DE MADRID, S.A., íntegramente participada por la Comunidad de Madrid, y que es accionista de Transporte Ferroviarios de Madrid, S.A. ("TFM") y Metros Ligeros de Madrid, S.A. ("MELIMA"), concesionarias de la prolongación de la línea 9 del Metro de Madrid y de la línea de metro ligero Pinar de Chamartín-Sanchinarro, respectivamente.

una vez adjudicado el concurso, los integrantes de la oferta seleccionada constituyan una sociedad para la ejecución del proyecto.

- (45) El cuadro siguiente muestra la estructura del mercado de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión en España, en kilómetros gestionados, según datos del Ministerio de Fomento facilitados por el notificante. Los datos corresponden a 2013 y al momento actual, incluyendo en el total del mercado el primer tramo del Metro de Málaga (12,3 kms), cuya inauguración está prevista para 2014, según la notificante.

MERCADO ESPAÑOL DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS EN REGIMEN DE CONCESIÓN ¹				
CONCESIONARIAS	ACTUAL		2013	
	Kms	Cuota ²	Kms	Cuota ²
GLOBALVIA	[...] ³	[20-30%]	[...]	[10-20%]
ACS	[...]	[20-30%]	[...]	[30-40%]
EIFFAGE	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
OHL	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
COMSA EMTE	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
CIT	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
TRAMVIA METROPOLITÁ	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[20-30%]	[...]	[30-40%]
TOTAL	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

¹Según criterio de atribución de los kms gestionados por cada concesionaria a cada una de las sociedades que ejercen control conjunto sobre ella, criterio no compartido por el notificante.

²La suma de dichos porcentajes es superior a 100, ya que se ha imputado a cada uno de los societarios la cuota íntegra de la concesión en la que participan.

³Incluyendo los [...] kms gestionados por Metro de Sevilla, Sociedad Concesionaria de la Junta de Andalucía, S.A., cuyo control exclusivo adquirió GLOBALVIA en [...].

- (46) Del cuadro anterior se desprende que actualmente el grupo GLOBALVIA es el principal operador del mercado español de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión, con una cuota del [20-30%] del mercado, participación que verá incrementada con la correspondiente a TRAMVIA METROPOLITÁ y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS, que conjuntamente asciende al [10-20%] del mismo.
- (47) La cuota resultante de la operación ascenderá, por tanto, al [30-40%] del mercado considerado, según kms gestionados¹⁶:
- (48) Entre los principales competidores de GLOBALVIA se encuentran importantes grupos constructores y gestores de infraestructuras como OHL, ACS o EIFFAGE.

¹⁶ El notificante también ha aportado cuotas de mercado en términos de facturación ([40-50%]), en base a las cuentas anuales auditadas de las diferentes empresas. Dado que en el momento de la presentación del formulario de notificación las cuentas correspondientes a 2013 aún no han sido aprobadas, los datos aportados podrían no ser definitivos.

VI.2. Demanda y fijación de precios

- (49) La demanda en el mercado de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión la constituyen las Administraciones Públicas, estatal y autonómica, titulares de los servicios objeto de adjudicación.
- (50) Los pliegos de cláusulas administrativas y económicas de las concesiones ferroviarias prevén la forma en que el concesionario será retribuido tanto por la ejecución de la obra como por la explotación de la misma. Normalmente será mediante el precio que abonen los usuarios por la utilización de la infraestructura, por los rendimientos procedentes de la explotación de las zonas comerciales o por aportaciones que pueda realizar la propia Administración concedente.
- (51) Según señala la notificante, los concesionarios carecen de margen para fijar los precios durante la explotación. La estructura de precios viene dada por los pliegos rectores de la concesión y por el contrato de concesión, así como por las propias resoluciones administrativas singulares dictadas en ejecución de los mismos.

VI.3. Barreras a la entrada y competencia potencial

- (52) Según lo señalado en los precedentes, las principales barreras de acceso al mercado concesional son de carácter legal y financiero. El notificante indica que en ningún caso constituyen una barrera significativa de acceso al mercado.
- (53) La normativa sectorial aplicable en cada caso, tanto en el ámbito estatal como comunitario, establece el marco regulatorio aplicable en los concursos de adjudicación de las concesiones a las propias sociedades concesionarias, dado que este servicio es una actividad propia del sector público que el concesionario gestiona en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y la vigilancia de la administración competente.
- (54) De acuerdo con dicha normativa, cualquier operador puede ser adjudicatario de los concursos, ya sea persona física o jurídica, nacional o extranjero, siempre que tenga plena capacidad de obrar y reúna requisitos mínimos de capacidad técnica y financiera.
- (55) La principal barrera de acceso consiste en la necesidad de contar con una capacidad financiera suficiente, según las condiciones establecidas en cada concurso, que asegure que la entidad concesionaria podrá llevar a cabo las inversiones necesarias para la construcción de la obra hasta que, una vez puesta en funcionamiento, aquélla pueda recuperar dichas inversiones.
- (56) El notificante destaca el constante aumento del tamaño total del mercado relevante como consecuencia de la ampliación del número de kilómetros de red ferroviaria explotados bajo el régimen de concesión, situación que previsiblemente se mantendrá como consecuencia de la anunciada liberalización del transporte de viajeros en tren. Esta situación conducirá a la entrada de nuevos operadores.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (57) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de TRAMVIA METROPOLITÁ, S.A. y TRAMVIA METROPOLITÁ DEL BESOS, S.A. por GLOBALVIA, a su vez controlada conjuntamente por los fondos de inversión USS, OPTRUST y PGGM y por GLOBAL VIA INFRAESTRUCTURAS, S.A. controlada conjuntamente por los grupos BANKIA y FCC.
- (58) La operación supondrá un fortalecimiento de la presencia de GLOBALVIA en el mercado de la gestión de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión en España, donde asimismo se encuentra presente una de sus matrices, FCC, con una cuota conjunta del [30-40%], en términos de kms gestionados.
- (59) En todo caso, se trata de un mercado en el que las cuotas tienen una importancia relativa dado que no reflejan la realidad competitiva del mismo al poder variar significativamente como consecuencia de la convocatoria de nuevas licitaciones. En este sentido, la competencia se establece “por el mercado” y no “en el mercado”, lo que supone que las empresas compiten por las concesiones, no existiendo competencia entre ellas una vez adjudicadas las mismas.
- (60) A la vista de lo anterior, no cabe esperar que la operación notificada vaya a suponer un obstáculo a la competencia efectiva en los mercados analizados, por lo que es susceptible de ser aprobada en primera fase sin compromisos.

VIII. 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.