



## INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

### N-07008 INAER/COMPAÑÍA DE EXTINCIÓN GENERAL DE INCENDIOS

Con fecha 25 de enero de 2007 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la toma de control exclusivo de COMPAÑÍA DE EXTINCIÓN GENERAL DE INCENDIOS, S.A. por parte de INAER INVERSIONES AÉREAS S.L.

Dicha notificación ha sido realizada por la sociedad adquirente, 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 a). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

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

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

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

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 fechas 8 y 19 de febrero de 2007 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada respectivamente el 14 y el 22 de febrero de 2007.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es de **7 de marzo 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 por INAER INVERSIONES AÉREAS S.L. ("INAER") del control exclusivo sobre la COMPAÑÍA DE EXTINCIÓN GENERAL DE INCENDIOS, S.A. ("CEGISA"), mediante la adquisición de la totalidad de su capital social a su único accionista, MAC HOLFAM INTERNATIONAL, S.L.

Adicionalmente, INAER adquirirá las participaciones que CEGISA posee en las compañías HISPANO PORTUGUESA DE AVIACIÓN, S.A. ([...]<sup>1</sup>)<sup>2</sup> y AIRDANAE, S.L. ([...]), así como su cuota de participación (50%) en la UTE CEGISA-ANGEL MARTÍNEZ RIDAO<sup>3</sup>.

El contrato de compraventa firmado entre las partes el 21 de diciembre de 2006 contiene como condición suspensiva para el perfeccionamiento de la operación la obtención de la correspondiente autorización por parte de las autoridades de defensa de la competencia españolas.

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

De acuerdo con el notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas (DOUE L-24/1, de 29.1.2004), por lo que carece de dimensión comunitaria.

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

### **III. EMPRESAS PARTICIPES**

#### **III.1 INAER INVERSIONES AÉREAS S.L. (“INAER”)**

INAER es una sociedad española, matriz del grupo de igual denominación, que desde finales de 2005<sup>4</sup> esta controlada por el fondo de inversión INVESTINDUSTRIAL III, LP, gestionado por la sociedad INVESTINDUSTRIAL PARTNERS LIMITED, a su vez controlada por INVESTINDUSTRIAL HOLDING LIMITED. Esta sociedad, con sede en Jersey y controlada por la familia [...], es la cabecera del grupo INVESTINDUSTRIAL.

El grupo INAER está activo en la prestación de una amplia variedad de servicios aéreos, fundamentalmente a través de helicópteros. En concreto, INAER presta servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, trabajos aéreos de diversa índole, así como servicios de mantenimiento, revisión y reparación de aeronaves, fundamentalmente en España.

En el ámbito del transporte aéreo, INAER ofrece servicios de emergencia (transporte sanitario, rescate y salvamento aéreo), de transporte a plataformas marinas de compañías petroleras y de gas, así como servicios regulares y charter de transporte de pasajeros. Entre los trabajos aéreos que ofrece se encuentran la vigilancia aduanera y pesquera, la prevención y extinción de incendios, la inspección y verificación en el aérea de

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

<sup>2</sup> [...].

<sup>3</sup> UTE constituida por ambas empresas para la ejecución de un concurso convocado por el Ministerio de Medio Ambiente para la prestación del servicio de extinción de incendios con dos aviones anfíbios y un avión de carga en tierra.

<sup>4</sup> Operación notificada al Servicio el 8 de noviembre de 2005 (N-05097 INVESTINDUSTRIAL/INAER) y autorizada el 27 de diciembre de 2005.

infraestructuras, la realización de filmaciones aéreas, trabajos forestales y agrícolas.

El grupo INAER está integrado, entre otras, por las compañías aéreas HELICOPTEROS DEL SURESTE, S.A. (“HELISURESTE”), que presta trabajos aéreos así como servicios regulares y charter de transporte de pasajeros en helicóptero<sup>5</sup>, HELICSA HELICOPTEROS, S.A. (“HELICSA”), que ofrece trabajos aéreos con helicópteros, TRANSPORTES AÉREOS DEL SUR, S.A., única compañía del grupo que cuenta con las autorizaciones y habilitaciones necesarias para operar con aviones y que, en concreto, presta servicios de transporte así como trabajos aéreos de vigilancia (pesquera y de costas) con dichas aeronaves, HELI-AIR CANARIAS, S.L., HELIEUROPA. S.L. o TRANSPORTES AÉREOS VASCONGADOS, S.A. El grupo dispone de una participación minoritaria del [...] en HELIDUERO, S.L., estando el 60% restante en manos de otra compañía del sector: FUMIGACIÓN AEREA ANDALUZA, S.A. (“FAASA”).

Las principales bases operativas de INAER (aeropuerto y centro de mantenimiento) se encuentran en Muchamiel (Alicante) y Albacete. También cuenta con una red de 81 pequeños helipuertos repartidos por toda España.

Según el notificante, ninguna de las empresas controladas por el grupo INVESTINDUSTRIAL, además de INAER, está activa en el sector de la prestación de servicios aéreos.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE INVESTINDUSTRIAL (en millones de euros)			
	2003	2004*	2005**
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[<60]	[<60]	[>60]

Fuente: Notificación

\* No incluye el volumen de negocio de CONTENUR S.L., adquirida por INVESTINDUSTRIAL en 2005.

\*\* Incluye la facturación de INAER

### III.2 CEGISA

CEGISA es una sociedad domiciliada en España, cuyo capital social se encuentra en manos de MAC HOLFAM INTERNATIONAL, S.L.

Su actividad se centra en la prestación de trabajos aéreos de prevención y extinción de incendios con aeronaves de ala fija (aviones), así como la reparación y mantenimiento de dichos aparatos. En la actualidad, CEGISA cuenta con una flota propia compuesta por tres aviones anfibios Air Tractor (AT-802), dos aviones CL-215 y un hidroavión ligero de entrenamiento (Lake

<sup>5</sup> Actualmente HELISURESTE presta dos líneas de transporte regular de pasajeros en helicóptero, una entre Ceuta y el aeropuerto de Málaga y otra en Malta, entre las islas de Malta y Gozo.

LA4-200). CEGISA asimismo opera cinco aviones anfibios CL-215, propiedad de la Dirección General para la Biodiversidad del Ministerio de Medio Ambiente, al resultar adjudicataria del concurso público para la operación y mantenimiento de dichos aviones<sup>6</sup>.

En los últimos años, CEGISA ha arrendado alguna unidad adicional de aviones Air Tractor para atender la campaña de verano. Así, en 2005 y 2006, CEGISA alquiló tres y una unidad respectivamente de ese avión a otros operadores españoles.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE CEGISA (en millones de euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<5000]	[<5000]	[<5000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

#### IV. MERCADOS RELEVANTES

##### IV.1. Mercado de producto

El sector económico afectado por la operación es el de la prestación de trabajos aéreos y más concretamente la prestación de trabajos aéreos de prevención y extinción de incendios, en el que se encuentran presentes las empresas implicadas en la operación, aunque con distintos tipos de aeronaves (INAER con helicópteros y CEGISA con aviones). Ambas entidades prestan asimismo servicios de mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves.

Adicionalmente, el grupo adquirente ofrece otros tipos de trabajos aéreos (vigilancia aduanera y pesquera, inspección y verificación aérea de infraestructuras, filmaciones aéreas, trabajos forestales y agrícolas), así como servicios de transporte aéreo de pasajeros y carga, entre los que se incluyen los servicios de emergencia (transporte sanitario, rescate y salvamento aéreo), de transporte a plataformas marinas de compañías petroleras y de gas, así como servicios regulares y charter de transporte de pasajeros y carga.

El notificante considera que, ni desde el punto de vista de la demanda ni de la oferta, los servicios de extinción de incendios prestados con helicópteros son sustitutivos de los servicios prestados con aviones y viceversa.

Desde el punto de vista de la demanda, los servicios con aviones se contratan de forma distinta y separada de los servicios con helicópteros. En este sentido, las Administraciones Públicas, que conforman la práctica totalidad de la demanda de estos servicios, adjudican los contratos para la prestación de

<sup>6</sup>También CEGISA, en asociación con la compañía portuguesa AEROCONDOR, es adjudicataria del concurso otorgado por el gobierno portugués para la extinción de incendios en dicho país. En ese cometido utiliza los dos aviones CL-215 de su propiedad.

los mismos en el marco de licitaciones separadas para ambos tipos de aeronaves o, en el caso de hacerlo de forma simultánea, las adjudicaciones se organizan en lotes de contratación independiente.

Asimismo, es preciso considerar las diferentes características técnicas de aviones y helicópteros, que los hacen más o menos idóneos para determinados tipos de acciones, en función de su capacidad de carga, velocidad y autonomía de vuelo<sup>7</sup>. En todo caso, las actividades de los aviones en este ámbito se limitan al lanzamiento de agua mientras que las de los helicópteros incluyen asimismo el transporte de brigadas de profesionales al lugar del fuego.

Por otro lado, los títulos requeridos por los pilotos para operar aviones y helicópteros son asimismo diferentes.

Partiendo de la existencia de mercados separados para los servicios de extinción de incendios con helicópteros y aviones, este Servicio centrará su estudio en este último mercado, dado que en él desarrolla su actividad CEGISA.

Según el notificante, los aviones empleados en las labores de extinción de incendios se distinguen claramente de los aviones utilizados en otros tipos de trabajos aéreos, como las actividades de filmación o fotografía o la publicidad aérea. Estas últimas actividades se realizan con avionetas monomotor pequeñas que no son aptas para la actividad de extinción de incendios.

El notificante indica que solamente en el caso de la actividad de fumigación cabría considerar una cierta sustituibilidad con determinados tipos de aviones destinados a la lucha contra incendios. En particular, el notificante señala que los aviones ligeros de carga en tierra diseñados para usos agrícolas pueden ser adaptados con relativa facilidad a la lucha contra incendios y viceversa<sup>8</sup>. En el caso de los aviones anfibios (carga en agua), su transformación en aviones de carga en tierra aptos para la fumigación requiere mayores inversiones, por su mayor complejidad.

No obstante, como consecuencia de la modernización de las explotaciones agrícolas, la actividad de fumigación tiene una importancia muy limitada en España<sup>9</sup>, por lo que no parece necesario extenderse en esta valoración.

---

<sup>7</sup> Los aviones disponen de una mayor capacidad de carga de agua (5.500 litros el CL-215 y 3.000 litros el AT-802, frente a los 900-1200 litros que aportan los distintos modelos de helicópteros) y una mayor autonomía y velocidad de vuelo, realizando desplazamientos más largos hasta el lugar del siniestro. Los helicópteros, por su parte, se caracterizan por su mayor adaptabilidad al terreno, por lo que suelen situarse cerca de las zonas más conflictivas, así como por realizar cargas de agua en cualquier lugar. Según el notificante, el helicóptero es el medio ideal para las primeras intervenciones en caso de un siniestro, facilitando asimismo el transporte de las brigadas forestales, mientras que los aviones suele actuar preferentemente como medio de apoyo en una segunda fase del incendio.

<sup>8</sup> Así lo han hecho competidores de CEGISA como [...].

<sup>9</sup> Según el notificante, este mercado no supera los [...] en España.

De todo lo anterior, se desprende que los servicios de extinción de incendios con aviones constituyen un mercado separado del resto de trabajos aéreos con aviones.

En cuanto a la posibilidad apuntada por el notificante de segmentar adicionalmente dicho mercado en función de las características de los aviones empleados en las tareas de extinción de incendios, distinguiendo así entre: a) aviones ligeros o semi-ligeros, como los Dromader y los Airtractor, ya sean de carga en tierra o anfibios, con capacidades que varían entre 1.800 y 3.000 litros, que serían los pueden ser adaptados para trabajos agrícolas de fumigación y viceversa; y b) aviones pesados o semipesados, aptos para ataques más intensos y con carga superior a 5.000 litros, como es el caso de los Canadair CL-215<sup>10</sup>, este Servicio no considera necesario tomar una decisión precisa al respecto dado que la valoración de la operación es sustancialmente la misma con independencia de la definición empleada.

En cuanto a las actividades de mantenimiento, reparación y revisión de aeronaves, varios precedentes nacionales<sup>11</sup> y comunitarios<sup>12</sup> han establecido que las actividades de mantenimiento destinadas a los helicópteros constituyen un mercado separado del resto de actividades de mantenimiento dirigidas a otras aeronaves dadas las particulares características técnicas de los helicópteros<sup>13</sup>.

El estudio del Servicio se debería, por tanto, centrar en el mercado de los servicios de mantenimiento, reparación y revisión de aviones, en el que se encontraría presente CEGISA. No obstante, el notificante indica que las actividades de CEGISA en este mercado únicamente se refieren al mantenimiento y revisión de sus propios aviones y de los CL-215 del Ministerio de Medio Ambiente que opera, en virtud del correspondiente contrato de operación y mantenimiento<sup>14</sup>.

El notificante afirma que en el mercado de la extinción de incendios con aviones, los operadores se prestan internamente las actividades de mantenimiento, reparación y revisión de los aparatos con los que prestan ese servicio, no existiendo ninguna empresa que preste servicios a terceros. En este sentido, los servicios aéreos de extinción integran las actividades de mantenimiento de las aeronaves con las que los prestan.

Es preciso recordar que la demanda de estos servicios está constituida por las Administraciones Públicas que contratan la prestación del servicio,

<sup>10</sup> Los CL-215 son los aviones más pesados empleados en España para la extinción de incendios. Actualmente existen tres tipos, CEGISA opera uno de ellos y los otros son operados por el ejército. A diferencia de los aviones ligeros o semi-ligeros, los CL-215 tienen que desplazarse desde aeropuertos.

<sup>11</sup> Casos N-05097 INVESTINDUSTRIAL/INAER y N-04001 CHC HELICOPTER/SCHREINER AVIATION

<sup>12</sup> Caso IV/M.1745 EADS

<sup>13</sup> La Comisión en el caso M.1745 EADS sugirió la posibilidad de estrecharse más este mercado, dividiéndolo en mantenimiento de nivel alto, nivel intermedio y nivel operacional.

<sup>14</sup> El notificante indica que las actividades de mantenimiento de los aviones CL-215 forman parte integral del servicio global contratado, como se desprende de los propios pliegos de condiciones del contrato.

corriendo por cuenta del adjudicatario las actividades de mantenimiento de los aviones empleados.

En consecuencia, en el presente caso se analizará el mercado de los servicios de extinción de incendios con aviones de forma global y distinguiendo los segmentos de aviones ligeros y pesados. Adicionalmente, el Servicio aportará información del mercado de los servicios de extinción de incendios con helicópteros, al objeto de valorar el alcance la operación de forma más completa.

## **IV.2 Mercado geográfico**

El Servicio comparte la opinión del notificante de que el mercado de la prestación de trabajos aéreos de extinción de incendios con aviones es de ámbito nacional.

Sin perjuicio de las competencias de las Comunidades Autónomas para implantar sus propios dispositivos de extinción de incendios, el notificante señala el importante grado de homogeneidad en las condiciones de competencia existentes en todo el territorio español. En este sentido, es preciso indicar que el Ministerio de Medio Ambiente, a través de la Dirección General para la Biodiversidad, tiene encomendada la coordinación básica de las actividades de lucha contra incendios así como el apoyo con medios de extinción propios a las Administraciones Autonómicas, dentro de las directrices del Plan Forestal español.

Por otro lado, los procesos de licitación de las diferentes Administraciones siguen los mismos patrones, siendo semejantes los pliegos de contratación y los criterios de selección.

Adicionalmente, es preciso considerar que el Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Aviación Civil, ejerce la dirección y planificación de la política aeronáutica civil en España. Como autoridad aeronáutica, dicho órgano directivo es competente, entre otras, de la ordenación e inspección de las actividades comerciales del transporte y de los trabajos aéreos, de la expedición de licencias y autorizaciones de explotación a las compañías correspondientes, así como de la regulación e inspección de las enseñanzas aeronáuticas y la expedición de títulos del personal aeronáutico profesional.

## **V ANÁLISIS DEL MERCADO**

### **V.1 Estructura de la oferta**

La oferta de los servicios de extinción de incendios con aviones en España se encuentra relativamente concentrada, siendo reducido el número de empresas que prestan este tipo de servicios.

AVIALSA es la empresa líder en el sector de la extinción de incendios con aviones en España. Dispone de una flota de 20 aviones Air Tractor y Dromader con los que ofrece servicios de extinción de incendios a las Comunidades Autónomas de Valencia y Cataluña, así como al Ministerio de Medio Ambiente.

Otro importante operador del mercado es ANGEL MARTINEZ RIDAO, empresa con la que CEGISA ha constituido una UTE para la ejecución de un concurso convocado por el Ministerio de Medio Ambiente para la prestación del servicio de dos aviones anfibios y un avión de carga en tierra. Se trata de una empresa andaluza que presta servicios de extinción de incendios para las Comunidades Autónomas de Extremadura y Andalucía, así como una amplia variedad de tratamientos agroforestales.

FUMIGACION AEREA ANDALUZA, S.L. (FAASA) es la única compañía del sector que presta servicios de extinción de incendios con helicópteros y aviones. Actualmente, el grupo FAASA opera estos servicios para la Dirección General para la Biodiversidad y para las Comunidades Autónomas de Andalucía, Castilla-La Mancha, Castilla-León, La Rioja y Aragón. También ofrece servicios de transporte sanitario, protección civil y aerotaxi.

A continuación se muestra la estructura del mercado español de los servicios de extinción de incendios con aviones, en general y por categorías de aviones, según estimaciones del notificante basadas en la facturación de los diferentes operadores en 2005.

MERCADO DE SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS CON AVIONES. 2005		
Operadores	Volumen ventas (M. euros)	Cuota
<b>AVIALSA</b>	[...]	[30-40%]
CEGISA	[...]	[20-30%]
ANGEL MARTINEZ RIDAO	[...]	[20-30%]
TRABAJOS AEREOS ESPEJO	[...]	[10-20%]
FAASA	[...]	[0-10%]
Total	[...]	100%

Fuente: Notificación

MERCADO DE SERVICIOS DE EXTINCIÓN DE INCENDIOS CON AVIONES LIGEROS 2005		
Operadores	Volumen ventas (M. euros)	Cuota
<b>AVIALSA</b>	[...]	[40-50%]
ANGEL MARTINEZ RIDAO	[...]	[30-40%]
TRABAJOS AEREOS ESPEJO	[...]	[10-20%]
FAASA	[...]	[0-10%]
CEGISA	[...]	[0-10%]
Total	[...]	100%

Fuente: Notificación

En el caso de los aviones pesados, solamente CEGISA presta servicios de extinción de incendios con dichos aparatos en España, lo que le otorga una cuota del 100% del mercado. No obstante, la facturación generada en esta actividad no es muy relevante ([...] en 2005, según el notificante).

El grupo adquirente INAER no está presente en el mercado relevante. No obstante, ofrece servicios de extinción de incendios con helicópteros, con una cuota que, según el notificante, asciende al [50-60%] del correspondiente



mercado nacional. El segundo operador del mercado es FAASA ([20-30%]) y el tercero HELIDUERO, S.L. ([0-10%]), cuyo capital social se reparten los dos anteriores, aunque es controlado por FAASA.

## **V.2 Estructura de la demanda**

Dada la naturaleza de los servicios de extinción de incendios, en concreto, su carácter de servicio público, son las entidades y organismos públicos, estatales, autonómicos o locales, los que constituyen el grueso de la demanda de estos servicios.

El procedimiento habitualmente utilizado por estos clientes es la convocatoria de licitaciones públicas. En los pliegos de condiciones técnicas y administrativas de dichas licitaciones, la Administración Pública convocante define exactamente el tipo de servicio a contratar así como las características técnicas y operativas de las aeronaves que lo prestarán.

Los principales clientes de CEGISA son el Ministerio de Medio Ambiente español (que genera el [...] de sus ventas) y el Ministerio de Administración Interna de Portugal ([...] de sus ventas).

## **V.3 Fijación de precios y otras condiciones comerciales**

Según el notificante, los precios de los servicios de extinción de incendios vienen determinados en los pliegos de condiciones técnicas y administrativas de las licitaciones convocadas por las distintas Administraciones Públicas. La negociación no es un elemento conformador del precio de estos servicios, por lo que la empresa licitadora solo puede optar por aceptar el precio predeterminado por la Administración contratante o, en otro caso, no concursar.

Por lo general, los precios, que suelen ser bastante homogéneos entre las diferentes Administraciones, se determinan en función de la disponibilidad en exclusiva de la flota requerida durante el período contratado y las horas de vuelo realizadas.

No obstante, las Administraciones Públicas pueden optar por dos criterios distintos: fijar un precio por disponibilidad del servicio con un mínimo de horas de vuelo garantizadas en dicho precio<sup>15</sup> o fijar un precio por disponibilidad del servicio al que se añade un precio por hora de vuelo, a computar desde la primera hora de vuelo realizada.

No obstante su importancia, el precio no es la única variable considerada en los concursos convocados por las diferentes Administraciones, valorándose asimismo otros aspectos, tales como la experiencia previa. En este sentido, las Administraciones Públicas solicitan una experiencia mínima a la compañía y a sus tripulaciones y técnicos de mantenimiento para poder acudir a los concursos convocados.

Por lo general, estos contratos tienen una duración de dos años, disponiendo de una prórroga tácita por dos años más.

<sup>15</sup> Esto supone que el precio facturado es independiente de las horas de vuelo efectivamente realizadas. Por lo general, este tipo de contratos incluyen un mecanismo de facturación adicional para el caso de que se realicen un número de horas de vuelo superior al garantizado.

#### **V.4 Competencia potencial - barreras a la entrada**

La principal barrera de entrada al mercado de la prestación de servicios de extinción de incendios con aviones es de índole regulatoria, derivada de la obtención de un título habilitante previo.

Dado que los servicios de extinción de incendios se incluyen en la categoría comercial de trabajos aéreos, para su prestación se exige la obtención de una autorización administrativa previa que otorga la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Fomento. La autorización, que se concede en el plazo máximo de tres meses, se otorga inicialmente por un año, siendo renovable a petición de la empresa mientras que ésta mantenga el cumplimiento de las condiciones exigibles.

La autorización se concede para trabajos concretos, figurando expresamente el modelo y la matrícula de las aeronaves (avión o helicóptero) con las que la empresa está autorizada a prestar dicho servicio.

Adicionalmente, la compañía prestadora de trabajos aéreos ha de contar con un permiso de vuelo expedido por la propia Dirección General, cuya duración varía en función del tipo de trabajo aéreo para el que ha sido concedido. En el caso de la extinción de incendios, su duración será de tres meses o del tiempo correspondiente a la campaña de cada Comunidad Autónoma.

Aparte de los requisitos de índole regulatoria, no existen otras barreras significativas a la entrada de nuevos operadores al mercado relevante. Según la notificante, la inversión en aviones no resulta una barrera infranqueable al existir una amplia diversidad de fórmulas y estructuras financieras para acceder a los mismos y que permiten una gran flexibilidad en su financiación.

## VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo de COMPAÑÍA DE EXTINCIÓN GENERAL DE INCENDIOS, S.A. (“CEGISA”) por parte de INAER INVERSIONES AÉREAS S.L. (“INAER”).

La operación conllevará la entrada del grupo adquirente en el mercado de los servicios de extinción de incendios con aviones, mediante la adquisición del segundo operador a nivel nacional, con una cuota del [20-30%] y el único que, en la actualidad, opera aviones pesados empleados en dichos trabajos aéreos. La operación, no obstante, no comporta adición de cuota alguna.

Tras la operación, INAER incrementará su oferta de trabajos aéreos diversificando sus actividades en el sector de extinción de incendios, en el que ahora solo opera mediante helicópteros. Como resultado de ello, INAER dispondrá de una flota más completa de aeronaves, lo que le permitirá acudir a un mayor número de licitaciones públicas.

No obstante, esta situación no parece que vaya a reportar al grupo resultante de la operación ventajas competitivas irreplicables, dado que las licitaciones son independientes para helicópteros y aviones.

Esta situación se evidencia en la posición que presenta actualmente FAASA, única compañía del sector que presta servicios de extinción de incendios con helicópteros y aviones. Dicha compañía es el quinto operador del mercado de extinción de incendios con aviones ([0-10%] de cuota) y el segundo en el mercado de la realización de dichas tareas con helicópteros ([20-30%] más el [0-10% correspondiente a HELIDUERO, S.L.).

Por otro lado, es preciso considerar que la demanda de dichos servicios está constituida por las diferentes Administraciones Públicas, que tienen un gran poder negociador frente a los prestadores de servicios de extinción de incendios, lo que limitaría el posible poder de mercado de INAER.

El poder de la demanda se evidencia en la convocatoria de licitaciones públicas para contratar estos servicios, en las que se determinan el tipo de servicio a contratar, las características técnicas y operativas de las aeronaves que lo prestarán y demás condiciones de contratación, incluyendo los precios. Otro aspecto a considerar es la limitada duración de los contratos, por lo general de dos años más prórroga.

Adicionalmente, se trata de un mercado en el que las barreras a la entrada no son infranqueables. Los nuevos entrantes deben obtener determinadas autorizaciones de carácter administrativo dirigidas a garantizar la seguridad de los servicios, de sus prestadores y usuarios. En todo caso, las autorizaciones administrativas previas no parecen suficientes para cerrar el acceso a competidores potenciales al mercado considerado.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados considerados.

## VII. PROPUESTA

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