



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06125

FCC / CAJA MADRID

Con fecha 1 de diciembre de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la constitución de una empresa en común por parte de FCC CONSTRUCCIÓN, S.A. y CORPORACIÓN FINANCIERA CAJA DE MADRID, S.A.

Dicha notificación ha sido realizada conjuntamente por FCC CONSTRUCCIÓN, S.A. y CORPORACIÓN FINANCIERA CAJA DE MADRID, S.A. según lo establecido en el artículo 15.1 b) 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) y b). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

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

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

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió de las notificantes con fechas 22 de diciembre de 2006 y 3 de enero de 2007 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fechas 9 y 12 de enero de 2007.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **23 de enero de 2007**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la constitución de una empresa en participación por parte de FCC CONSTRUCCIÓN, S.A. (en adelante FCC Co) y CORPORACIÓN FINANCIERA CAJA DE MADRID, S.A. (en adelante CORPORACION FINANCIERA), a la que las partes transferirán sus negocios y activos relacionados con el sector de las infraestructuras en régimen de concesión¹.

¹ La relación de activos transferidos por las partes a la nueva empresa figura en el Anexo I del presente informe.



La empresa resultante, denominada GLOBAL VÍA, tendrá como actividad principal el desarrollo y explotación conjunta de los negocios encuadrados en el sector de la construcción, mantenimiento, conservación y explotación de infraestructuras en régimen de concesión.

La operación se formalizó un Contrato de Socios suscrito entre FCC y CAJA MADRID con fecha 12 de enero de 2007.² [...].

[...].

Las partes han condicionado la eficacia del Contrato de Socios a la autorización de la operación por las autoridades de competencia de España.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

II.1 Pacto de no competencia

La cláusula [...] del Contrato de Socios establece que ambas partes se abstendrán de competir con la empresa en participación mientras sean socios de ésta en el desarrollo de las actividades que constituyen su objeto social.

II.2 Valoración

El apartado 5 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que podrán entenderse comprendidas dentro de una operación determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), se considera que en el presente caso el contenido y la duración de la cláusula de no competencia no va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada, considerándose, por tanto, como parte integrante de la misma operación.

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

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

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

IV. EMPRESAS PARTÍCIPES

IV.1. FCC CONSTRUCCIÓN, S.A. (FCC Co)

FCC Co está activa en distintos ámbitos de la construcción (obra civil en relación con autopistas, autovías, carreteras, obras hidráulicas, portuarias, aeroportuarias y ferroviarias, excavación de túneles, construcción de puentes, oleoductos, gasoductos, etc), edificación residencial y no residencial, rehabilitación de viviendas y otras actividades relacionadas con el sector de la construcción y servicios afines, como ingeniería, concesiones y mantenimiento y gestión de infraestructuras.

² Se indican entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto se ha declarado confidencial.

FCC Co está controlada por el grupo español FCC, que cotiza en bolsa y está activo en el sector de la construcción y los servicios. El grupo FCC está controlado, a su vez, en última instancia, por D^a Esther Koplowitz.

Además, el grupo FCC está activo asimismo en la recogida y tratamiento de residuos sólidos, limpieza de vías públicas, abastecimiento de agua a poblaciones, mantenimiento de plantas de tratamiento de agua potable y residual, fabricación de cementos, promoción inmobiliaria, explotación de aparcamientos, mobiliario urbano, transporte de viajeros, inspección técnica de vehículos, handling en aeropuertos y servicios logísticos.

La facturación de FCC. Co en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas FCC. Co (Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	>5.000	>5.000	>5.000
Unión Europea	>250	>250	>250
España	>60	>60	>60

Fuente: Notificación

IV.2. CORPORACIÓN FINANCIERA CAJA DE MADRID, S.A. (CORPORACIÓN FINANCIERA)

CORPORACIÓN FINANCIERA está controlada por el Grupo de empresas CAJA MADRID y centra su actividad en la tenencia de valores, la administración y el asesoramiento financiero de dicho grupo.

Actualmente las participaciones de CAJA MADRID en sociedades concesionarias que serán aportadas como activos a la empresa en participación pertenecen a una filial de CORPORACIÓN FINANCIERA denominada SOCIEDAD DE PROMOCIÓN Y PARTICIPACIÓN EMPRESARIAL CAJA DE MADRID, S.A. (SPPE). Las partes prevén que dichas participaciones sean transferidas en un primer momento a CORPORACIÓN FINANCIERA, de forma que ésta sea la parte que transfiera los activos en el momento de la firma del Contrato.

La facturación de CAJA MADRID en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art. 3 del R.D.1443/2001, es la siguiente:

Volumen de ventas de CAJA MADRID (Millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	<5.000	<5.000	<5.000
Unión Europea	>250	>250	>250
España	>60	>60	>60

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercados de producto

La principal actividad de la empresa en participación será la gestión de participaciones en sociedades cuyo objeto social es acudir a una licitación pública de infraestructuras en régimen de concesión y, en su caso, una vez adjudicada la concesión, gestionar y explotar dichas



infraestructuras. Por lo tanto, el sector económico afectado por la operación es el de la construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras en régimen de concesión.

Las infraestructuras sujetas a régimen de concesión son aquellas en las que el servicio objeto de la concesión constituye una actividad propia del Estado o, en su caso, de las CCAA, que el concesionario gestiona, en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración concedente.

Este Servicio ha considerado en distintos precedentes³ que la construcción, conservación y explotación en régimen de concesión es un ejemplo de la denominada competencia “por el mercado” y no “en el mercado”: las empresas compiten por las concesiones, pero no existe competencia entre concesionarios una vez adjudicadas tales concesiones.

Tanto FCC como CAJA MADRID están activas en la construcción, mantenimiento, conservación y explotación en régimen de concesión, de: autopistas de peaje, autovías de peaje en sombra, instalaciones ferroviarias, aeropuertos y un hospital. Además, sólo FCC se encuentra activa en la construcción, mantenimiento, conservación y explotación de instalaciones portuarias en régimen de concesión.

Teniendo en cuenta lo anterior, los mercados de infraestructuras en los que se enmarca la operación son los siguientes:

Carreteras

Las carreteras son las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles.

La Comisión, en distintos precedentes⁴, ha distinguido el mercado de carreteras de otros mercados de infraestructuras, tales como ferroviarias, portuarias, aeroportuarias y otras.

La Ley de Carreteras 25/1988, de 29 de julio, las clasifica en función de sus características en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales.

Por lo que respecta a las autopistas, la citada Ley las define como las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, que reúnen diversas características como la ausencia de acceso desde las propiedades colindantes, la ausencia de cruces con otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía y la existencia de distintas calzadas para cada sentido de circulación, generalmente separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación⁵. Existen diversos precedentes

³ Expedientes, entre otros: N-03004 ACESA/AUREA; N-03030 SACYR-VALLEHERMOSO/ENA ; N-04087 ISOLUX /CORSÁN /CORVIAM ; N-06060 GRUPO ISOLUX CORSÁN/EUROPISTAS ; N-06078 SACYR VALLEHERMOSO/ TELEKUTXA/EUROPISTAS.

⁴Entre otros los casos: M.1157 SKANSKA/SCANCEM y M.4087/EIFFAGE/MACQUARIE/APRR.

⁵ Las concesiones de autopistas de peaje y sus sociedades concesionarias están reguladas principalmente por la siguiente normativa: la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión; el Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión; la Ley 25/2988, de 29 de julio, de Carreteras; el Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje y el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.



nacionales⁶ y comunitarios⁷ en los que se ha examinado el mercado de la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión.

Por lo que respecta a las autovías, la principal diferencia respecto de las autopistas es que las concesionarias no reciben un peaje directamente de los usuarios, sino el denominado “peaje en sombra”, que es una tarifa técnica que satisface la Administración en función los vehículos que circulan por la vía o de los kilómetros de la misma.

En Decisiones recientes⁸, la Comisión cuestionó la segmentación del mercado de construcción de carreteras en otros más estrechos, debido a la sustituibilidad existente desde el lado de la oferta, ya que los operadores del sector son grandes compañías constructoras tanto de autopistas como de otros tipos de carreteras.

De forma análoga, dentro del ámbito de la construcción, explotación y mantenimiento de carreteras en régimen de concesión, parece cuestionable diferenciar mercados más estrechos, como las autopistas de peaje y las autovías, puesto que en ambas modalidades de carreteras operan indistintamente los mismos tipos de concesionarios, generalmente consorcios integrados por grandes compañías constructoras y financieras. Además, de acuerdo con los notificantes, los procedimientos de licitación pública y adjudicación son sustancialmente los mismos en relación con las autopistas, autovías y carreteras.

En todo caso, en el presente análisis no es necesario establecer una diferenciación definitiva de los mercados de concesiones de carreteras, ya que el impacto de la operación no difiere sustancialmente.

En consecuencia, se analizará la incidencia de la operación tanto en el ámbito de las carreteras en régimen de concesión como de los segmentos de autopistas de peaje y autovías.

Concesiones ferroviarias

Teniendo en cuenta que, desde el punto de vista de la demanda, las autoridades públicas convocan concursos diferenciados para cada tipo de infraestructuras y que, desde el punto de vista de la oferta, los recursos humanos y la maquinaria para prestar los servicios de gestión y mantenimiento de autopistas y ferrocarriles son distintos y no pueden ser objeto de intercambio entre empresas presentes en ambos segmentos, la Comisión llegó a la conclusión de que existe un mercado de producto diferenciado para la gestión y mantenimiento de estructuras ferroviarias⁹.

El artículo 1.3 de la Ley 16/1987, de 30 de julio¹⁰, de Ordenación de los Transportes Terrestres (B.O.E. de 31 de julio de 1987), define como transportes por ferrocarril *“aquéllos en los que los vehículos en los que se realizan circulan por un camino de rodadura fijo, que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación”*.

⁶ Expedientes del Servicio: N-03004 ACESA/AUREA ; N-03030 SACYR-VALLEHERMOSO/ENA ; N-04087 ISOLUX /CORSÁN /CORVIAM ; N-06060 GRUPO ISOLUX CORSÁN/EUROPISTAS ; N-06078 SACYR VALLEHERMOSO/ TELEKUTXA/EUROPISTAS.

⁷ Ver, entre otros, los casos: M.4087/EIFFAGE/MACQUARIE/APRR; M.2694 METRONET/INFRACO; M.3172 FERROVIAL/AMEY y el más reciente M.4249 ABERTIS/AUTOSTRAD (Decisión de 22.9.2006).

⁸ Decisiones de fechas 15.02.2006 (M.4087/EIFFAGE/MACQUARIE/APRR) y 22.09.2006 (M.4249 ABERTIS/AUTOSTRAD).

⁹ Casos M.2694 METRONET/INFRACO y Caso M.3172 FERROVIAL/AMEY.

¹⁰ No obstante la publicación de la Ley 39/2003 del Sector ferroviario, se mantienen vigentes las normas generales sobre transporte terrestre contenidas en la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres. La Ley 39/2003 del Sector ferroviario sólo deroga, expresamente, la sección 2ª del capítulo II, y los capítulos III, IV y V del título VI de la Ley 16/1987 y otras normas incompatibles con ella.



Por su parte, el artículo 150.1 establece que *“no se considerarán incluidos en el concepto de ferrocarril los teleféricos u otros medios análogos de transporte que utilicen cable o cables, tractor y portador y que no tengan camino terrestre de rodadura”*.

Según establece el artículo 3 de la Ley 39/2003 del Sector ferroviario (B.O.E. 18 de noviembre de 2003, núm. 276), *“se entenderá por infraestructura ferroviaria la totalidad de los elementos que formen parte de las vías principales y de las de servicio y los ramales de desviación para particulares, con excepción de las vías situadas dentro de los talleres de reparación de material rodante y de los depósitos o garajes de máquinas de tracción. Entre dichos elementos se encuentran los terrenos, las estaciones, las terminales de carga, las obras civiles, los pasos a nivel, las instalaciones vinculadas a la seguridad, a las telecomunicaciones, a la electrificación, a la señalización de las líneas, al alumbrado y a la transformación y el transporte de la energía eléctrica, sus edificios anexos y cualesquiera otros que reglamentariamente se determinen”*.

La Administración Central o las Administraciones Autonómicas pueden realizar la construcción y la administración de infraestructuras ferroviarias por sí mismas, a través de entidades públicas creadas con esta finalidad o mediante la celebración del oportuno contrato de concesión de obras públicas.

No obstante, la mayor parte de las infraestructuras ferroviarias, tanto de ámbito nacional como autonómico, es gestionada por organismos adscritos a las Administraciones competentes. Por ejemplo, en el caso de la Red Ferroviaria de Interés General, de titularidad estatal, que tiene una longitud de aproximadamente 13.000 kilómetros, es el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) el gestor de casi la totalidad de la red¹¹. Las Comunidades Autónomas también gestionan la mayor parte de las infraestructuras ferroviarias en sus respectivos territorios a través de entidades públicas¹².

Hasta el momento, solamente han sido licitadas y adjudicadas 12 infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión administrativa a empresas privadas, de las que 11 correspondieron a la Administraciones Autonómicas (Madrid, Cataluña, Andalucía y Canarias)¹³.

Los tipos de transporte ferroviario gestionados en régimen de concesión son los siguientes:

- 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. En España, las sociedades concesionarias de ferrocarril metropolitano son las siguientes: Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. (Madrid), Metro Barajas, S.A. (Madrid), Metro de Málaga, S.A. (Andalucía), Metro de Sevilla Sociedad Concesionaria de la Junta de Andalucía, S.A. (Andalucía).
- 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

¹¹ Con la excepción de los 45 kilómetros del tramo Figueras-Perpiñán adjudicados a la empresa TP Ferro.

¹² Por ejemplo, la red de metro de Madrid que tiene una longitud superior a 230 kilómetros (construidos y en funcionamiento) es en su gran mayoría gestionada por entidades públicas excepto en dos tramos, concedidos a Metro de Barajas, S.A. y a Transportes Ferroviarios de Madrid, S.A. y que suman aproximadamente 21 kilómetros.

¹³ La única licitación llevada a cabo por la Administración Central ha sido la concesión de la línea internacional de alta velocidad que une las ciudades de Figueres en España con Perpiñán en Francia, que licitó el Ministerio de Fomento.



ligero. En España, las sociedades concesionarias de tranvía son las siguientes: Tranvía de Parla, S.A. (Madrid), Transportes Ligeros de Madrid, S.A., Metro Ligero Oeste, S.A. (esta sociedad es concesionaria de las infraestructuras correspondientes a las líneas “Metro Ligero de Boadilla” y “Metro Ligero de Pozuelo”), Tramvía del Baix Llobregat, S.A. (Cataluña), Tramvía Metropolitana del Bessós, S.A. (Cataluña), Metropolitano de Tenerife, S.A. (Canarias).

- Tren, que es aquel medio de transporte ferroviario interurbano cuyo material rodante es pesado. En España, la única sociedad concesionaria de tren es TP Ferro Concesionaria, S.A., adjudicataria de la concesión Figueras-Perpiñán ya mencionada.

De acuerdo con la información aportada por los notificantes, los requisitos técnicos y financieros exigidos en los pliegos de concesión no difieren sustancialmente según se trate de un medio de transporte ferroviario u otro 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.

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, se considerará relevante el mercado de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión.

Puertos

Los servicios relativos a infraestructuras portuarias han sido objeto de análisis por las autoridades nacionales y comunitarias de competencia¹⁴, dando lugar a la definición de múltiples mercados relevantes en función de la actividad desarrollada, pudiendo agruparse en: servicios de estiba en terminales portuarias y servicios de asistencia y almacenamiento de mercancías.

La Comisión ha distinguido mercados más estrechos en relación con estas actividades. No obstante, dado que solamente FCC Co está activa en estos segmentos y que, según los notificantes, en ningún caso se alcanzaría una cuota del 10% en ninguno de los mercados considerados, no se consideran relevantes a efectos de la presente operación.

Aeropuertos

Siguiendo los precedentes nacionales y comunitarios cabe distinguir tres grandes categorías de servicios aeroportuarios: servicios de infraestructuras, servicios de asistencia en tierra y servicios comerciales, que conforman mercados de producto diferenciados.

En España, las concesiones de espacios aeroportuarios destinados a actividades comerciales son realizadas por AENA. El régimen concesional es diferente según el destino que se dé al local. En el supuesto de que se destine a las ventas en régimen fiscal normal, las concesiones se otorgan generalmente por establecimiento y aeropuerto, durante un período de 4 años, si bien existen casos en que varios establecimientos de un mismo aeropuerto son objeto de una misma concesión.

No obstante, a los efectos de la operación notificada, teniendo en cuenta que las actividades de la nueva empresa se refieren únicamente a un solo aeropuerto, que todavía se encuentra en fase de construcción y que según los notificantes no alcanzaría en ningún caso una

¹⁴ Expediente del SDC N- 06071 PORTOBAR/A.PÉREZ Y CIA/GRUP MARITIM y casos comunitarios COMP/M.3829 MAERSK/PONL, COMP/JV.56 HUTCHINSON/ECT, COMPo/JV.55 HUTCHINSON/RCPM/ECT, MAERSK/SEA LAND, etc., entre otros.



cuota del 10% en ninguno de los mercados considerados, no se considera relevante el análisis de este mercado para valorar la incidencia de la operación.

Hospitales

Las infraestructuras hospitalarias en régimen de concesión son un fenómeno reciente en España. Las partes participan únicamente en una concesión hospitalaria en la actualidad ([...] % de participación cada una), cuya adjudicación tuvo lugar en 2005 y cuya explotación aún no se ha iniciado.

Teniendo en cuenta los datos aportados sobre el mercado de hospitales en régimen de concesión en España¹⁵, la cuota de la nueva entidad no alcanzaría en ningún caso el 10% en el mercado nacional, en el que grandes constructoras como Sacyr, Dragados o Acciona ostentan cuotas del [20-30]%, [20-30]% y [10-20]%, respectivamente. En consecuencia, no se estima relevante el análisis de este mercado para la valoración de la operación notificada.

V. 2. Mercado geográfico

La Comisión ha establecido en varias decisiones que ciertos mercados de contratación pública (servicios de gestión del agua, de residuos, infraestructuras ferroviarias y carreteras) son de ámbito nacional¹⁶.

Así lo ha reconocido el Servicio en relación con el mercado de autopistas de peaje analizado en los precedentes nacionales ya citados. 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 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.

Cabe señalar que la Comisión Europea consideran una posible dimensión comunitaria de los mercados de gestión de infraestructuras en régimen de concesión¹⁷. Sin embargo, si bien los procesos de adjudicación de concesiones en el sector de infraestructuras están abiertos a todos los operadores comunitarios, en la práctica son aún pocos los casos en los que acuden a los concursos públicos empresas de otros Estados miembros.

A la vista de todo lo anterior, se analizará el mercado de servicios de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión en el ámbito nacional.

¹⁵ Los notificantes han tomado como base para el cálculo las inversiones necesarias para la ejecución de la obra como una magnitud del hospital, y los ingresos que reciben en concepto de canon de la Administración las sociedades concesionarias

¹⁶ Además de los casos ya citados, Casos M.1365 FCC/VIVENDI, M.874 AMEC/FINACIERE SPIE BATIGNOLLES, M.797 GRANT RAIL LIMITED, Decisión de reenvío por aplicación del artículo 9(4) del caso M.3275 SHELL ESPAÑA/CEPSA/SIS JV.

¹⁷ Asunto COMP/M.4249 - Abertis/Autostrade.

VI. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VI.1.- Estructura de la oferta

La oferta en el mercado de construcción, conservación y explotación de infraestructuras en régimen de concesión está formada por las empresas que concurren a los concursos públicos de adjudicación. Estas empresas suelen ser promotores, entidades de crédito y constructoras, que concurren habitualmente en consorcios integrados por una o varias empresas constructoras y una o varias entidades financieras.

De acuerdo con las notificantes, en las sociedades concesionarias constituidas por varias empresas es habitual la firma de acuerdos que impidan la toma de decisiones en exclusiva, confiriendo control conjunto a los socios.

Carreteras en régimen de concesión

El criterio empleado en las Memorias anuales del Ministerio de Fomento para medir la posición actual de las empresas concesionarias de autopistas son los kilómetros de autopista que tienen concedidos y los ingresos por peaje obtenidos. En general, existe una relación directa entre el número de kilómetros de autopista que explota cada empresa y los ingresos que obtiene por peajes. Atendiendo a dicho criterio, el cuadro siguiente muestra las cuotas adjudicadas en régimen de concesión hasta 2005.

AUTOPISTAS DE PEAJE, AUTOVIAS Y CARRETERAS ADJUDICADAS EN ESPAÑA EN REGIMEN DE CONCESION HASTA 2005		
Sociedad concesionaria	Kilómetros	Cuota (%)
Concesionarias participadas por FCC y CAJA MADRID	[...]	[10-20]
Concesionarias del Grupo ABERTIS	[...]	[30-40]
Concesionarias del Grupo SACYR	[...]	[20-30]
Concesionarias participadas por Cintra (FERROVIAL)	[...]	[10-20]
Bidegi	[...]	[0-10]
Autopista del Sureste, S.A. (Augur)	[...]	[0-10]
Túnel del Cadí, S.A.	[...]	[0-10]
Tunels i Accessos de Barcelona, S.A. (Tabasa)	[...]	[0-10]
Autopista Eje Aeropuerto	[...]	[0-10]
Autopista Madrid Toledo	[...]	[0-10]
Autopista Eibar-Vitoria	[...]	[0-10]
Autopista Alcalá-O'Donell	[...]	[0-10]
Autovía de los Viñedos	[...]	[0-10]
Autovía de la Mancha	[...]	[0-10]
Autostrada do Salnes	[...]	[0-10]
Reus-Alcover	[...]	[0-10]
Santiago-Brión	[...]	[0-10]
Puente del Ebro	[...]	[0-10]
Acceso Aeropuerto Ibiza	[...]	[0-10]
TOTAL	[...]	100

Fuente: Datos publicados por ASECAP Bulletin Statistique 2006 y estimaciones de las partes

La cuota de las sociedades participadas por FCC Co. y CORPORACIÓN FINANCIERA es del [10-20]%, por detrás de ABERTIS ([30-40]%) y SACYR ([20-30]%)¹⁸.

¹⁸ Las notificantes señalan que en 2006 se han adjudicado las siguientes concesiones: Cedinsa Ter, Autovía del Barbanza, Autovía del Eresma y Autovía de los Pinares. Ninguna de estas concesiones será aportada a GLOBAL VIA.



Autopistas

El cuadro siguiente muestra las cuotas de las partes y sus competidores en concesiones de autopistas de peaje adjudicadas hasta 2005:

MERCADO ESPAÑOL DE AUTOPISTAS DE PEAJE EN REGIMEN DE CONCESION (Concesiones adjudicadas hasta 2005)		
Sociedad concesionaria	Kilómetros	Cuota (%)
Acceso de Madrid, S.A. (AM) ¹	90,2	[0-10]
Autopista Central Gallega (ACEGA) ²	56,6	[0-10]
Túnel del Soller, S.A. ³	3	[0-10]
Ciralsa, Concesionaria de Circunvalación de Alicante ⁴	34	[0-10]
Aucosta, S.A. (Autopista de la Costa Cálida) ⁵	114	[0-10]
Autopista del Henares, S.A. (HENARSA) ⁶	80,7	[0-10]
TOTAL SOCIEDADES EN QUE PARTICIPAN FCC y CM	378,5	[10-20]
GRUPO ABERTIS:		
Autopista Concesionaria Española, S.A. (ACESA)	541,5	[10-20]
Iberpistas, S.A.	69,6	[0-10]
Autopista de León, S.A. (AULESA)	37,7	[0-10]
Castellana de Autopistas, S.A.	50,8	[0-10]
Autopistas de Catalunya, S.A. U. (AUCAT)	56,3	[0-10]
Autopistas Aumar, S.A. (Aumar)	467,6	[10-20]
Autopista Vasco-Aragonesa, S.A. (AVASA)(*)	294,4	[0-10]
Total Grupo ABERTIS	1517,9	[40-50]
GRUPO SACYR (incluida EUROPISTAS)		
Autopistas del Atlántico, S.A. (AUDASA)	219	[0-10]
Autopista Concesionaria Astur-Leonesa (AUCALSA)	86,8	[0-10]
Autoestradas de Galicia	61,1	[0-10]
Autopistas de Navarra, S.A.(AUDENASA)	112,6	[0-10]
Autopista Vasco-Aragonesa, S.A. (AVASA)*	294,4	[0-10]
Europistas, S.A.	125	[0-10]
Total Grupo SACYR + Europistas	899	[20-30]
Autopista del Sol, S.A. (AUSOL)	105,1	[0-10]
Bidegi	69,7	[0-10]
Autopista Madrid Sur, S.A.	99,1	[0-10]
Autopista del Sureste, S.A. (AUGUR)	76,6	[0-10]
Autopista Terrassa-Manresa, S.A. (AUTEMA)	48,3	[0-10]
Túnel del Cadí, S.A.	29,7	[0-10]
Tunels i Accessos de Barcelona, S.A. (TABASA)	16,7	[0-10]
Autopista Eje Aeropuerto	46	[0-10]
Autopista Madrid Toledo	80	[0-10]
Autopista Madrid Levante	177,3	[0-10]
Autopista Eibar-Vitoria	21,2	[0-10]
Autopista Alcalá-O'Donell	12,3	[0-10]
Total	3.283,6	100
1 participada por FCC en un y CAJA MADRID en un [...]% 2 participada por FCC en un [...]% y CAJA MADRID en un [...]% 3 participada por FCC en un [...]% 4 participada por CAJA MADRID en un [...]% 5 participada por FCC en un [...]% 6 participada por CAJA MADRID en un [...]%		

Fuente: Notificación, a partir de ASECAP (Association Euroéenne des Concessionnaires d'Autoroutes et d'ouvrages à Peaje), Statistical Bulletin 2006. www.asecap.com.

(*) AVASA está controlada conjuntamente al [...]% por ABERTIS y SACYR por lo que se imputa el 100% de cuota a ambas.

De acuerdo con el cuadro anterior en el mercado de concesiones de autopistas de peaje adjudicadas hasta finales de 2005, la cuota de las sociedades participadas por FCC Co. y CORPORACIÓN FINANCIERA es del [10-20]%, por detrás del Grupo ABERTIS con un [40-50]% y SACYR con un [20-30]%.

Autovías y carreteras en régimen de concesión

En el cuadro siguiente se incluyen las participaciones societarias de los principales operadores que participan en las concesiones de autovías y carreteras adjudicadas hasta 2005, así como las cuotas correspondientes a cada uno de ellos durante dicho ejercicio:

AUTOVIAS Y CARRETERAS EN REGIMEN DE CONCESION EN 2005									
Autovía/ Carretera	Kms	Participaciones societarias							
		FCC/ C. MADRID	Dragados	Cintra	Acciona	Abertis	Sarrión	Sacyr	Otros
Ibisan	[...]	[...] ¹	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Concema (M-45)	[...]	[...] ²	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ruta de Los Pantanos	[...]	[...] ³	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
M-407	[...]	[...] ⁴	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía Del Camino	[...]	[...] ⁴	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cedinsa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Eix Llobregat ⁵	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cedinsa d'Aro ⁵	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aunor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía de Los Viñedos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía de Lla Mancha	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CV-35	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Viastur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Euroglosa 45	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trados 45	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autostrada Do Salnes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reus-Alcover	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Santiago -Brión	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Puente del Ebro	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pamasa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
A. Aeropuerto Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cuota por Kms (*)	[...]	[30-40]%	[10-20]%	[0- 10]%	[20-30]%	[0-10]%	[10- 20]%	[20- 30]%	[80- 90]%

1 Dicha participación pertenece únicamente a FCC.

2 Participaciones respectivas del [...] % de CAJA MADRID y FCC.

3 Participaciones respectivas del [...] % CAJA MADRID y FCC.

4 Dicha participación pertenece únicamente a FCC.

5 Cedinsa Eix Llobregat y Cedinsa d'Aro están participadas por FCC. No obstante, dichas sociedades no serán transferidas a Global Vía.

Fuente: estimaciones de las partes.

(*) Los porcentajes reflejados en esta fila se refieren a las cuotas de cada una de los operadores. La suma de dichos porcentajes es superior a 100, ya que se ha imputado a cada uno de los societarios la cuota íntegra de cada concesión en la que participan.



Como se desprende del cuadro anterior, la única participación de CAJA MADRID corresponde a las concesiones de la autovía M-45, adjudicada a Concesiones de Madrid (CONCEMA) y a la Ruta de los Pantanos (duplicación de calzadas entre la M-522 y la M-40 de Madrid), en las que CAJA MADRID tiene una participación del [...] % y [...] %, respectivamente.

FCC participa, además de en las concesiones citadas con la misma participación que CAJA MADRID, en las concesionarias Ibisán (desdoblamiento de la carretera Ibiza-San Antonio con un [...] %); M-407, S.A. ([...] %), Autovía del Camino ([...] %); Cedinsa Eix Llobregat ([...] %) y Cedinsa d'Aro ([...] %).

Las concesiones en las que las partes son societarias, suman [...] kilómetros, un [30-40] % del total de kilómetros de autovías y carreteras en régimen de concesión en ese año, de los que únicamente el [0-10] % pertenece a las concesiones en que participa CAJA MADRID.

La incorporación en 2006 de las concesiones de la Autovía del Barbanza, Autovía del Eresma y Cedinsa Ter, no modifica sustancialmente la estructura respecto del año anterior. Si bien FCC detenta una participación del [...] % en la nueva concesión de Cedinsa Ter, la cuota conjunta de las concesiones participadas por CAJA MADRID y FCC disminuye levemente, representando el [30-40] % de los kilómetros totales de autovías y carreteras en régimen de concesión en 2006.

La cuota que GLOBAL VIA tendrá en autovías y carreteras, restado el [10-20] % que significan los kilómetros de las concesiones de FCC que no se aportarán a GLOBAL VIA, será del [10-20] %.

AUTOVIAS Y CARRETERAS EN REGIMEN DE CONCESION EN 2006

Autovía/ Carretera	Kms	Participaciones societarias							
		FCC/ C. MADRID	Dragados	Cintra	Acciona	Abertis	Sarrión	Sacyr	Otros
Ibisán	[...]	[...]¹	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Concema	[...]	[...]²	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Ruta de Los Pantanos	[...]	[...]³	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
M-407	[...]	[...]⁴	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía del Camino	[...]	[...]⁴	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cedinsa Eix Llobregat⁵	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cedinsa d'Aro⁵	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cedinsa Ter⁵	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aunor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía de Los Viñedos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía de La Mancha	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CV-35	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Viastur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Euroglosa 45	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Trados 45	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía del Barbanza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autostrada do Salnes	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Reus-Alcover	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Santiago- Brión	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]



AUTOVIAS Y CARRETERAS EN REGIMEN DE CONCESION EN 2006

Autovía/ Carretera	Kms	Participaciones societarias							
		FCC/ C. MADRID	Dragados	Cintra	Acciona	Abertis	Sarrión	Sacyr	Otros
Autovía del Eresma	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Autovía de los Pinares	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Puente del Ebro	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Pamasa	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Aeropuerto Ibiza	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Cuota Km (*)	[...]	[30-40]%	[10-20]	[0-10]	[20-30]	[0-10]	[0-10]	[30-40]%	[80-90]%

1 Dicha participación pertenece únicamente a FCC.
2 Participaciones respectivas del [...] de CAJA MADRID y FCC.
3 Participaciones respectivas del [...] CAJA MADRID y FCC.
4 Dicha participación pertenece únicamente a FCC.
5 Cedinsa Eix Llobregat y Cedinsa d'Aro y Cedinsa Ter están participadas por FCC. No obstante, dichas sociedades no serán transferidas a Global Vía.

Fuente: estimaciones de las partes.

(*) Los porcentajes reflejados en esta fila se refieren a las cuotas de cada una de los operadores. La suma de dichos porcentajes es superior a 100, ya que se ha imputado a cada uno de los socios la cuota íntegra de la concesión en la que participan.

Concesiones ferroviarias

La mayor parte de infraestructuras ferroviarias en España son construidas y administradas por las Administraciones competentes a través de entidades públicas. Por ello, la totalidad de infraestructuras ferroviarias estatales o autonómicas gestionadas en régimen de concesión representaron a finales de 2005 tan sólo 8 tramos de infraestructuras ferroviarias y un total de [...] kilómetros. Esta cifra está muy por debajo del 1% de la longitud total de las infraestructuras ferroviarias en España.

Las sociedades adjudicatarias de concesiones hasta 2005 fueron las siguientes:

- Transportes Ferroviarios de Madrid: sociedad participada por CAJA MADRID ([...]%), FCC ([...]%) Acciona Infraestructuras, S.A. ([...]%), Acciona, S.A. (8,13%) y ACS Proyectos, Obras y Construcciones (8,13%).t
- Tranvía Metropolitá: En esta sociedad concesionaria participan las constructoras FCC ([...]%) Acciona Infraestructuras ([...]%) y Acciona S.A. ([...]%).
- Tranvía Metropolitá del Besòs: Entidad participada por las constructoras FCC ([...]%), Acciona Infraestructuras, S.A. ([...]%), Acciona Concesiones S.A. ([...]%) y COMSA ([...]%).
- Tranvía de Parla: Sociedad concesionaria participada por FCC ([...]%) y un Acciona S.A. ([...]%).
- Metro de Málaga: Entidad participada por FCC (22,7[...]%); COMSA ([...]%), Construcciones Sando, S.A. ([...]%) y Construcciones Vera, S.A. ([...]%).
- Metro de Barajas: participada en su totalidad por FCC y Caja Madrid.
- TP Ferro: TP Ferro Concesionaria S.A. está participada al [...] % por la sociedad constructora ACS y el grupo francés Eiffage.
- Metro de Sevilla: La sociedad concesionaria es un consorcio de empresas formada por empresas constructoras como Dragados, Sacyr, RUSVEL y Gea 21; Transportes Urbanos de



Zaragoza (Tuzsa) y CAF, una empresa dedicada específicamente a la construcción de ferrocarriles.

- Tenemetro: Sociedad concesionaria participada en un [...] % por el Cabildo Insular de Tenerife, en un [...] % por Tenemetro, S.L. y en un [...] % por Caja Canarias.

A continuación se ofrece un cuadro en el que se incluyen los kilómetros totales de infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión a nivel nacional para los años 2003, 2004 y 2005, así como estimaciones de cuotas de las sociedades concesionarias participadas por FCC Co. y CORPORACIÓN FINANCIERA que serán aportadas a GLOBAL VIA y las de sus principales competidores.

MERCADO ESPAÑOL DE TRANSPORTE POR RAIL EN REGIMEN DE CONCESION							
Sociedad concesionaria	Tipo transporte	2003		2004		2005	
		Km	%	Km	%	Km	%
Transportes Ferroviarios de Madrid¹	Metro	[...]	[20-30]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Tranvía Metropolitá (Baix Llobregat)²	Tranvía	[...]	[20-30]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Tranvía Metropolitano del Besòs³	Tranvía	[...]	[20-30]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Tranvía de Parla⁴	Tranvía	[...]	-	[...]	-	[...]	[0-10]
Metro de Málaga⁵	Metro	[...]	-	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Total sociedades participadas por FCC y CAJA MADRID		[...]	[70-80]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
TP Ferro	Tren	[...]	-	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]
Metro de Sevilla (Guadalmetro)	Metro	[...]	[20-30]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Tenemetro	Tranvía	[...]	-	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
TOTAL		[...]	100	[...]	100	[...]	100

1 Participada por FCC en un [...] % y por CAJA MADRID en un [...] %
2 Participada por FCC al [...] %
3 Participada por FCC al [...] %
4 Participada por FCC al [...] %
5 Participada por FCC al [...] %

Fuente: Estimaciones de las partes

Durante el año 2006 se han adjudicado cuatro nuevas infraestructuras ferroviarias, todas ellas dentro del territorio de la Comunidad de Madrid:

- Metro de Barajas (ferrocarril metropolitano) adjudicado a la sociedad Metro de Barajas, S.A. Esta sociedad está participada en su totalidad por FCC Co. y por CORPORACIÓN FINANCIERA y pasará a GLOBAL VIA.
- Metro Ligero de las Tablas (tranvía) adjudicado a la sociedad Transportes Ligeros de Madrid, S.A. Esta sociedad está participada en un [...] % por CORPORACIÓN FINANCIERA.
- Metro Ligero de Boadilla (tranvía).

- Metro Ligero de Pozuelo (tranvía), ambas concesiones han sido adjudicadas a la sociedad Metro Ligero Oeste, S.A. Esta sociedad está participada en un [...] % por OHL. Ni FCC ni CAJA MADRID tienen participación en la misma.

Teniendo en cuenta lo anterior, en el cuadro siguiente se muestran las concesiones adjudicadas a las distintas sociedades hasta finales de 2006 y las cuotas que representan en kilómetros de longitud.

CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE POR RAIL EN ESPAÑA HASTA EL AÑO 2006			
Sociedad concesionaria	Tipo Transporte	Km	%
Transportes Ferroviarios de Madrid ¹	Metro	[...]	[10-20]
Tranvía Metropolitana (Baix Llobregat) ²	Tranvía	[...]	[0-10]
Tranvía Metropolitano del Besòs ³	Tranvía	[...]	[10-20]
Tranvía de Parla ⁴	Tranvía	[...]	[0-10]
Metro de Málaga ⁵	Metro	[...]	[0-10]
Metro de Barajas ⁶	Metro	[...]	[0-10]
Transportes Ligeros de Madrid (Las Tablas) ⁷	Tranvía	[...]	[0-10]
Total sociedades participadas por FCC y CAJA MADRID		[...]	[40-50]
MADRID			
Metro de Boadilla	Tranvía	[...]	[0-10]
Metro de Pozuelo	Tranvía	[...]	[0-10]
TP Ferro	Tren	[...]	[20-30]
Metro de Sevilla	Metro	[...]	[10-20]
Tenemetro	Tranvía	[...]	[0-10]
TOTAL		[...]	100%

¹ Participada por FCC en un 12,1% y por CAJA MADRID al [...] %

² Participada por FCC al [...] %

³ Participada por FCC al [...] %

⁴ Participada por FCC al [...] %

⁵ Participada por FCC al [...] %

⁶ Participada por FCC al [...] % y CAJA MADRID al [...] %

⁷ Participada por CAJA MADRID al [...] %

Fuente: Estimaciones de las partes

A la vista del cuadro anterior, la cuota que FCC y CAJA MADRID aportarán a GLOBAL VIA en este mercado estará en torno al [40-50]%. No obstante, hay que señalar que de las siete concesiones aportadas a GLOBAL VIA únicamente en dos, Transportes Ferroviarios de Madrid y Metro de Barajas, están presentes ambas partícipes. De las cinco restantes, Transportes Ligeros de Madrid está participada únicamente por CAJA MADRID (con un [...] %), mientras que en las otras cuatro concesiones FCC participa conjuntamente con sociedades terceras.

VI.1.2. Estructura de la demanda

La demanda de estos mercados de infraestructuras en régimen de concesión la constituyen las administraciones públicas, titulares de los servicios objeto de adjudicación.

En el caso de las autopistas, la Administración del Estado es la principal demandante. El 83,94% del total de los kilómetros de autopistas de peaje adjudicados en concesiones en 2004, corresponde a concesiones estatales. El resto de las Administraciones tienen una presencia mucho menor como demandantes en este mercado: se trata principalmente de las Diputaciones Forales Vasca (4,31%) y de Navarra (3,45%), la Generalidad de Cataluña (6,41%), la Junta de Galicia (1,77%) y la Comunidad Balear (0,09%).



Por lo que respecta a las infraestructuras ferroviarias, la mayoría de las concesiones se han llevado a cabo por las administraciones autonómicas. De las 12 infraestructuras ferroviarias existentes en régimen de concesión administrativa 11 correspondieron a las Administraciones Autonómicas (Madrid, Cataluña, Andalucía y Canarias).

VI.3. Fijación de precios

En el caso de las autopistas de peaje, la sociedad concesionaria percibe de los usuarios el peaje que corresponda por la utilización de las mismas. La cantidad a abonar en concepto de peaje depende de las tarifas establecidas para cada tipo de vehículos, siendo el peaje más caro cuanto mayor peso tiene el vehículo.

Las tarifas de los peajes se encuentran sometidas a la aprobación de la Administración según establece el artículo 14 de la Ley de Autopistas. La Administración las fija en el momento de la adjudicación del concurso y se revisan conforme a lo previsto en la mencionada Ley, con base en la evolución del IPC.

Según datos del Ministerio de Fomento¹⁹ el valor medio del peaje en las Autopistas de la Administración general del Estado fue de 0,0862 €/Km. En todo caso, cabe señalar que las tarifas reflejan el mayor o menor coste de construcción en relación con la duración del plazo de concesión.

Por lo que respecta a las autovías, las concesionarias no reciben un peaje directamente de los usuarios, sino el denominado “peaje en sombra”, que es una tarifa que satisface la Administración en función los vehículos que circulan por la vía o de los kilómetros de la misma.

En cuanto a las infraestructuras ferroviarias, en los pliegos de cláusulas administrativas se prevé la forma en que sea retribuido el concesionario por la ejecución de la obra, que normalmente es mediante el precio que abonen los usuarios por la utilización de las infraestructuras, por los rendimientos procedentes de la explotación de las zonas comerciales o por aportaciones que pueda realizar la propia Administración concedente.

VI.4 Competencia actual

De acuerdo con la información aportada por las notificantes, las principales empresas constructoras concesionarias de infraestructuras, además de FCC, son:

- **Abertis:** se trata de un grupo empresarial constituido en el año 2003 como resultado de la fusión de Acesa Infraestructuras y Aurea Concesiones de Infraestructuras en el año 2.000. Opera en los sectores de autopistas, infraestructuras de telecomunicación, aeropuertos, aparcamientos y desarrollo de plataformas logísticas. Gestiona más de 1.500 kilómetros de autopistas en España. Además gestiona 90.000 plazas de aparcamiento localizados en diferentes países y en el ámbito aeroportuario dispone de una red internacional de 8 aeropuertos localizados en Europa, Latinoamérica y Estados Unidos.
- **Cintra:** sociedad perteneciente al Grupo Ferrovial que gestiona en la actualidad más de 230.000 plazas de estacionamiento y 21 autopistas de peaje con más de 2.000 km. de longitud en España, Portugal, Irlanda, Italia, Chile, Canadá y Estados Unidos.

¹⁹ Fuente: Informe 2004 sobre el sector de autopistas de peaje en España. Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Ministerio de Fomento.



- Itinere: es una filial del Grupo Sacyr-Vallehermoso que ha adquirido en el año 2005 la Empresa Nacional de Autopistas (ENA). Cuenta con una cartera de 28 concesiones de infraestructuras de autopistas, carreteras y transporte por rail, en la Unión Europea (15 en España y 3 en Portugal) y América. Sus 2.761 kilómetros de autopistas y autovías en explotación, se distribuyen en 1.149 km. en España, 234 km. en Portugal, 679 km. en Brasil y 609 km. en Chile.
- Acciona Concesiones: es la sociedad a través de la cual el Grupo Acciona al que pertenece articula la actividad de promoción en los sectores de infraestructuras de autopistas, carreteras, túneles, ferrocarriles urbanos o puertos desde el año 2002. Actualmente cuenta con concesiones tanto en el ámbito nacional como en otros (Brasil, Chile, Andorra y Francia).
- OHL Concesiones: es una sociedad filial del Grupo OHL que cuenta con el control de 12 sociedades concesionarias activas en autopistas de peaje, aeropuertos, puertos comerciales y deportivos y ferrocarriles. En particular, OHL es concesionaria de 1.780 kilómetros de autopistas de peaje. En el área de ferrocarriles, gestiona dos líneas de metro en el noroeste de Madrid Además tiene una presencia importante en concesiones de aeropuertos (11 fingers, 41.900 m² de locales comerciales y 2.075 plazas de estacionamiento y la gestión de más de 6.400 vuelos con 250.000 pasajeros mensuales), y puertos (2.373 puntos de atraque en puertos deportivos y 75 hectáreas de superficie en puertos comerciales).
- Dragados Concesiones de Infraestructuras S.A.: sociedad perteneciente al Grupo ACS, se dedica a la promoción, financiación, construcción, gestión y puesta en servicio de infraestructuras ferroviarias, de autopistas y aeroportuarias. En cuanto a su portafolio de concesiones, en el año 2005 ha participado en la gestión de 15 aeropuertos en distintos países a través de 4 sociedades concesionarias, ha gestionado 1.500 km de ferrocarril a través de tres sociedades y ha participado en 18 sociedades concesionarias de carreteras en España, Chile, Irlanda, Portugal, Reino Unido y Sudáfrica.

Por su parte, las entidades financieras más representativas, en general intervienen, en mayor o menor medida, en la financiación de infraestructuras en régimen de concesión. En ocasiones también están presentes en los accionariados de las sociedades concesionarias.

VI. 5 Competencia potencial - barreras a la entrada

Las principales barreras de acceso al sector de las sociedades concesionarias de carácter legal y financiero.

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.

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 financiera.

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.



Las concesiones se otorgan por un número de años determinado tratándose, en consecuencia, de un mercado en el que se compite de forma discontinua por concesiones con un plazo de duración generalmente largo.

En cuanto al sector ferroviario, hay que tener en cuenta que el número de concesiones otorgadas a operadores privados significa un porcentaje mínimo respecto de las que se construyen y gestionan directamente por las administraciones titulares o indirectamente por sus empresas públicas. En consecuencia, es previsible que en el futuro este mercado se amplíe progresivamente a nuevas concesiones.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la constitución de una empresa en común por parte de FCC CONSTRUCCIÓN, S.A. (en adelante FCC Co) y CORPORACIÓN FINANCIERA CAJA DE MADRID, S.A. (en adelante CORPORACIÓN FINANCIERA).

A través de la operación notificada, la nueva entidad GLOBAL VÍA se hará con la posición de sus matrices en el mercado de la construcción, conservación y explotación de infraestructuras en régimen de concesión, en especial, en los de infraestructuras ferroviarias y de autopistas de peaje, autovías y carreteras.

En el ámbito de las carreteras en régimen de concesión, la cuota de GLOBAL VIA será aproximadamente del [10-20]% de los kilómetros de autopistas, autovías y carreteras en dicho régimen existentes actualmente en España. En particular, en autopistas de peaje la empresa conjunta tendrá una cuota del [10-20]% (resultado de las concesiones aportadas en proporción semejante por ambas partícipes), mientras que en autovías y carreteras, la cuota de GLOBAL VIA será del [10-20]%, si bien, en este último segmento FCC conservará tres concesiones que no pasaran a la empresa conjunta, significativas de una cuota del [10-20]%. De esta forma FCC controlará directamente o a través de GLOBAL VÍA un [30-40]% de los kilómetros de autovías y carreteras en régimen de concesión.

En el mercado de infraestructuras ferroviarias, la cuota en kilómetros de GLOBAL VIA será del [40-50]%. No obstante conviene señalar que la cuota conjunta de las Partes en 2003 era del [70-8-]%. En efecto, se trata de un mercado caracterizado por la existencia de todavía pocas concesiones en el territorio nacional, por lo que la adjudicación de un nuevo proyecto entraña variaciones significativas en la estructura del mercado.

Asimismo, hay que señalar que tales cuotas se han computado atribuyendo la totalidad de los kilómetros que explotan las sociedades concesionarias en las que CAJA MADRID y FCC participan generalmente en consorcio con otras sociedades constructoras o financieras con las que comparten el control de la concesionaria.

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que en el caso de las concesiones administrativas la competencia se produce en el momento del concurso y no durante la gestión de la concesión. Es decir, no se produce competencia “en el mercado” sino “por el mercado”.

En tales circunstancias, la demanda (las Administraciones Públicas concedentes) goza de un significativo poder de negociación que viene dado por el procedimiento público de adjudicación, por su capacidad por optar por uno u otro postor y por fijar, en el marco de sus competencias, las condiciones de prestación del servicio demandado. En efecto, el marco legal tiende a favorecer la igualdad de las sociedades que presentan una oferta para la adjudicación de una concesión mediante la que el sector público cede temporalmente la gestión de una autopista,



autovía o línea férrea bajo su propia vigilancia e inspección, lo que limita la posibilidad de comportamientos abusivos por parte de los licitadores.

Por tanto, la posición de partida de los distintos operadores en las futuras licitaciones depende, en esencia, de su relativa capacidad financiera o técnica, plasmadas en su oferta. La competencia está ligada, pues, a la existencia de suficientes licitadores en los concursos y de las posibles barreras a la entrada específicas en este ámbito.

En este sentido, cabe señalar que la normativa española permite la adjudicación de concesiones relativas a infraestructuras a operadores extranjeros o a grupos de oferentes que recurren a distintas fórmulas asociativas para abordar los requerimientos técnicos y financieros de las concesiones.

Además, cabe esperar que los mercados de infraestructuras en régimen de concesión se extiendan a nuevas concesiones públicas al sector privado, como resultado de la liberalización de los servicios gestionados tradicionalmente por empresas públicas.

A la luz de las consideraciones expuestas, no cabe considerar que la operación analizada pueda obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados españoles de la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje, autovías e infraestructuras ferroviarias en régimen de concesión.

VIII. PROPUESTA

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



ANEXO I

ACTIVOS TRANSFERIDOS POR LAS PARTES A GLOBAL VÍA EN ESPAÑA

Sociedades	Participación FCC	Participación C. MADRID	Mercado	Km
Túnel de Soller	[...]	[...]	Autopista de peaje	[...]
Autopista de Henares HENARSA (1)	[...]	[...]	Autopista de peaje	[...]
Ciralsa, S.A. (Circunvalación de Alicante)	[...]	[...]	Autopista de peaje	[...]
AUCOSTA	[...]	[...]	Autopista de peaje	[...]
Accesos de Madrid (2)	[...]	[...]	Autopista de peaje	[...]
Autopista Central Gallega ACEGA (3)	[...]	[...]	Autopista de peaje	[...]
Autovía del Camino	[...]	[...]	Autovía peaje en sombra	[...]
IBISAN	[...]	[...]	Carretera (Ibiza)	[...]
M-407	[...]	[...]	Autovía peaje en sombra	[...]
Concesiones de Madrid (M-45)	[...]	[...]	Autovía peaje en sombra	[...]
Ruta de los Pantanos	[...]	[...]	Carretera	[...]
Tramvía Metropolitá (Baix Llobregat)	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
Tramvía Metropolitá del Besós	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
Metro de Málaga	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
Tranvía de Parla	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
Transportes Ligeros de Madrid (Las Tablas)	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
Transportes Ferroviarios de Madrid	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
Metro de Barajas	[...]	[...]	Infraestr. Ferroviarias	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto deportivo	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto deportivo	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto deportivo	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto deportivo	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto comercial	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto comercial	[...]
[...]	[...]	[...]	Puerto comercial	[...]
[...]	[...]	[...]	Aeropuerto	[...]
[...]	[...]	[...]	Hospital	[...]

(1) Participada también por [...]

(2) Participada también por [...]

(3) Participada también por [...]

(4) Fuente: Elaboración propia a partir de datos de la notificación.