



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06078 SACYR VALLEHERMOSO / TELEKUTXA / EUROPISTAS

Con fecha 10 de agosto de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de SACYR VALLEHERMOSO PARTICIPACIONES, S.L.U. ("SACYR VALLEHERMOSO") y TELEKUTXA, S.L. ("TELEKUTXA") de EUROPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. ("EUROPISTAS") mediante oferta pública de adquisición de acciones.

Dicha notificación ha sido realizada por SACYR VALLEHERMOSO PARTICIPACIONES, S.L.U. y TELEKUTXA, S.L. 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) 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".

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el 11 de septiembre de 2006, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de SACYR VALLEHERMOSO y TELEKUTXA de EUROPISTAS mediante una oferta pública de adquisición de acciones.

SACYR VALLEHERMOSO y TELEKUTXA presentaron con fecha 4 de agosto de 2006 la solicitud de autorización de la OPA ante la CNMV, dirigida a la totalidad de las acciones de EUROPISTAS, por un valor de 6,13 euros por acción.

Según la notificante, a fecha de presentación de la OPA, SACYR VALLEHERMOSO no era titular de ninguna acción de EUROPISTAS a diferencia de BILBAO BIZKAIA KUTXA, "BBK" (20,010%), CAJA DE AHORROS Y MONTE DE PIEDAD DE GUIPÚZCOA Y SAN SEBASTIÁN,



“KUTXA”, (10,992%) y CAJA DE AHORROS DE VITORIA Y ÁLAVA, “CAJA VITAL” (1,385%), sociedades que participan en el capital social de TELEKUTXA¹.

La OPA, formulada como oferta competidora a la presentada el 22 de junio de 2006 por IW INGENIERÍA y BENDÍA², está condicionada a la adquisición de un 27% del capital social de EUROPISTAS.

Con fecha 3 de agosto de 2006, las partes firmaron un Acuerdo denominado “Contrato de compromisos en relación con la formulación de una OPA competidora sobre las acciones de Europistas, Concesionaria Española, S.A.”. Mediante el mismo, SACYR VALLEHERMOSO y las Cajas (BBK, KUTXA y CAJA VITAL) acordaron la formulación y tramitación de la oferta y la adopción por mutuo acuerdo de todas las decisiones relativas a la misma a excepción de la mejora del precio de la oferta, que será competencia exclusiva de SACYR VALLEHERMOSO.

El citado acuerdo establece que las primeras acciones aceptadas representativas del 50% serán adquiridas por SACYR VALLEHERMOSO y las acciones restantes por TELEKUTXA. Adicionalmente, en virtud de dicho acuerdo, BBK, CAJA VITAL y LA KUTXA, titulares en su conjunto de una participación del 32,387% del capital social de EUROPISTAS, se han comprometido a no aceptar la presente oferta ni ninguna otra oferta pública sobre EUROPISTAS, salvo que los oferentes desistan de la presente oferta en los supuestos en que los que sea legalmente posible.

Así, según la notificante, asumiendo que la OPA es aceptada por la totalidad de las acciones de EUROPISTAS, SACYR VALLEHERMOSO y BBK (que controla en exclusiva TELEKUTXA) pasarán a ejercer el control conjunto sobre EUROPISTAS.

No obstante, en función del grado de éxito de aceptación, y dada la asistencia a las Juntas de EUROPISTAS en los últimos tres años³, cabría plantear como posible escenario resultante de la liquidación de la OPA una estructura estable de control exclusivo de SACYR VALLEHERMOSO sobre EUROPISTAS. A este respecto, la notificante señala que, como establece el Acuerdo de la oferta conjunta, es intención de las partes, SACYR VALLEHERMOSO y BBK, ejercer un control conjunto sobre EUROPISTAS con independencia de las participaciones resultantes de la liquidación de la OPA.

Adicionalmente, con el objetivo de potenciar un proyecto industrial a largo plazo, el acuerdo suscrito contempla los siguientes compromisos en el caso en que la OPA finalmente llegue hasta su liquidación:

- SACYR VALLEHERMOSO y las Cajas se comprometen a promover en el menor plazo posible la fusión de EUROPISTAS y la sociedad ITINERE INFRAESTRUCTURAS, S.A. (“ITINERE”)⁴, cabecera de la división de concesiones del grupo SACYR VALLEHERMOSO;
- SACYR VALLEHERMOSO procurará la adopción de las medidas necesarias, incluyendo la realización de una oferta pública de venta y/o suscripción de acciones, para el mantenimiento de las acciones de la compañía fusionada en bolsa y para

¹ BBK (79%), la KUTXA (1%) y CAJA VITAL (20%).

² Autorizada por el Servicio de Defensa de la Competencia (N-06060 GRUPO ISOLUX CORSAN/EUROPISTAS) y por la CNMV el 20 y 27 de julio de 2006, respectivamente.

³ 75% en 2005, 76% en 2004 y 78% en 2003.

⁴ ITINERE es una sociedad anónima filial al 91% de SACYR VALLEHERMOSO, S.A. que encabeza el negocio de autopistas de peaje del Grupo, coordinando el área de concesiones administrativas de infraestructuras.



que cuente con un objetivo de liquidez consistente en un capital flotante de al menos 1.000 millones de euros, dentro de un plazo estipulado de dos años extensible a cuatro;

- Mientras las Cajas mantengan una participación superior o igual al 5% en la entidad fusionada, tendrán derecho a nombrar, conjuntamente, dos vocales en su Consejo de Administración, y mientras mantengan una participación superior al 3%, un vocal.

La notificante señala que como resultado de la operación de absorción de ITINERE por EUROPISTAS, la compañía resultante de la fusión pasará a estar sometida al control exclusivo del Grupo SACYR VALLEHERMOSO.

Por último, el Acuerdo estipula la concesión por parte de SACYR VALLEHERMOSO a las Cajas de una opción de venta sobre su participación en EUROPISTAS a un precio estipulado. Dicha opción únicamente estará en vigor una vez ejecutada, en su caso, la fusión de EUROPISTAS e ITINERE⁵. Por su parte, SACYR VALLEHERMOSO tendrá un derecho de adquisición preferente sobre la totalidad o parte de la participación de las Cajas en EUROPISTAS al citado precio estipulado.

Dado que como resultado de la liquidación de la OPA cabría la posibilidad de un control exclusivo de SACYR VALLEHERMOSO sobre EUROPISTAS, en el presente informe, y a efectos de las cuotas resultantes, se analizarán ambos escenarios (control conjunto y control exclusivo)⁶.

La ejecución de la operación queda sujeta a la condición suspensiva consistente en la autorización de la operación proyectada por parte de las autoridades españolas de defensa de la competencia.

II. 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, sobre el control de las concentraciones entre empresas, puesto que no se alcanzan los umbrales previstos en el artículo 1. Por tanto, la concentración 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 artículo 14.1 a) y b) de la misma.

III. EMPRESAS PARTICÍPES

III.1. SACYR VALLEHERMOSO PARTICIPACIONES, S.L.U. (“SACYR VALLEHERMOSO”)

SACYR VALLEHERMOSO PARTICIPACIONES, S.L.U. es una sociedad participada íntegramente por SACYR VALLEHERMOSO, S.A. cuyo objeto social es la adquisición, tenencia, administración y gestión de títulos y acciones de otras entidades así como la prestación de servicios de asesoramiento y otros complementarios.

⁵ La opción de venta será ejercitable en los seis meses siguientes al segundo o cuarto aniversario de la liquidación de la oferta, dependiendo del plazo finalmente empleado para alcanzar el objetivo de liquidez.

⁶ No obstante, si como resultado de la OPA se produjese un escenario de control conjunto de SACYR VALLEHERMOSO y BBK sobre EUROPISTAS, el paso posterior a control exclusivo por parte de SACYR VALLEHERMOSO por la prevista fusión de ITINERE y EUROPISTAS constituiría una operación de concentración independiente de la OPA que sería oportunamente notificada al Servicio con carácter previo a su ejecución, en línea con lo expuesto por las partes en el escrito de notificación.



El Grupo SACYR VALLEHERMOSO opera como holding titular de participaciones accionariales en varias sociedades y estructura su actividad en cinco líneas de negocio: construcción, promoción inmobiliaria, concesiones, patrimonio inmobiliario y servicios. En lo que respecta al negocio de autopistas en el que se enmarca la presente operación, el Grupo posee una filial, ITINERE INFRAESTRUCTURAS, S.A., participada al 91,38%, que coordina todo el área de concesiones administrativas de infraestructuras del Grupo.

El Grupo SACYR VALLEHERMOSO cotiza en las Bolsas españolas y no está controlado por ninguna persona física o jurídica.

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

Volumen de ventas de GRUPO SACYR VALLEHERMOSO, S.A. (Millones de euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	3.333,7	3.703,3	4.176,9
Unión Europea	3.166,2	3.257,5	3.901,6
España	2.351,0	2.466,2	3.093,5

Fuente: Notificación.

III.2. TELEKUTXA, S.L. (“TELEKUTXA”)

TELEKUTXA es una sociedad vehículo participada por BBK (79%), la KUTXA (1%) y CAJA VITAL (20%), y controlada en exclusiva por BBK. El objeto social de TELEKUTXA es la adquisición, tenencia, administración y negociación, en general, de toda clase de valores, inmuebles y participaciones sociales.

BBK es una caja de ahorros española cuyas actividades se centran en la captación de recursos, actividades de financiación y prestación de servicios financieros.

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

Volumen de ventas de BBK (Millones de euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	819,9	675,2	738,0
Unión Europea	819,9	675,2	738,0
España	819,9	675,1	734,3

Fuente: Notificación.

III.3. EUROPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. (“EUROPISTAS”)

EUROPISTAS, constituida en 1968 como sociedad anónima concesionaria de la autopista A-8 Bilbao-Behobia⁷, es una sociedad dedicada a la construcción, explotación y mantenimiento de

⁷ El plazo de esta concesión expiró en junio de 2003. fecha en la que revirtió en las Diputaciones Forales de Guipúzcoa y Vizcaya. En ese momento, la Diputación Foral de Vizcaya, por medio de Interbiak (Sociedad Pública Foral), decidió crear una sociedad, Autopistas de Bizkaia, S.A. para gestionar el tramo de la autopista A-8 en el



autopistas de peaje en régimen de concesión. Los accionistas principales de EUROPISTAS son Grupo Ferrovial⁸ (27,1%), BBK (20,01%), LA KUTXA (10,99%) y CAJA VITAL (1,39%). La sociedad cotiza en las Bolsas de Madrid y Bilbao.

En el año 2000, EUROPISTAS absorbió a la sociedad Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, S.A. De esta forma, EUROPISTAS pasó a ser titular de la concesión que fue otorgada a Eurovías en la autopista A-1, el tramo Burgos-Armiñón, que finaliza el 30 de noviembre de 2018⁹.

Además, EUROPISTAS puede ejecutar obras de infraestructuras viarias con incidencia en las concesiones que tenga adjudicadas así como la explotación de áreas de servicio de las autopistas, túneles o carreteras cuya concesión ostente.

Por otra parte, EUROPISTAS participa en las sociedades Autopistas de Bizkaia-Bizkaio Autopistak¹⁰ (50%), Túneles de Artxanda¹¹ (50%), Autopista Madrid-Sur¹² (25%) y Autopistas de Levante¹³ (40%).

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

Volumen de ventas de EUROPISTAS (Millones de euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	117,7	66,0	73,0
Unión Europea	117,7	66,0	73,0
España	117,7	66,0	73,0

Fuente: Notificación

territorio de la provincia de Vizcaya, quedando el tramo guipuzcoano en manos de la Diputación Foral de Guipúzcoa (que gestiona su parte del tramo a través de BIDEGI). EUROPISTAS participaba en Autopistas de Bizkaia en 2003 con el 70% del capital social.

⁸ A través de Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte, S.A.

⁹ El Real Decreto 1285/2005, de 21 de octubre, por el que se aprobó el convenio entre la Administración General del Estado y EUROPISTAS para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista AP-1, Burgos-Armiñón, como variante de la carretera N-1 a su paso por Miranda del Ebro modificó determinados términos de la concesión y amplió en 15 meses el período concesional, cuya finalización inicial estaba fijada en el 31 de agosto de 2017.

¹⁰ Desde el 6 de junio de 2003, Interbiak gestiona el tramo vizcaíno de la A-8 mediante el sistema de canon por uso. Según la notificante, esta concesión finaliza en 2013. Durante 2005, EUROPISTAS procedió a la venta del 20% del capital de Autopistas de Bizkaia a BBK, manteniendo una participación de 50% que le otorga el control sobre la misma.

¹¹ En 2003, EUROPISTAS disponía de un 20% del capital social de esta sociedad. En 2004, compró a Cintra su participación del 30%, con lo que su participación se elevó al 50%, otorgándole el control. Según la notificante, esta concesión finaliza el año 2048 y EUROPISTAS, además de ser promotor del proyecto y accionista de la sociedad, tiene firmado con ésta un contrato de gestión integral en virtud del cual presta sus servicios a Túneles de Artxanda en las áreas de dirección, financiación, administración, servicios técnicos, expropiaciones, servicios jurídico-legales, servicios de estudios, etc.

¹² Concesionaria de la Autopista R-4, Madrid-Ocaña, que fue puesta en servicio en abril de 2004. Según la notificante, ni SACYR VALLEHERMOSO (10% a través de su filial ENA) ni EUROPISTAS ejercen el control sobre la misma.

¹³ Concesionaria de la autopista Ocaña (Toledo)-La Roda (Albacete), recientemente puesta en explotación y cuyo plazo finaliza en 2040, si bien podría ampliarse 4 años más. Según la notificante, dada la ausencia de acuerdos entre accionistas, se entiende que la sociedad está controlada por Cintra que posee una participación efectiva de 51,8%.



IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El ámbito económico relevante para el análisis de la presente operación es el sector de los denominados “servicios públicos”. En particular, en línea con los precedentes¹⁴ disponibles, EUROPISTAS opera en el **mercado de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión**. La adquirente no ostenta participación de control alguna en ninguna sociedad presente en tal mercado.

La Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Las concesiones de autopistas de peaje se regulan principalmente por 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.

Las carreteras son las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles. En función de sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales. En particular, la Ley de Carreteras define las autopistas 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 a las mismas 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 circulación.

Las autopistas de peaje sujetas a concesión son aquellas en la que el servicio objeto de la concesión constituye una actividad propia del Estado que el concesionario gestiona, en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración concesionaria. Así, este Servicio ha considerado en distintos precedentes¹⁵ que la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje 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.

A la vista de lo anterior, este Servicio considerará como mercado de producto relevante a los efectos del análisis de la presente operación el de la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión en el que la competencia se produce en el momento de adjudicación del correspondiente concurso.

¹⁴ N-06060 GRUPO ISOLUX CORSAN/ EUROPISTAS; N-04087 ISOLUX/CORSÁN/CORVIAM; N-03030 SACYR-VALLEHERMOSO/ENA; N-03004 ACESA/AUREA; N-232 AUREA/IBERPISTAS; N-231 ACESA/IBERPISTAS.

¹⁵ N-232 AUREA/IBERPISTAS, N-231 ACESA/IBERPISTAS y N-03004 ACESA/AUREA, N-03030 SACYR-VALLEHERMOSO/ENA.



IV.2. Mercado geográfico

Si bien en España los procesos de adjudicación de concesiones para autopistas de peaje están abiertos a todos los operadores comunitarios, en realidad son muy pocos los casos en los que acuden a los concursos públicos empresas situadas en otros Estados miembros. La notificante considera que esto se debe a las responsabilidades que deben asumir las empresas adjudicatarias así como a la diferencia de condiciones de prestación de los servicios en cada país.

En este sentido, la Comisión ha establecido en varias decisiones que ciertos mercados de contratación pública (servicios de gestión del agua, de residuos, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria) son de ámbito nacional.¹⁶

En efecto, el marco normativo estatal, autonómico y local es básicamente el mismo, estando la oferta formada por operadores similares. Si bien tanto la Administración Central como las Autonómicas y Locales son competentes para adjudicar concesiones de autopistas de peaje en función del trazado de dichas autopistas, el Estado es la principal Administración concesionaria. Los pliegos de bases que presenta el Ministerio de Fomento en cada concurso público delimitan un marco común de competencia para los licitantes. Por ello, no parece razonable considerar un mercado geográfico de ámbito más estrecho que el nacional.

A la vista de todo lo anterior, de conformidad con la notificante y en línea con los precedentes señalados, se considerará que el mercado geográfico de los servicios de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión es de dimensión nacional.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1. Estructura de la oferta

La oferta en el mercado de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje 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, en el caso de resultar adjudicatarias, constituyen una sociedad a la que es atribuida la concesión de construcción, mantenimiento y explotación de la autopista en cuestión¹⁷. Así, entre los principales operadores destacan grandes grupos como Abertis, Ferrovial o la adquirente en el presente caso, SACYR-VALLEHERMOSO.

La concesión, cuya adjudicación depende del precio de la oferta y de las características técnicas del oferente, se otorga por un número de años determinado que en ningún caso puede sobrepasar los 75 años, incluidas las posibles prórrogas.

Por lo que se refiere a las partes en la presente operación, SACYR VALLEHERMOSO, a través de ITINERE, tiene participaciones en concesionarias de autopistas que suman 3.339 kilómetros en explotación y construcción. Está presente en España, Chile, Portugal, Brasil, Costa Rica y Bulgaria, totalizando en la actualidad 32 concesiones. Por su parte, como ya se ha

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

¹⁷ No obstante, la empresa concesionaria puede contratar con terceros el mantenimiento de los diferentes tramos así como la gestión de los servicios complementarios de la autopista adjudicada una vez finalizada la obra y aprobada por la Administración la puesta en funcionamiento de la misma.



señalado, las tres Cajas son titulares en su conjunto de una participación del 32,387% de EUROPISTAS. Adicionalmente, BBK posee una participación del 20% en Túneles de Artxanda y adquirió a EUROPISTAS en 2005 una participación del 20% en Autopistas de Bizkaia.

Los criterios empleados 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 dicha información y agrupando las sociedades concesionarias por los grupos accionistas a los que pertenecen, el siguiente cuadro muestra las cuotas en el mercado de la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión en España en el último ejercicio económico disponible:

CUOTAS EN EL MERCADO DE CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE EN ESPAÑA 2005				
Sociedad concesionaria	Cuotas por kilómetros		Cuotas por ingresos(*)	
	Kms	%	Miles €	%
ACESA	541,52	18,3%	522.622,0	32,0%
IBERPISTAS	69,60	2,4%	95.292,0	5,8%
AULESA	37,68	1,3%	4.025,0	0,3%
CASTELLANA DE A.	50,78	1,7%	6.299,8	0,4%
AUCAT	56,30	1,9%	78.316,0	4,8%
AUTOPISTAS AUMAR	467,66	15,8%	309.839,0	19,0%
AVASA (**)	294,42	10,0%	125.459,0	7,7%
TOTAL GRUPO ABERTIS	1.517,96	51,4%	1.141.852,8	70,0%
AUDASA	219,00	7,4%	118.291,0	7,2%
AUCALSA	86,83	2,9%	30.676,0	1,9%
AUTOESTRADAS DE GALICIA	61,10	2,1%	10.728,6	0,7%
AUDENASA	112,60	3,8%	34.004,9	2,1%
AVASA (**)	294,42	10,0%	125.459,0	7,7%
TOTAL GRUPO SACYR VALLEHERMOSO	773,95	26,2%	319.159,5	19,6%
EUROPISTAS (***)	125,07	4,2%	64.307,3	3,9%
AUTOPISTA MADRID-LEVANTE(****)	174,44	5,9%	-	-
HENARSA	80,70	2,7%	12.648,0	0,8%
AUTOPISTAS MADRID SUR	82,14	2,8%	7.924,0	0,5%
ACCESOS MADRID	90,23	3,1%	12.136,6	0,7%
AUSOL	105,14	3,6%	51.267,6	3,1%
AUSUR	76,60	2,6%	11.528,5	0,7%
ACEGA	56,60	1,9%	5.907,5	0,4%
TÚNEL DEL CADÍ	29,70	1,0%	19.292,9	1,2%
AUTEMA	48,30	1,6%	23.926,8	1,5%
TABASA	16,66	0,6%	29.548,3	1,8%
TÚNEL DE SÓLLER	3,02	0,1%	5.181,2	0,3%
BIDEGI	69,72	2,4%	54.232,9	3,3%
TOTAL	2.955,81	100%	1.633.384,9	100%
SACYR VALLEHERMOSO + EUROPISTAS		30,4%		23,5%

Fuente: Notificación a partir de datos publicados por SECAP, Statistical Bulletin 2006 (www.asecap.com)

(*) La notificante no ha tenido acceso a los datos de ingresos por peaje de 2005, de forma que el cuadro recoge los datos de 2004.

(**) AVASA está controlada conjuntamente al 50% por Abertis y SACYR de forma que se imputa el 100% de la cuota a cada grupo.

(***) Incluye Autopistas de Bizkaia (50%) y Túneles de Artxanda (50%).

(****) Los kilómetros de Autopista Madrid-Levante corresponden a la totalidad del trazado, ante la imposibilidad de determinar los kilómetros exactos finalizados a 31 de diciembre de 2005.



V.2. Estructura de la demanda

Los usuarios de las autopistas abonan un peaje por su utilización según las tarifas aprobadas por la Administración. Sin embargo, dado que se trata de un servicio público cuya explotación se lleva a cabo a partir de la adjudicación de una concesión, la demanda inmediata está conformada por la propia Administración encargada de adjudicar la concesión.

La Administración del Estado es la principal demandante, representando en 2004 el 83,94% del total de los kilómetros de autopistas de peaje adjudicados en concesiones. 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%).

V.3. Fijación de precios

La sociedad concesionaria percibe de los usuarios de la autopista 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 vehículo¹⁸.

Las tarifas de los peajes se encuentran sometidas a la aprobación de la Administración según establece el artículo 14 de la Ley 8/1972 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.

Además, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, puede modificar por razones de interés público las características de los servicios contratados y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios, con informe previo del Ministerio de Economía y Hacienda si las modificaciones afectan al régimen económico-financiero de la concesión. En este caso, la Administración debe compensar al concesionario de forma que se mantenga su equilibrio económico-financiero. Tal compensación normalmente consiste en la prórroga de la concesión por una serie de años más.

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 no indican el poder relativo de negociación de las partes sino que son reflejo del mayor coste de construcción en relación con el mayor o menor plazo de concesión.

V.4. Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las principales barreras de acceso al sector de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje son fundamentalmente de carácter legal y financiero.

Tanto la Ley de Autopistas como la normativa autonómica equivalente establecen un detallado 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.

¹⁸ El peaje a pagar por el usuario se obtiene multiplicando la tarifa unitaria (€/km) correspondiente a su categoría por el número de kilómetros recorridos en la autopista y añadiendo el IVA (16%).

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.



Según la mencionada Ley, cualquier operador puede ser adjudicatario del concurso, ya sea persona física o jurídica, nacional o extranjero, siempre que tenga plena capacidad de obrar, que no se halle comprendida en las circunstancias invalidantes previstas en la legislación de contratación pública y que cumpla unos requisitos mínimos de solvencia financiera en relación con el volumen de inversión a efectuar.

Además, la Ley establece unos mínimos en relación con la capacidad financiera que posteriormente son desarrollados en los Pliegos de Cláusulas de cada concurso. Por un lado, el capital social de la concesionaria no puede ser inferior al 10% de la inversión total prevista para la construcción de la autopista. Además, el concesionario deberá constituir una fianza correspondiente a la fase de construcción en la forma en que los Pliegos de Cláusulas establezcan y en cuantía no inferior al 4% de la inversión prevista para cada tramo de explotación independiente.

Asimismo, hasta que finalice la construcción de la autopista, el concesionario no obtendrá ingresos por peaje y hasta entonces las obras se efectuarán a su riesgo, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fuesen precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito o de cualquier otra causa, excepto fuerza mayor. Antes de la entrada en servicio de cualquiera de los tramos que componen la autopista, el concesionario deberá constituir la fianza de explotación según el Pliego de Concesión y en cuantía no inferior al 2% de la inversión total de cada tramo de servicio.

De esta forma, la inversión necesaria para la construcción, conservación y explotación de autopistas permite distintas fórmulas de financiación, en todo caso, ligadas a la duración de las concesiones. Como ya se ha mencionado, la concesión se otorga por un número de años determinado que en ningún caso puede sobrepasar los 75 años, incluidas las posibles prórrogas. Se trata, en consecuencia, de un mercado en el que se compite de forma discontinua por concesiones con un plazo de duración generalmente largo.

Según datos del Ministerio de Fomento²⁰, el accionariado de las sociedades concesionarias está integrado principalmente por empresas constructoras (38%), cajas de ahorro (18%) y Administraciones Públicas (7%).

La notificante aporta datos sobre las sociedades que han resultado adjudicatarias de autopistas de peaje en el período 2002-2005, entre las que cabe destacar, entre otras, Accesos de Madrid (93,5Km, 2003), Autopista Madrid-Levante (177Km, 2004), Autopista de la Costa Cálida (114Km, 2004) o Cintra (12,3Km, 2005).

Por último, la notificante señala que, de acuerdo con el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte elaborado por el Ministerio de Fomento, se prevé la construcción de 6.000Km de carreteras de alta capacidad (autopistas y autovías) con el fin último de que en 2020 se alcancen los 15.000Km y que el 90% de la población esté a menos de 30Km de una autovía. En la actualidad, la red europea de autopistas de peaje tiene en explotación una longitud cercana a los 25.000Km, concentrándose el 90% de la misma en tres países europeos: Francia (40%), Italia (32%) y España (13%)²¹. Por tanto, se trata de un mercado que presenta importantes perspectivas de crecimiento tanto en el plano nacional como, cada vez más, en el ámbito internacional.

²⁰ 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.

²¹ Fuente: ASECAP *Statistical Bulletin 2006* (www.asecap.com).



VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación analizada consiste en la adquisición por parte de SACYR VALLEHERMOSO PARTICIPACIONES, S.L.U. y TELEKUTXA, S.L. de EUROPISTAS, CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. mediante una oferta pública de adquisición de acciones.

A través de la operación notificada, y en caso de que la OPA se liquidara en su totalidad, el Grupo SACYR VALLEHERMOSO y BBK, a través de TELEKUTXA, se harían con el control conjunto al 50% sobre EUROPISTAS. No obstante, a pesar de que las partes han manifestado su intención de ejercer un control conjunto sobre EUROPISTAS, en función del grado de aceptación de la OPA, cabe la posibilidad de que SACYR VALLEHERMOSO adquiriera el control exclusivo. Por ello, a efectos del presente informe, se ha tenido en cuenta el análisis de los dos posibles escenarios (control conjunto y control exclusivo).

Concretamente, como consecuencia de la operación, se refuerza la posición de SACYR VALLEHERMOSO con una cuota resultante de 30,4% en kilómetros (de la que 4,2 puntos corresponden a EUROPISTAS) y de 23,5% en ingresos por peaje (del que 3,9 puntos corresponden a EUROPISTAS). En ambos casos, SACYR VALLEHERMOSO mantiene su segunda posición en el mercado nacional por detrás del líder indiscutible, el Grupo Abertis (51,4% en kilómetros y 70% en ingresos).

Bajo el escenario de un control conjunto con BBK, ésta se limita a asumir la posición de EUROPISTAS en el mercado de la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión ya que sólo posee dos participaciones minoritarias no de control en Túneles de Arxanda (20%) y Autopistas de Bizkaia (20%), además de la participación minoritaria que ya poseía sobre EUROPISTAS (20%).

Por otra parte, las adquirentes pasarán a ostentar las participaciones de control que EUROPISTAS posee en las sociedades Autopistas de Bizkaia-Bizkaio Autopistak (50%) y Túneles de Arxanda (50%) y las participaciones minoritarias en Autopistas del Sur (25%) y Autopistas de Levante (40%).

En todo caso, la competencia entre operadores para futuras concesiones administrativas se produce en el momento del concurso y no durante la gestión de la concesión. Es decir, en el mercado de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje 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 para 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 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 la 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.



La principal barrera de acceso a este mercado es 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 autopista, hasta que, una vez puesta en funcionamiento, aquélla pueda recuperar dichas inversiones a través de los peajes abonados por los usuarios de la autopista.

Se trata, en cualquier caso, de una limitación superable por cualquiera de las principales entidades de crédito españolas o del resto de la Unión Europea, por ejemplo, mediante el recurso a fórmulas asociativas, así como por las principales empresas constructoras europeas. En efecto, la Ley española, siguiendo la normativa comunitaria, permite la entrada en este mercado de operadores extranjeros.

Adicionalmente, se trata de un mercado que presenta importantes perspectivas de crecimiento tanto en el plano nacional como, cada vez más, en el ámbito internacional.

A la luz de las consideraciones expuestas, dada la ausencia de barreras insuperables a la entrada y la existencia de suficientes licitadores actuales y potenciales, no cabe considerar que la operación analizada pueda obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado español de la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión.

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.