



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06056 CFF / PENAUILLE POLYSERVICES

Con fecha 14 de junio de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la toma de control exclusivo de PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. por parte de CFF RECYCLING, S.A.

Dicha notificación ha sido realizada por la sociedad adquirente, según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 a). A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

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

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

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 7 de julio de 2006 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada el 11 de julio de 2006.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **18 de julio de 2006**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo de PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. ("PPS") por parte de CFF RECYCLING, S.A. ("CFF"), mediante la adquisición de la totalidad de su capital social.

Hasta este momento, PPS estaba controlada conjuntamente por CFF y por Jean-Claude PENAUILLE, por lo que la operación supone un cambio en la naturaleza del control que CFF ejerce sobre PPS, pasando de ser conjunto a exclusivo.



El Protocolo de Acuerdo suscrito entre las partes el 21 de abril de 2006 contiene como condición suspensiva para el perfeccionamiento de la operación la obtención de la correspondiente autorización por parte de las autoridades de competencia españolas y francesas.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

La cláusula 7.1.1 del Protocolo de Acuerdo suscrito el 21 de abril de 2006 incluye un pacto de no competencia, por el que el Sr. PENAUILLE y su esposa se comprometen durante un periodo [superior a 3 años]¹ a partir de la fecha de la formalización de la operación a no gestionar, explotar, controlar, participar directa ni indirectamente, ni crear entidades en competencia con PPS. Adicionalmente, se comprometen a no prestar directamente ni a través de intermediarios, servicios de asesoramiento ni recibir remuneraciones de dichas entidades.

Por otro lado, la cláusula 7.1.2 del Protocolo de Acuerdo incluye el compromiso adquirido por Sr. PENAUILLE de no realizar ventas a clientes de PPS actuales o antiguos con vistas a ofrecerles idénticos productos o servicios que dicha entidad. También la cláusula 7.1.2 del Protocolo incluye un compromiso de no captación de empleados directivos o mandatarios sociales de PPS.

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 relacionadas y necesarias para las operaciones de concentración (2005/C 56/03) se considera que en el presente caso la duración de los pactos de no competencia y no captación van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada no considerándose, por tanto, como parte integrante de la 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) de la misma.

IV. EMPRESAS PARTÍCIPES

IV.1. CFF RECYCLING, S.A. (“CFF”)

CFF es una sociedad francesa cuyo capital social cotiza en la Bolsa de París, siendo su principal accionista Daniel Derichebourg que, a través de varias empresas, es titular del 48,50% de su capital y del 63% de sus derechos de voto.

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



CFF es uno de los principales proveedores mundiales de servicios de reciclaje. Sus actividades se centran en el reciclaje de metales ferrosos y no ferrosos (aluminio, cobre, plomo y zinc) y, en menor medida, en el reciclaje de residuos no metálicos (cristal, plástico, goma espuma y caucho). Sus actividades incluyen la recogida, clasificación, procesamiento, reutilización y reciclaje de los productos utilizados así como el tratamiento de los residuos generados a partir de esos materiales.

CFF esta presente en 10 países a través de una red internacional de filiales y sucursales. En España, CFF actúa a través de sus filiales CFF RECYCLING IBERIA y REYFRA, S.L., una empresa en participación de la que también es socia la compañía LIRAS, que opera asimismo en el sector del reciclaje.

El volumen de ventas de CFF en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a lo establecido en el Art.3 del R.D. 1443/2001, fue el siguiente:

| VOLUMEN DE VENTAS DE CFF (Millones euros) | | | |
|--|---------|---------|---------|
| | 2003 | 2004 | 2005 |
| Mundial | [<5000] | [<5000] | [<5000] |
| Unión Europea | [>250] | [>250] | [>250] |
| España | [>60] | [>60] | [<60] |

Fuente: Notificación

IV.2 PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. (PPS)

PPS es una sociedad francesa controlada conjuntamente por CFF y Jean-Claude PENAUILLE desde 2005².

Las actividades de PPS se desarrollan en dos grandes ámbitos: los servicios aeroportuarios, incluyendo la prestación de servicios de asistencia en tierra a pasajeros y carga (a través de sus filiales SERVISAIR y GLOBEGROUND) y servicios de gestión de instalaciones, que incluye servicios de limpieza de edificios públicos, oficinas y otros edificios empresariales, así como servicios de seguridad y personal.

PPS está presente en más de 40 países. En España, está activa en el negocio de los servicios aeroportuarios a través de SERVISAIR ESPAÑA, S.A., y GLOBEGROUND IBERICA, S.A. y en el negocio de limpieza a través de SELMAR, S.A., que en la actualidad no presta dichos servicios en ningún aeropuerto español.

² La operación por la que CFF y el Sr. PENAUILLE adquirían el control conjunto de PPS fue notificada al Servicio 28 de febrero de 2005 (N-05019 CFF-Sr. PENAUILLE-/PPS), siendo autorizada el 28 de marzo de 2005.



El volumen de ventas de PPS en los tres últimos ejercicios económicos, conforme a lo establecido en el Art.3 del R.D. 1443/2001, fue el siguiente:

| VOLUMEN DE VENTAS DE PPS (Millones euros) | | | |
|--|---------|---------|---------|
| | 2003 | 2004 | 2005* |
| Mundial | [<5000] | [<5000] | [<5000] |
| Unión Europea | [>250] | [>250] | [>250] |
| España | [<60] | [<60] | [<60] |

Fuente: Notificación

*El ejercicio de 2005 abarca 9 meses, dado que la Junta General de Accionistas de PPS de 27 junio de 2005 acordó cambiar el cierre del ejercicio social al 30 de septiembre.

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercado de producto

Los sectores económicos implicados en la operación notificada son la gestión y administración de aeropuertos y la gestión de instalaciones, en los que se encuentran presente la empresa objeto de cambio de control.

Las actividades de PPS en el mercado de la gestión y administración de aeropuertos en España se centran en la supervisión de los servicios de asistencia en tierra prestados por otros operadores³. Adicionalmente, aunque de forma mucho más limitada, PPS presta servicios de asistencia relativa a pasajeros. No obstante, dado que en la práctica totalidad los aeropuertos españoles en los que PPS ofrece estos servicios, su cuota de mercado es, según el notificante, inferior al 10% de esta categoría de servicios⁴, estas actividades no serán objeto de un análisis posterior.

En cuanto al mercado de los servicios de gestión de instalaciones en España, PPS ofrece servicios de limpieza de edificios públicos, oficinas y otros edificios empresariales, así como servicios de seguridad y personal. La actividad de PPS en este ámbito es muy poco significativa, siendo su cuota de mercado inferior al [0-10%], según el notificante, por lo que tampoco este mercado será objeto de análisis.

Las actividades de gestión y administración de aeropuertos consisten en la prestación de servicios de infraestructura (servicios de pistas de aterrizaje, pista de rodaje) y de asistencia en tierra o *handling*, (que incluye servicios de equipaje y pasajeros, suministro de gasolina y aceite, mantenimiento de aeronaves)) prestados a las compañías aéreas y aviones, así como servicios comerciales asociados (catering, aparcamiento, alquiler de coches, tiendas *duty free*) que se ofrecen a cualquier usuario de los aeropuertos, en particular, a los pasajeros. También incluye la coordinación y supervisión de las actividades realizadas por terceros que suministran dichos servicios a través de contratos o concesiones.

³ Su actividad se centra en el control y verificación de la correcta ejecución del resto de servicios de asistencia ofertados por otras compañías

⁴ Solamente en el aeropuerto de Málaga, PPS tendría una cuota superior al 10%, en concreto el [10-20%], en los servicios de asistencia a pasajeros.



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.

Adicionalmente, la Comisión⁵ ha planteado la posibilidad de segmentar cada una de esas categorías de servicios en varios mercados de producto diferentes en función de la naturaleza del servicio prestado, no llegando a adoptar una posición definitiva al respecto.

En relación con los servicios de asistencia en tierra, la Comisión en los casos IV/M.1124 MAERSK AIR/LFV HOLDING, IV/M.1387 LUFTHANSA /MENZIES /SIGMA AT MANCHESTER y IV/M.2254 AVIAPARTNER MAERSK/NOVIA planteó la posibilidad de diferenciar tantos mercados como categorías de servicios de asistencia en tierra incluye la Directiva del Consejo 96/67/CE, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad⁶ o el Acuerdo de los Servicios de Asistencia en Tierra de la IATA, sin definir finalmente el ámbito preciso de tales mercados.

Igualmente, en el asunto COMP/M.3382 IBERIA/COBRA INSTALACIONES/SERPISTA JV, la Comisión consideró, aunque sin adoptar tampoco una posición definitiva al respecto, que el mercado de servicios de asistencia en tierra podría subdividirse, al menos, en dos amplias categorías: los servicios de rampa, que incluiría los servicios incluidos en el Anexo de la Directiva 96/67/CE en los apartados (c), (d), (e) y (g), relativos a asistencia de equipajes, de carga y correo, de operaciones en pista y de combustible y lubricante; y el resto de servicios de asistencia. Esta segmentación se debería principalmente a la diferente regulación aplicable y al diverso grado de liberalización de cada uno de los dos grupos de servicios⁷ tras la entrada en vigor de la Directiva 96/67/CE.

Las autoridades españolas de defensa de la competencia han adoptado la misma posición que la Comisión al definir el mercado de asistencia en tierra de manera global⁸, sin perjuicio de considerar la posibilidad de segmentar el mismo según el tipo de servicio específico ofrecido, en función de la clasificación establecida Directiva 96/67/CE.

En este sentido, es preciso mencionar el expediente N-04088 SHELL ESPAÑA/CEPSA, en el que el Servicio consideró que los servicios de puesta a bordo de combustibles de aviación (servicios *into plane*), que comprendería la organización y ejecución del llenado y vaciado del combustible y la carga de lubricantes y otros ingredientes líquidos, constituía un mercado de producto diferente de otros servicios de asistencia en tierra.

⁵ Casos comunitarios IV/M.786 BIRMINGHAM INTERNACIONAL AIRPORT y IV/M.1035 HOCHTIEF/AERRIANTA/DUSSELDORF AIRPORT

⁶ El Anexo de la Directiva 96/67/CE establece que la asistencia en tierra comprenden los siguientes servicios: (a) asistencia administrativa en tierra y supervisión; (b) asistencia a pasajeros; (c) asistencia de equipajes; (d) asistencia de carga y correo; (e) asistencia de operaciones en pista; (f) asistencia de limpieza y servicio de la aeronave; (g) asistencia de combustible y lubricante; (h) asistencia de mantenimiento en línea; (i) asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación; (j) asistencia de transporte en superficie; y (k) asistencia de mayordomía.

⁷ La Directiva 96/67/CE abre gradualmente a la competencia el acceso a estas actividades, anteriormente en situación de monopolio, limitando el número de operadores únicamente para las actividades de servicios de rampa debido a la escasez de espacio físico principalmente. En España, el R.D. 1161/1999, de 2 de julio, que traspone la Directiva Europea al ordenamiento español, regula la prestación de servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, liberalizando todas las actividades, con la excepción de los servicios de rampa, cuya prestación está limitada a un número de competidores determinado (un agente o dos en función del volumen de pasajeros o de carga), sujeto a la concesión administrativa a través de licitaciones públicas.

⁸ Resolución del Tribunal de Defensa de la Competencia de 16 de noviembre de 1998, en el expediente 126/95 HANDLING AEROPUERTOS.



En cuanto al criterio seguido por el Servicio al analizar la toma de control conjunto de PPS por CFF y el Sr. PENAUILLE (N-05019 CFF-Sr. PENAUILLE-/PPS) ya citada, fue considerar como relevante para el análisis de la operación el mercado de servicios de asistencia en tierra y, en particular, el de supervisión de los servicios de asistencia en tierra prestados por otros operadores, en la medida en que la valoración de la operación no cambiaba por el hecho de adoptar una u otra definición. Ese será asimismo el criterio seguido al analizar la presente operación.

V. 2. Mercado geográfico

En los precedentes señalados anteriormente, la Comisión ha dejado abierta la definición del mercado geográfico relevante considerando, no obstante, que los servicios de asistencia en tierra deben englobarse en amplias áreas geográficas que comprendan aeropuertos vecinos que compitan en la prestación de estos servicios cuando las condiciones de competencia sean homogéneas (un radio de 100 km para aeropuertos regionales y de 300 km para aeropuertos internacionales), aunque sin excluir una definición más estrecha, por aeropuertos.

En el precedente nacional N-04088 SHELL ESPAÑA/CEPSA, en el que se valoraban los servicios de puesta a bordo de combustible⁹, se consideró la competencia en el mercado desde una perspectiva local y la competencia por el mercado desde una perspectiva nacional.

En todo caso, dada la naturaleza de la operación, este Servicio analizará el mercado de los servicios de asistencia en tierra y el segmento particular de servicios de supervisión de actividades de *handling* prestados por terceros, desde una perspectiva nacional, regional y por aeropuerto individual, dado que la valoración no cambia en función de la definición geográfica empleada.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1. Características y evolución

El mercado de los servicios aeroportuarios vive en la actualidad un proceso de importantes transformaciones, que tiene su origen en la creciente liberalización del mercado europeo del transporte aéreo y de sus servicios auxiliares, entre los que se encuentran los servicios de asistencia en tierra.

En este sentido, la Directiva 96/67/CE del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, establece el marco común regulador de la prestación de los servicios de asistencia en tierra, así como la apertura del mercado a un régimen de libre competencia, de forma progresiva y adaptada a las necesidades del sector¹⁰.

En términos generales, la Directiva 96/67/CE estableció el libre acceso al mercado de los servicios de asistencia en tierra, imponiendo a los Estados miembros la obligación de permitir la

⁹ La prestación de estos servicios están sujetas a licitaciones por parte de AENA, diferentes de otros servicios generales de asistencia en tierra.

¹⁰ La transposición de dicha Directiva al ordenamiento jurídico español se inició con la Disposición Adicional cuadragésima de la Ley 66/1997, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, culminándose con el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra.



prestación de dichos servicios a terceros, así como las actividades de autoasistencia. Hasta entonces, la prestación de estos servicios constituía un monopolio bajo control de los organismos de gestión de los aeropuertos (en España, AENA) o de las compañías aéreas dominantes.

La Directiva 96/67/CE, no obstante, en relación con determinadas categorías de servicios de asistencia en tierra (los servicios de rampa), impuso limitaciones al número de operadores independientes autorizados a prestar dichos servicios así como al ejercicio de la autoasistencia en los grandes aeropuertos europeos.

El Real Decreto 1161/1999, que traspone la Directiva al ordenamiento jurídico español, recoge las limitaciones impuestas por la Directiva a los servicios de rampa¹¹, estableciendo asimismo la libre prestación de actividades para el resto de servicios de asistencia en tierra, entre los que se encuentran los servicios de supervisión de los servicios de asistencia en tierra prestados por otros operadores.

Según la información suministrada por las partes, el tamaño del mercado de servicios de asistencia en tierra en España fue de aproximadamente [...] millones de euros en el 2005, de los que [...] millones de euros corresponden a los servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión.

Los servicios de supervisión tienen una escasa importancia en el marco del mercado global de los servicios de asistencia en tierra¹², al ser una actividad accesoria y secundaria respecto a dichas actividades. Esta circunstancia queda acreditada al considerar el reducido volumen de negocio obtenido por PPS de la prestación de estos servicios en aquellos aeropuertos españoles en los que su cuota de mercado es superior al [35-45%] en esta categoría de servicios: Barcelona: [...] euros; Almería: [...] euros; Murcia: [...] euros; Granada: [...] euros; y Santiago, en el que PPS solo obtuvo [...] euros.

Adicionalmente es preciso indicar que la prestación de servicios de supervisión por terceros independientes se está reduciendo progresivamente a nivel comunitario, dado que la mayoría de las aerolíneas no suelen requerir de manera significativa este tipo de servicios de terceros. En este sentido, PPS solo realiza esta actividad en España y Portugal.

VI.2 Estructura de la oferta

La oferta del mercado de los servicios de asistencia en tierra está principalmente constituida por las propias compañías aéreas que prestan servicios de asistencia a terceros o realizan actividades de autoasistencia en sus propios vuelos, y que por lo general ofrecen una gama completa de este tipo de servicios. Junto a ellas, se encuentran operadores independientes, que ofrecen estos servicios a terceros y suelen estar especializados en determinadas categorías de servicios.

¹¹ En su artículo 4 establece que en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea superior a 1 millón de pasajeros o a 25.000 toneladas de carga transportadas por avión, el número de agentes de asistencia en tierra que podrán ofrecer a terceros servicios de rampa quedará limitado a dos por categoría de servicio. En los aeropuertos cuyo tráfico anual sea inferior a los anteriores umbrales, habrá un solo agente que preste servicios de rampa a terceros por cada categoría de este tipo de servicios. Asimismo, con respecto a la autoasistencia, el artículo 3 del Real Decreto 1161/1999 establece que podrán limitarse, hasta un mínimo de dos, el número de agentes autorizados a practicar la autoasistencia para una o varias de las categorías de servicios de rampa en los aeropuertos cuyo tráfico anual sea igual o superior a 1 millón de movimientos de pasajeros o a 25.000 toneladas de carga transportadas por avión.

¹² Según el notificante, los servicios de supervisión representan entre un [0-10%] del mercado total de los servicios de asistencia en tierra



En todo caso, se trata de importantes grupos empresariales del sector del transporte aéreo y de la construcción y servicios.

En España, IBERIA es el principal agente de asistencia en tierra, operando en la actualidad en 44 aeropuertos. Esta compañía obtuvo la concesión como agente único de asistencia en tierra en todos los aeropuertos españoles donde se prestaban esas actividades, a través de una licitación convocada por AENA en 1992 que expiro en 2000 pero que ha sido sucesivamente renovada.

Desde la entrada en vigor del Real Decreto 1161/1999, un segundo operador ha comenzado a prestar los servicios de asistencia en tierra en aquellos aeropuertos españoles que cuentan con el volumen de pasajeros o de carga exigido en dicha norma. En la actualidad son 16 los aeropuertos españoles que cuentan con un segundo operador, estando previsto, según lo establecido en la Orden del Ministerio de Fomento de 16 de enero de 2006 (BOE de 25 de enero) que dicho número se amplíe a tres en los aeropuertos de Madrid, Barcelona, Málaga y Alicante para determinadas categorías de servicios de rampa¹³.

Asimismo es preciso mencionar que AENA ha convocado a lo largo de 2005 licitaciones para renovar las concesiones de *handling* en los 44 aeropuertos españoles bajo su supervisión¹⁴, licitaciones que aún no han sido resueltas pero que cuando lo sean modificaran la estructura actual del mercado de los servicios de asistencia en tierra, incrementando adicionalmente el número de operadores que ofrecen estos servicios en los cuatro aeropuertos citados anteriormente.

Otros importantes proveedores de servicios de asistencia en tierra en España son EURO HANDLING e INEUROPA HANDLING que, al igual que IBERIA, ofrecen una gama completa de este tipo de servicios.

EURO HANDLING es una empresa en participación constituida entre FLIGHTCARE, sociedad perteneciente al grupo de construcción y servicios FCC, y AIR EUROPA. Esta sociedad ofrece la gama completa de servicios de *handling* en 9 aeropuertos¹⁵ en los que cuenta con concesiones para prestar servicios de rampa.

INEUROPA HANDLING, por su parte, es una empresa en participación constituida entre ACCIONA AIRPOST SERVICES, sociedad perteneciente al grupo ACCIONA, y el Aeropuerto de Frankfurt, que ofrece toda la gama de servicios de *handling* en los 8 aeropuertos españoles¹⁶ en los que cuenta con concesiones para prestar servicios de rampa.

En cuanto al mercado de los servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión, en los que se centra la actividad de PPS, se observa la importancia de operadores de tamaño

¹³ En concreto, para los servicios de asistencia de equipajes, asistencia a las operaciones en pista y asistencia de carga y correo.

¹⁴ AENA ha convocado 11 Resoluciones de fecha 27 de junio de 2005 en las que convoca licitaciones para la prestación de servicios de rampa de los 28 aeropuertos en los que IBERIA es actualmente el único operador. Asimismo, también con fecha 27 de junio de 2005, AENA adoptó otras 16 Resoluciones para la convocatoria de licitaciones para la prestación de servicios de rampa en los restantes 16 aeropuertos en los que IBERIA ya compite con un segundo operador.

¹⁵ Málaga, Lanzarote (Arrecife), Fuerteventura, Las Palmas, Barcelona, Bilbao, Santiago, Sevilla y Valencia.

¹⁶ Alicante, Ibiza, Mahón (Menorca), Palma de Mallorca, Madrid, Tenerife Norte, Tenerife Sur y Albacete. En el caso de este último aeropuerto, el notificante indica que INEUROPA HANDLING presta servicios de asistencia en tierra, incluidos los de rampa, como operador único, aún cuando no tienen constancia de que AENA haya convocado una licitación para que un operador distinto a IBERIA operase en el aeropuerto de Albacete.

mediano y pequeño, tales como MED AERO SERVICES, AIRLINES GROUND ASSISTANCE, AEROSERVICES, LOGISTAIR, AIRPORT SERVICES, MELÉNDEZ, etc

VI.2.1 *Ámbito nacional*

Las cuotas detentadas por los principales operadores del mercado español de los servicios de asistencia en tierra ascienden respectivamente a [50-60%] (IBERIA), [10-20%] (EURO HANDLING) y [10-20%] (INEUROPA HANDLING). La cuota de PPS es del [0-10%].

En cuanto a los servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión, el notificante indica que la cuota de PPS asciende al [0-10%] del mercado nacional.

VI.2.2 *Ámbito regional*

En el caso de considerar como relevantes los ámbitos geográficos regionales creados en torno a aeropuertos cercanos que estuvieran en condiciones de competir actual o potencialmente en la prestación de servicios de asistencia en tierra y de asistencia administrativa en tierra y supervisión, las cuotas de mercado de PPS no serían muy relevantes y, en cualquier caso inferiores al 25%.

El cuadro siguiente recoge las cuotas detentadas por PPS en el mercado de los servicios de asistencia en tierra y en el segmento de asistencia administrativa en tierra y supervisión, en los ámbitos geográficos regionales definidos por el notificante en torno a los 23 aeropuertos en los que PPS opera en España¹⁷, según las estimaciones del notificante.

| MERCADOS DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA EN ESPAÑA POR ÁREAS GEOGRÁFICAS (cifras en miles de euros) | | | | | | |
|--|--|-------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|
| Áreas geográficas | Asistencia en tierra (<i>handling</i>) | | | Administración en tierra y supervisión | | |
| | Valor total mercado | Valor negocio PPS | Cuota mercado PPS | Valor total mercado | Valor negocio PPS | Cuota mercado PPS |
| Noroeste | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [10-20%] |
| Oriental | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [0-10%] |
| Central | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [0-10%] |
| Sur | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [20-30%] |
| Mediterránea | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [10-20%] |
| Islas Canarias | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [0-10%] |
| Islas Baleares | [...] | [...] | [0-10%] | [...] | [...] | [10-20%] |

Fuente: Notificación

¹⁷Según el notificante, los aeropuertos en los que opera PPS se agrupan en los siguientes ámbitos geográficos: Bilbao y Santiago (Zona Noroeste), Barcelona, Gerona y Reus (Zona Oriental); Madrid y Valladolid (Zona Central); Málaga, Granada, Almería, Sevilla y Jerez (Zona Sur); Valencia, Alicante y Murcia (Zona Mediterránea); Arrecife, Fuerteventura, Las Palmas, La Palma y Tenerife Sur (Islas Canarias) e Ibiza, Mahón y Palma (Islas Baleares).

VI.2.3 *Ámbito circunscrito a cada aeropuerto.*

En el caso de considerar como relevantes cada uno de los 23 aeropuertos en los que PPS opera en España, las cuotas de mercado de PPS en el mercado global de servicios de asistencia en tierra y en el segmento de asistencia administrativa en tierra y supervisión, quedan reflejadas en los cuadros que se exponen a continuación.

| MERCADO DE SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA POR AEROPUERTOS | | | | | | |
|--|---------------|-----------------|----------------------|-------------|-------------------|-------------------|
| (en miles de euros) | | | | | | |
| Aeropuerto | Total mercado | Auto-asistencia | Servicios a terceros | Negocio PPS | Cuota negocio PPS | |
| | | | | | Total mercado | Servicio terceros |
| Alicante | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Almería | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Arrecife | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Barcelona | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Bilbao | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Fuerteventura | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Gerona | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Granada | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Ibiza | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Jerez | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| La Palma | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Las Palmas | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Madrid | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Mahon | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Málaga | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Murcia | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Palma | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Reus | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Santiago | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Sevilla | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Tenerife Sur | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Valencia | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |
| Valladolid | [...] | [...] | [...] | [...] | [0-10%] | [0-10%] |

Fuente: Notificación

| MERCADO DE ASISTENCIA ADMINISTRATIVA EN TIERRA Y SUPERVISIÓN POR AEROPUERTOS (en miles de euros) | | | |
|--|---------------|-------------|-------------------|
| Aeropuerto | Total mercado | Negocio PPS | Cuota mercado PPS |
| Alicante | [...] | [...] | [0-10%] |
| Almería | [...] | [...] | [0-10%] |
| Arrecife | [...] | [...] | [10-20%] |
| Barcelona | [...] | [...] | [50-60%] |
| Bilbao | [...] | [...] | [0-10%] |
| Fuerteventura | [...] | [...] | [10-20%] |
| Gerona | [...] | [...] | [0-10%] |
| Granada | [...] | [...] | [70-80%] |
| Ibiza | [...] | [...] | [10-20%] |
| Jerez | [...] | [...] | [20-30%] |
| La Palma | [...] | [...] | [0-10%] |
| Las Palmas | [...] | [...] | [80-90%] |
| Madrid | [...] | [...] | [30-40%] |
| Mahon | [...] | [...] | [10-20%] |
| Málaga | [...] | [...] | [40-50%] |
| Murcia | [...] | [...] | [50-60%] |
| Palma | [...] | [...] | [0-10%] |
| Reus | [...] | [...] | [30-40%] |
| Santiago | [...] | [...] | [70-80%] |
| Sevilla | [...] | [...] | [0-10%] |
| Tenerife Sur | [...] | [...] | [10-20%] |
| Valencia | [...] | [...] | [0-10%] |
| Valladolid | [...] | [...] | [10-20%] |

Fuente: Notificación

VI.3. Estructura de la demanda

Los principales clientes de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos son las compañías aéreas y de carga que carecen, por lo general, de capacidad de autoasistencia y solicitan este tipo de servicios a terceros.

Los principales clientes de PPS en España son [...], que generan respectivamente el [10-20%], [10-20%] y [10-20%] del volumen de negocios de PPS

VI.4. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

El precio constituye un elemento importante de competencia en el mercado de los servicios de asistencia en tierra. Con carácter general, los precios de los servicios de *handling* se fijan individualmente por tipo de cliente y de servicio prestado. El horario de los movimientos aéreos



que hay que atender, unido a la capacidad disponible de los operadores en esa franja horaria concreta influye también en el nivel de precios aplicados.

En cuanto a los precios de los servicios de asistencia administrativa en tierra y supervisión, la escasa relevancia de dichos servicios respecto al conjunto de servicios de *handling* se refleja, según los notificantes, en el nivel de precios aplicados. Así, por ejemplo, la tarifa media aplicada por PPS en el aeropuerto de Málaga por la prestación de servicios de supervisión a un avión B.-737-300 ó B-300 de IBERIA es de [...] euros, mientras que el coste de la prestación del resto de servicios de asistencia en tierra a estos aviones es de [...] euros y [...] euros, respectivamente.

Asimismo es preciso indicar que en relación a los servicios de rampa, AENA publica una lista de precios máximos, al estar dichos servicios parcialmente liberalizados y sujetos a un régimen administrativo de concesiones.

Junto a los precios, también resultan importantes otros factores de competencia en el mercado tales como la capacidad de ofertar una gama completa de servicios de *handling*, debido a que las compañías aéreas prefieren obtener la totalidad o la mayoría de los servicios que necesitan de un único operador.

Los grandes operadores activos en el mercado español, como IBERIA, EUROHANDLING e INEUROPA HANDLING ofrecen la gama completa de servicios de *handling*, encontrándose mejor posicionados para competir que el resto de pequeños y medianos operadores, que sólo ofertan una parte de dichos servicios, como es el caso de PPS.

VI.5. Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las principales barreras a la entrada en el mercado de asistencia en tierra a aeropuertos son de carácter administrativo.

Los operadores que desean prestar servicios de asistencia en tierra o, en su caso, servicios de autoasistencia, deben obtener una autorización administrativa de la Dirección General de Aviación Civil para cada aeropuerto en el que pretendan operar, según el artículo 9 del Real Decreto 1161/1991, ya mencionado.

La Dirección General de Aviación Civil otorgará la autorización a petición del interesado y tras comprobar el cumplimiento de ciertos aspectos relativos a su situación económica, disponibilidad de cobertura suficiente en materia de seguros y cumplimiento de normas de seguridad aeroportuaria, protección de las instalaciones, aeronaves y equipos y de protección del medio ambiente. Las autorizaciones se otorgan por un periodo máximo de siete años, pudiendo ser renovadas.

Solamente cuando en un aeropuerto o en parte de él existan limitaciones objetivas de disponibilidad de espacio o de capacidad de las instalaciones, se podrá limitar, aunque con carácter excepcional, el número de agentes de asistencia en tierra, según establece el artículo 6 del Real Decreto 1161/1991.

Adicionalmente, tras la obtención de la autorización de la Dirección General de Aviación Civil, los operadores que quieran prestar servicios sujetos a limitaciones (servicios de rampa) deben ser seleccionados por AENA sobre la base de una convocatoria de licitación pública. Los criterios de selección deben ser relevantes, objetivos, transparentes y no discriminatorios. Las concesiones otorgadas a los operadores seleccionados tendrán una duración de 7 años.



En cuanto al acceso y uso de las instalaciones aeroportuarias, el artículo 16 del R.D. 1161/1991 establece que AENA, como órgano gestor de los aeropuertos, decide sobre las condiciones de acceso a estas instalaciones, distribuyendo los espacios disponibles entre los agentes de asistencia en tierra y los usuarios que practiquen la autoasistencia, con arreglo a criterios pertinentes, objetivos, transparentes y no discriminatorios

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la toma de control exclusivo de PENAUILLE POLYSERVICES, S.A. (PPS) por parte de CFF RECYCLING, S.A. (CFF), que previamente controlaba conjuntamente dicha empresa con Jean-Claude PENAUILLE.

De esta forma, CFF asume en exclusiva la posición que PPS detenta en el mercado español de los servicios de asistencia en tierra en aeropuertos y, en particular, en el segmento de supervisión de la asistencia prestada por otros operadores, no produciéndose, en consecuencia, adición alguna de cuotas en los mercados considerados.

La cuota de PPS en el mercado de servicios de asistencia en tierra es inferior al [0-10%], incluso tomando la definición geográfica de mercado más estrecha, correspondiente a cada aeropuerto.

En cuanto al segmento de los servicios de supervisión, la cuota de PPS asciende al [0-10%] del mercado nacional, oscilando entre un [0-10%] y un [20-30%] en el caso de considerar áreas regionales dentro del territorio nacional, y sólo superando el 25% si se considera el mercado individual de cada aeropuerto. En este sentido, de los 23 aeropuertos españoles en los que opera PPS, solamente en ocho detenta cuotas superiores a esa cifra: [80-90%] en Las Palmas, [70-80%] en Santiago, [70-80%] en Granada, [50-60%] en Murcia, [50-60%] en Barcelona, [40-50%] en Málaga, [40-50%] en Madrid y [30-40%] en Reus.

En todo caso, cabe destacar la escasa relevancia que los servicios de supervisión, actividad principal de PPS en España, tienen en el conjunto de los servicios de asistencia en tierra. Adicionalmente es preciso considerar el progresivo retroceso que esta experimentando dicho segmento en la actualidad.

Los principales operadores en el mercado de asistencia en tierra en España son las compañías aéreas IBERIA y AIR EUROPA que, además de servicios de autoasistencia, prestan una amplia gama de servicios de asistencia en tierra a otras compañías aéreas.

Adicionalmente, el mercado esta compuesto por un número significativo de operadores de mediano y pequeño tamaño, pertenecientes a grupos empresariales del sector de la construcción y los servicios, que normalmente se encuentran especializados en algunas categorías de servicios, como es el caso de PPS.

El acceso al mercado de de asistencia en tierra está condicionado por barreras a la entrada de carácter administrativo, que en el caso de los servicios de supervisión de la asistencia prestada por otros operadores, no parecen, a la luz de la información disponible, infranqueables..

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en el mercado considerado.



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.