



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-05027

EUREST / IBER-SWISS CATERING (Activos)

Con fecha 28 de marzo de 2005, ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la adquisición de los activos vinculados a la unidad de catering del aeropuerto de Málaga de IBER-SWISS CATERING, S.L. por parte de EUREST, S.A.

La 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) de la mencionada norma. 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 8 de abril de 2005 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada el 20 de abril de 2005. Asimismo se solicitó determinada información a la Secretaría General Técnica de AENA.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **10 de mayo de 2005**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por EUREST, S.A. del control exclusivo sobre todos los activos de IBER-SWISS CATERING, S.L. ("IBER-SWISS") relacionados con los servicios de catering aéreo prestados desde el aeropuerto de Málaga.

En concreto, los activos objeto de la operación incluyen la concesión otorgada por AENA a IBER-SWISS para la creación en el aeropuerto de Málaga de una unidad de negocio de catering, así como el personal, las instalaciones, los vehículos y demás activos relacionados con esa

actividad. El acuerdo incluye asimismo la transmisión de los contratos suscritos con un número determinado de clientes¹, si éstos prestan su consentimiento.

En el caso del contrato suscrito entre IBER-SWISS y la compañía [...] para la prestación de servicios de catering desde el aeropuerto de Málaga, las partes han decidido no cederlo directamente a EUREST, sino celebrar un nuevo acuerdo de catering.

Dicho acuerdo, aún pendiente de formalización, será suscrito por EUREST, [...]. El acuerdo de catering tendrá, según lo establecido en el contrato de compraventa, una duración de [superior a tres años] e incluirá todos los servicios de catering aéreo prestados por EUREST a [...], tanto los ofrecidos actualmente en diez aeropuertos² como los que se puedan añadir en el futuro³.

Tras la celebración de este acuerdo de catering, [...] cubrirá sus necesidades de servicios de catering aéreo con IBER-SWISS en los aeropuertos de [...], y con EUREST en el resto de aeropuertos de España donde requiere este tipo de servicios. Este acuerdo, que no forma parte de la operación de concentración analizada, estará, en su caso, sujeto a la normativa de acuerdos entre empresas.

Según la notificante, la lógica económica de la operación notificada responde al hecho de que, tras la reducción de sus ventas en el aeropuerto de Málaga por debajo [...], IBER-SWISS ha decidido dejar de operar en dicho aeropuerto. La operación permite dar continuidad a los compromisos con sus clientes, mantener parte del empleo y obtener cierta rentabilidad de esta decisión que, según la notificante, se habría ejecutado aún de no ser posible la venta de tales activos. Para EUREST, por su parte, la adquisición de tales activos le permite comprar unas instalaciones ubicadas en unos terrenos de AENA, lo que le posibilitará optimizar su servicio en el aeropuerto de Málaga, que hasta el momento prestaba sin cocinas ubicadas dentro del mismo.

El contrato de compraventa de activos suscrito entre EUREST e IBER-SWISS el 17 de marzo de 2005 contiene como condición suspensiva para el perfeccionamiento de la operación la obtención de la correspondiente autorización por parte de la autoridad española de defensa de la competencia.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989, DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

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

La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la misma.

¹ [...]

² [...]

³ [...]

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. Adquirente: EUREST, S.A. (EUREST)

EUREST es una sociedad domiciliada en España perteneciente al grupo multinacional de origen británico COMPASS, cuya matriz, COMPASS GROUP PLC, cotiza en la bolsa de Londres.

El grupo COMPASS se encuentra internacionalmente activo en el sector de la restauración colectiva (en el que ofrece servicios de catering bajo contrato o concesión en empresas, hospitales, colegios, universidades, hoteles, residencias, aeropuertos, estaciones de trenes, etc), así como en el de servicios a bordo en trenes y aviones.

En España, el grupo COMPASS está presente a través de diversas filiales, entre las que destacan EUREST COLECTIVIDADES, S.A. (restauración colectiva), EUREST, S.A. (catering aéreo), SELECT SERVICE PARTNER, S.A. (restauración con marcas propias y franquicias para recintos cerrados y de público cautivo), AB SERVICIOS SELECTA ESPAÑA, S.A. (vending) y RAIL GOURMET (catering ferroviario).

EUREST, S.A. presta servicios de restauración a bordo de aviones (catering aéreo) en varios aeropuertos de España. En los aeropuertos de Madrid y Barcelona, EUREST actúa a través de EUREST SERVAIR, S.L. empresa en participación constituida junto con SERVAIR, filial de AIR FRANCE, para la gestión conjunta de las actividades de catering aéreo desde dichos aeropuertos.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE COMPASS (Millones euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	15.161,1	16.593,8	17.308,3
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

III.2. Negocio adquirido: activos vinculados a la unidad de catering del aeropuerto de Málaga de IBER-SWISS.

IBER-SWISS es una compañía española cuyo capital social pertenece en su totalidad al grupo suizo GATE GOURMET desde febrero de 2004⁴.

IBER-SWISS presta servicios de catering aéreo en tres aeropuertos de España: Madrid, Barcelona y Málaga.

Los activos objeto de la presente operación están directamente relacionados con las actividades de catering aéreo que IBER-SWISS presta a varias compañías aéreas desde el aeropuerto de Málaga.

⁴ Hasta ese momento, el 70% del capital social de IBER-SWISS estaba en manos de IBERIA y el 30% restante de GATE GOURMET. Este cambio en la estructura de control de IBER-SWISS fue notificado al Servicio de Defensa de la Competencia el 20 de febrero de 2004 (expediente N-04011 GATE GOURMET/IBER-SWISS CATERING), siendo autorizada el 2 de abril de 2004.

El volumen de negocio correspondiente a la unidad de catering del aeropuerto de Málaga de IBER-SWISS (“IBER-SWISS MÁLAGA”) en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al Art.3 del R.D. 1443/2001, es el siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE IBER-SWISS MALAGA (Millones euros)			
	2002	2003	2004
Mundial	[<5.000]	[<5.000]	[<5.000]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación.

IV. MERCADO RELEVANTE

IV.1. Mercado de producto

Las partes de la operación prestan servicios de restauración a bordo de aviones, es decir, servicios de catering aéreo.

Los servicios de catering aéreo consisten en el suministro de comidas y bebidas a las compañías aéreas para su consumo durante los vuelos. Junto a esta actividad principal, las empresas de catering aéreo prestan una serie de servicios accesorios, tales como el transporte a/desde el avión, la carga y descarga de los productos en el avión, la manipulación y colocación de los equipos, el calentamiento de la comida, el lavado de platos, la retirada de basuras, así como la planificación del menú y el diseño y promoción de las comidas.

Los servicios de catering ofrecidos en los aviones varían en función de ciertos aspectos, tales como la duración del vuelo, la clase en la que se viaja (turista/business/primera), la capacidad de elección del cliente en cuanto a comidas calientes, frías o snacks así como su inclusión o no en el precio del billete. En relación con este último aspecto, cabe diferenciar el “servicio tradicional de catering”, en el que la compañía aérea paga a la sociedad de catering directamente, de la fórmula de “pago por comida” o “servicio a bordo de pago”, en la que los pasajeros son los que pagan a la sociedad de catering, siendo la tripulación de la compañía aérea la que realiza la venta, recibiendo una comisión en función de las ventas.

Estos servicios de catering aéreo incluyen asimismo el servicio de catering para vuelos de retorno, el denominado “catering de retorno”, en el que la compañía suministradora del catering carga la comida necesaria para todos los trayectos que realizará el avión, en aquellos aeropuertos concretos en los que tenga contrato con la compañía aérea correspondiente, sin necesidad de realizar ninguna operación en los aeropuertos intermedios.

En distintos precedentes, las autoridades de defensa de la competencia nacionales y comunitarias⁵ consideraron que los servicios de catering aéreo constituyen un único mercado de producto, a pesar de la variedad de los servicios prestados.

⁵ SDC: N-04011 GATE GOURMET/IBER-SWISS CATERING, NV-057 SWISS-AIR/SAS SERVICE PARTNER y NV-111 EUREST/OGDEN. Comisión: LSG/OFSI y M.1269 LSG/ONEXCORP/SKY CHEFS/CATEAIR, entre otros.

De hecho, es habitual que las compañías de catering proporcionen toda la variedad de comidas (calientes/frías/snacks) y bebidas que se necesitan para todas las clases (turista/business/primera clase), tanto para vuelos de larga como de corta duración, tanto para el “servicio tradicional de catering” como para el “servicio a bordo de pago”. Esta circunstancia responde a las preferencias de las compañías aéreas que generalmente desean obtener todos los servicios de catering a bordo de un único proveedor, por el ahorro en costes y tiempo que ello conlleva.

A la luz de las consideraciones anteriores, este Servicio considera relevante, a los efectos del análisis de la presente operación, el mercado de servicios de catering aéreo.

IV.2 Mercado geográfico

En principio, una compañía aérea que desee adquirir servicios de catering en un aeropuerto determinado limitará su búsqueda de proveedores potenciales al área de influencia de dicho aeropuerto, desde donde se puedan prestar tales servicios optimizando costes de transporte y disponiendo de flexibilidad suficiente para atender a las necesidades de un servicio puntual.

No obstante, existen indicios que apuntan a que el ámbito geográfico de este mercado puede ser mayor que local. En primer lugar, es preciso considerar las grandes compañías aéreas suscriben contratos con las principales empresas de catering para líneas aéreas, que cuentan con implantación internacional. La suscripción de contratos con operadores de catering internacionales permite a las compañías aéreas satisfacer sus necesidades globales de servicios de catering con un solo operador. La existencia de acuerdos que cubren el servicio prestado desde diferentes aeropuertos propicia la homogeneidad de tales servicios así como cierta armonización de precios.

Por su parte, sin perjuicio de la existencia de estos contratos globales, o que, al menos, cubren un conjunto de aeropuertos, las líneas aéreas de dimensión mediana o pequeña suscriben contratos locales que les permiten utilizar servicios de diferentes suministradores en los diversos destinos

En segundo lugar, la delimitación geográfica del mercado exige considerar la influencia del catering de retorno⁶. En este caso, los servicios ofrecidos por los operadores activos en un determinado aeropuerto compiten con los servicios ofrecidos desde otros aeropuertos nacionales e incluso extranjeros. En efecto, el catering de retorno permite a las compañías aéreas la opción de utilizar los servicios de catering en el aeropuerto donde cargan pasaje u optar por suministrarse de tales servicios en otro desde donde el avión haya despegado previamente, de forma que la competencia entre proveedores no se limitaría a las empresas ubicadas en el entorno inmediato de un aeropuerto en cuestión.

El aumento del catering de retorno registrado en algunos aeropuertos indica una tendencia a la ampliación del ámbito geográfico del mercado del catering aéreo. En el caso de Málaga, según estimaciones de la notificante, el 37% del total de vuelos que operan con origen o destino en dicho aeropuerto se abastece mediante catering de retorno cargado en otros aeropuertos. Este porcentaje alcanza el 50% en el caso de los vuelos internacionales.

No obstante, el catering de retorno sólo es posible en vuelos de distancias cortas y medias ya que la comida no puede ser mantenida a bordo del avión por un período muy largo de tiempo.

⁶ Este servicio permite a un avión cargar en el aeropuerto de origen las comidas y bebidas que ofrece a sus pasajeros no sólo en el vuelo de ida sino también las correspondientes al vuelo de vuelta y/o a trayectos intermedios

Así, en el caso N-04011⁷, este Servicio estimó que el radio geográfico de catering de retorno que se podía prestar desde Madrid, Barcelona y Málaga correspondía a la totalidad del continente europeo.

Así, a los efectos del sistema español de control de concentraciones y teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, interesará analizar los efectos de esta operación no sólo en el aeropuerto de Málaga sino también en ámbitos geográficos más amplios, en particular, en el ámbito nacional.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1. Características y evolución

El mercado del catering aéreo 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 tierra⁸, así como la apertura del mercado a un régimen de libre competencia, de forma progresiva y adaptada a las necesidades del sector.

Uno de los efectos de dicha liberalización y del incremento de la competencia subsiguiente ha sido la importante presión ejercida sobre las tarifas de las compañías aéreas, lo que ha llevado a éstas a reducir los costes de sus servicios auxiliares, entre los que se encuentra el catering, con el fin de resultar más competitivas. Por ello, mientras que el tráfico aéreo ha experimentado un aumento en los últimos años, las cifras de ventas en el sector del catering aéreo se han reducido.

Esta evolución viene propiciada por el cambio en la oferta de las aerolíneas. En efecto, aumentan los vuelos en los que no se presta ningún tipo de servicio de catering a bordo como consecuencia tanto de la sustitución por buena parte de las compañías aéreas del “servicio tradicional de catering” por un servicio de catering de pago, como del aumento de las llamadas “aerolíneas de bajo coste” que, en la mayor parte de los casos, prescinden de dichos servicios.

Esta circunstancia es especialmente importante en un aeropuerto como el de Málaga, en el que los “vuelos de bajo coste” con origen o destino en ese aeropuerto representan actualmente el 20% del total.

⁷ En el precedente N-04011 GATE GOURMET/IBER-SWISS CATERING, no se cerró una definición precisa del ámbito geográfico del mercado de servicios de catering a bordo, y se analizó el impacto de la operación tanto en los aeropuertos donde operaban las partes como en el mercado nacional. Por su parte, la Comisión, en los precedentes señalados anteriormente, deja abierta la definición del mercado geográfico

⁸ Entre los servicios de asistencia en tierra incluidos en el Anexo de la Directiva 96/67/CE figura en su punto 11 la asistencia de mayordomía o catering, que comprende las relaciones con los proveedores y la gestión administrativa, el almacenamiento de alimentos, bebidas y accesorios necesarios para su preparación, la limpieza de accesorios, la preparación y entrega del material y los productos alimenticios, y el transporte, la carga y descarga de alimentos y bebidas de la aeronave.

Adicionalmente, hay que considerar la importancia creciente del catering de retorno que, no obstante, se manifiesta de forma diferente de unos aeropuertos y otros. En términos generales, el catering de retorno tiene una mayor incidencia en aquellos aeropuertos con un menor tráfico en los que las compañías aéreas pueden tener dificultades para asegurar una calidad homogénea en sus productos al contratar con empresas locales.

No obstante, también pueden existir razones comerciales que favorezcan el catering de retorno, ya que al contratar un mayor volumen de catering con un único operador (el que les presta el servicio en el aeropuerto de origen), se pueden obtener mejores condiciones económicas.

En el caso del aeropuerto de Málaga, el catering de retorno tiene un impacto creciente. En concreto, según se ha mencionado anteriormente, el 37% de los vuelos que operan con origen o destino en el aeropuerto de Málaga (50% de los internacionales) se abastecen con catering de retorno y, por tanto, no contratan el servicio de catering en Málaga.

Por ello, según indica el notificante, pese a que 12 millones de pasajeros utilizaron el mencionado aeropuerto en 2004, el principal operador de ese mercado (EUREST con [60-70%] de cuota) sirvió menos de [...] de comidas.

El cuadro siguiente muestra la evolución experimentada por el mercado del catering aéreo en los tres últimos ejercicios económicos, en términos nacionales y en el aeropuerto de Málaga, según las estimaciones realizadas por la notificante.

TAMAÑO DEL MERCADO DEL CATERING AEREO			
Ámbito geográfico	2002	2003	2004
Mercado nacional	[...]	[...]	[...]
Aeropuerto de Málaga	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

V.2. Estructura de la oferta

Los principales operadores del mercado del catering aéreo a nivel europeo son LSG ([30-40%]), filial al 100% de LUFTHANSA, GATE GOURMET ([30-40%]), ALPHA ([0-10%]), SERVAIR ([0-10%]), filial de AIR FRANCE, y EUREST ([0-10%]), según estimaciones del notificante. Junto a ellos, es preciso mencionar un grupo de pequeños operadores locales entre los que se encuentran LOT CATERING (Polonia), FINNAIR CATERING (Finlandia), MARTINAIR CATERING y ERAMUS CATERING (Holanda) o AVIA PARTNER (Bélgica), que conjuntamente detentan el restante [10-20%] del mercado. El volumen de catering aéreo contratado en el aeropuerto de Málaga es insignificante en relación con el tamaño del mercado europeo.

La oferta del mercado español del catering aéreo está constituida, fundamentalmente, por tres de los principales operadores europeos: la compañía alemana LSG SKY CHEFS, EUREST (grupo COMPASS) e IBER-SWISS (grupo GATE GOURMET).

Junto a los anteriores operadores de ámbito internacional, existen en el mercado español deservicios de catering aéreo otras empresas de ámbito local que ofrecen estos servicios en aeropuertos de menor tráfico en los que las principales empresas del sector no se encuentran presentes. Se trata de empresas de restauración que poseen instalaciones en el entorno de los

aeropuertos o que incluso gestionan las cafeterías de los aeropuertos, y cuyas actividades de catering aéreo son marginales respecto a su negocio principal.⁹

El cuadro siguiente muestra la estructura del mercado de los servicios de catering aéreo a nivel nacional, según las estimaciones realizadas por el notificante y correspondientes al último ejercicio económico.

MERCADO DE SERVICIOS DE CATERING AEREO A NIVEL NACIONAL EN 2004		
Operadores	Ventas (Miles de Euros)	Cuota
EUREST*	[...]	[40-50%]
IBER-SWISS Total	[...]	[30-40%]
Málaga	[...]	[0-10%]
LSG SKY CHEFS	[...]	[10-20%]
Otros	[...]	[0-10%]
TOTAL	[...]	100%

Fuente: Notificación

* Incluye EUREST SERVAIR, S.L.

Como se puede observar, como consecuencia de la operación de concentración EUREST, sumaría una cuota del [0-10%] correspondiente al negocio adquirido que le llevaría a alcanzar una participación del [40-50%] en el mercado nacional de servicios de catering aéreo, que apenas registraría cambios.

La estructura de la oferta en el aeropuerto de Málaga se recoge en el siguiente cuadro:

MERCADO DE SERVICIOS DE CATERING AEREO EN AEROPUERTO DE MÁLAGA.2004		
Operadores	Ventas (Miles de Euros)	Cuota
EUREST	[...]	[60-70%]
LSG SKY CHEFS	[...]	[20-30%]
IBER-SWISS	[...]	[10-20%]
IBER-SWISS salvo servicios a [...]	[...]	[0-10%]
TOTAL	[...]	100%

Fuente: Notificación

Como señala la notificante, las cuotas de mercado recogidas en el cuadro anterior son superiores a las reales en la medida en que, por dificultades de estimación, no incluyen los

⁹ En este grupo de empresas locales se encuentran GURIA CATERING, S.A., que presta servicios de catering aéreo en el aeropuerto de Bilbao, RUTA JACOBEO, en el de Santiago, María Teresa Fernández Ferrer, que lo hace en el aeropuerto de Sevilla o ARGA SERVICIO DE HOSTELERIA, S.L. en el de Oviedo. En los aeropuertos de Valladolid, Zaragoza y Murcia el servicio de catering lo prestan restaurantes cercanos y en los de Jerez, Almería y Granada las propias cafeterías de los aeropuertos.

servicios ofrecidos a los vuelos que operan con origen o destino en ese aeropuerto pero que se abastecen con catering de retorno cargado en otros aeropuertos (un 37% de los vuelos).

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que la cuota de las partes en el aeropuerto de Málaga se ha reducido en cuatro puntos porcentuales en los últimos tres años en beneficio de LSG Sky Chefs.

V.3. Estructura de la demanda

La demanda del mercado del catering aéreo está constituida por las compañías de transporte aéreo.

Estas compañías, especialmente las grandes líneas aéreas internacionales, suelen suscribir acuerdos de suministro de carácter global para satisfacer todas sus necesidades de servicios de catering en los diferentes aeropuertos en los que actúan.

La demanda de este mercado se caracteriza por el importante poder de negociación que posee respecto a las empresas de catering a la hora de establecer las condiciones de contratación. Este poder de mercado se refleja en el procedimiento de selección del operador que le prestará estos servicios, que habitualmente se realiza mediante un proceso de licitación para cada aeropuerto individual o por grupos de aeropuertos.

Por otro lado, son las propias compañías aéreas las que suelen elegir los menús e incluso pueden llegar a imponer los proveedores que suministrarán a las empresas de catering. A veces son las compañías aéreas las que negocian con los proveedores e imponen a la empresa de catering las condiciones acordadas con ellos.

Los principales clientes de EUREST en el mercado nacional y en el aeropuerto de Málaga así como sus respectivos porcentajes de participación en el volumen total de ventas de esa compañía son los siguientes:

PRINCIPALES CLIENTES DE EUREST		
Ámbito geográfico	Compañía aérea	Porcentaje de ventas de EUREST
Mercado nacional	[...]	[...]
Aeropuerto de Málaga	[...]	[...]

Fuente: Notificación

El principal cliente de la unidad de catering del aeropuerto de Málaga de IBER-SWISS es [...] que, según el notificante, genera el [...] de las ventas totales de esa unidad de negocio. Otros clientes son [...].

V.4.- Fijación de precios y otras condiciones comerciales

En términos generales, se puede afirmar que el mercado del “catering” aéreo es muy sensible al precio.

Los precios de estos servicios generalmente se determinan cada cierto tiempo y de manera regular mediante la renegociación de los contratos suscritos entre las líneas aéreas y las empresas de catering y/o la apertura de nuevos procesos de licitación. En este sentido, es preciso indicar que los contratos de catering tienen, por lo general, una duración de entre 1 y 3 años, si bien la propia EUREST tiene prevé firmar un acuerdo con [...] por un periodo de [superior a tres años].

Según la notificante, los precios de cada unidad de comida varían notablemente en función de aspectos tales como el tipo de vuelo y la clase de billete. No obstante, los precios más frecuentes fluctúan entre [...] por unidad.

V.5.- Competencia potencial - Barreras a la entrada

Una de las barreras de entrada al mercado del catering aéreo procede de la integración vertical derivada de la creación de empresas de catering aéreo por parte de las propias compañías aéreas, circunstancia ya mencionada en el informe N-04011 GATE GOURMET/IBER-SWISS CATERING. Tal es el caso de LUFTHANSA con LSG SKY CHEFS y de AIR FRANCE con SERVAIR.

Por otra parte, el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio, por el que se regula la prestación de los servicios aeroportuarios de asistencia en tierra, que traspone la Directiva 96/67/CEE al ordenamiento jurídico español, establece en su artículo 9 que la prestación de servicios de asistencia en tierra, entre los que se encuentra el servicio de catering a bordo, requiere la previa obtención de una autorización administrativa de la Dirección General de Aviación Civil por parte del agente interesado y para cada aeropuerto en el que pretenda actuar.

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 1161/1999.

En cuanto a la instalación de unidades operativas de servicios de catering (cocinas y almacenes), el Real Decreto indica en su artículo 16 que AENA determinará las condiciones de acceso y uso de las infraestructuras aeroportuarias, distribuyendo entre los agentes de asistencia en tierra los espacios disponibles, con arreglo a criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios. Es decir, la instalación de cocinas en los aeropuertos requiere la previa obtención de una concesión que se otorga por AENA mediante concurso.

Según la notificante, la necesidad de contar con una concesión administrativa no representa un obstáculo insoslayable de entrada al mercado ya que en ciertos aeropuertos es posible la cesión parcial o subcontratación de las concesiones administrativas. Ello permite a las empresas suministradoras de “catering” aéreo ubicadas en el exterior de los aeropuertos operar

sin una concesión propia. Además, existe la posibilidad de establecer cocinas móviles cerca del aeropuerto.

En particular, en cuanto al aeropuerto de Málaga, AENA informa de que actualmente existen tres operadores de servicio de catering a bordo autorizados a prestar dichos servicios (EUREST, IBER-SWISS, LSG SKY CHEFS), existiendo la posibilidad de autorizar tres operadores más. De ellos, solamente IBER-SWISS tiene autorización para disponer de cocinas dentro del recinto aeroportuario.

Esta circunstancia lleva a AENA a señalar que *“Para realizar la actividad de puesta a bordo de catering dentro del aeropuerto no se requiere la instalación fija de cocinas ni de almacenes (de hecho, como ya se ha dicho, existen empresas que prestan sus servicios de catering en el Aeropuerto, pudiendo estar su infraestructura fuera del mismo)”*.

Además sigue AENA *“En estos momentos existe disponibilidad de espacio en los terrenos del Aeropuerto para poder atender a las empresas de catering que así lo solicitasen”*.

Junto a estos aspectos específicos del mercado del catering aéreo, es preciso mencionar los propios de toda actividad vinculada a la alimentación para consumo humano. Así, el acceso al mercado del “catering” aéreo precisa de una inscripción en un registro de alimentos que depende de cada Comunidad Autónoma que está al alcance de cualquier empresa que cumpla con unos requisitos mínimos de calidad e higiene. Adicionalmente, cada compañía aérea puede exigir ciertos baremos de calidad, sanidad e higiene, normalmente los correspondientes al certificado de calidad ISO 9002.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por EUREST, S.A. del control exclusivo sobre los activos de IBER-SWISS CATERING, S.L. (“IBER-SWISS”) relacionados con los servicios de catering aéreo prestados desde el aeropuerto de Málaga.

Las partes de la operación están presentes en el mercado de servicios de catering aéreo. El negocio adquirido por EUREST es de pequeña dimensión. Su facturación, en franco retroceso, quedó sensiblemente por debajo del [...] en 2004.

VI.1 Posición en el mercado

Tras la operación, EUREST detentará una cuota del [40-50%] en el mercado nacional de servicios de catering aéreo seguida de IBER-SWISS, con un [30-40%], y LSG, con un [10-20%]. El reforzamiento de la posición de EUREST en dicho mercado es residual ([0-10%]). Además, sus principales competidores tienen una presencia sensiblemente superior en el ámbito europeo a la de la propia EUREST.

Como consecuencia de la operación, en el ámbito de la zona de influencia del aeropuerto de Málaga, EUREST suma [0-10%] a su cuota del [60-70%], alcanzando un total del [60-70%]. El resto del mercado corresponde a LSG, con una cuota del [20-30%], que ha crecido en [0-10%] desde 2002, y un [0-10%] correspondiente a los servicios que presta IBER-SWISS a [...] y que, previsiblemente, pasarán a ser prestados en un futuro también por EUREST.

En todo caso, cabe señalar que la cuota de las partes en el aeropuerto de Málaga ha registrado un retroceso significativo en los últimos años en beneficio de LSG.

Adicionalmente, la creciente importancia del catering cargado en otros aeropuertos pero distribuido en vuelos que operan con origen o destino en Málaga (catering de retorno), así como la firma de acuerdos globales de prestación de servicios de catering a una misma compañía aérea en distintos aeropuertos, apuntan hacia la consideración de un ámbito geográfico del mercado de servicios de catering aéreo superior al local.

Esta circunstancia es especialmente importante en un aeropuerto como el de Málaga en el que el catering de retorno tiene un impacto creciente, hasta el punto de que el 37% de los vuelos se abastecen con catering cargado en otros aeropuertos.

VI.2 Barreras de entrada

Una de las barreras de entrada al mercado del catering aéreo procede de la integración vertical derivada de la creación de empresas de catering por parte de las propias compañías aéreas. En este caso, la adquirente no es un operador verticalmente integrado, mientras que LSG, el segundo operador del aeropuerto de Málaga, sí lo es.

AENA indica que en Málaga se pueden autorizar hasta seis operadores de catering aéreo (en la actualidad hay tres operadores autorizados) disponiendo su aeropuerto de espacio suficiente para establecer nuevas instalaciones de servicios de catering.

Por otra parte, AENA señala: *“Para realizar la actividad de puesta a bordo de catering dentro del aeropuerto no se requiere la instalación fija de cocinas ni de almacenes (de hecho, ... existen empresas que prestan sus servicios de catering en el Aeropuerto, pudiendo estar su infraestructura fuera del mismo)”*. De hecho IBERSWISS, el único de los tres operadores actuales que cuenta con cocina dentro del aeropuerto, ha visto reducida su cuota de mercado en Málaga en los últimos tiempos.

Además, AENA afirma que *“En estos momentos existe disponibilidad de espacio en los terrenos del Aeropuerto para poder atender a las empresas de catering que así lo solicitasen”*.

VI.3 Demanda y precios

La demanda está constituida por operadores de transporte aéreo de pasajeros. Uno de los efectos de la liberalización del sector del transporte aéreo ha sido la importante presión ejercida sobre las tarifas, lo que ha llevado a las aerolíneas a reducir los costes de sus servicios auxiliares, entre los que se encuentra el catering, con el fin de resultar más competitivas. Por ello, mientras que el tráfico aéreo ha experimentado un aumento en los últimos años, las cifras de ventas en el sector del catering aéreo se han reducido.

Esta evolución viene propiciada por el cambio en la oferta de las aerolíneas. En efecto, aumentan los vuelos en los que no se presta ningún tipo de servicio de catering a bordo como consecuencia tanto de la sustitución por buena parte de las compañías aéreas del “servicio tradicional de catering” por un servicio de catering de pago, como del aumento de las llamadas “aerolíneas de bajo coste” que, en la mayor parte de los casos, prescinden de dichos servicios. Esta circunstancia es especialmente importante en un aeropuerto como el de Málaga, en el que los “vuelos de bajo coste” representan actualmente el 20% del total.

Las compañías aéreas, especialmente las de mayor tamaño, cuentan con un importante poder de negociación frente a las empresas de catering a la hora de establecer las condiciones del servicio. Este poder de mercado se refleja en el procedimiento de selección del operador que le prestará estos servicios, que habitualmente se realiza mediante un proceso de licitación para cada aeropuerto individual o por grupos de aeropuertos.



VI.4 Conclusión

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

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.