



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-04061

CINTRA / EGUISA

Con fecha 6 de agosto de 2004 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de la empresa CINTRA Aparcamientos, S.A. (en adelante CINTRA) de determinados activos de la sociedad Estacionamientos Guipuzcoanos, S.A. (en adelante EGUISA).

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

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

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

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

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 6 del Real Decreto 1443/2001, el Servicio de Defensa de la Competencia requirió del notificante con fecha 17 de agosto de 2004 información de carácter necesario para la resolución del expediente, que fue cumplimentada con fecha 20 de agosto de 2004. Se solicitó nuevamente información el 8 de septiembre que fue aportada con fecha 13 de septiembre.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el **14 de septiembre de 2004**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.



I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación propuesta consiste en la adquisición por parte de CINTRA, filial al 99,92% de Ferrovial Infraestructuras, S.A., a su vez filial al 100% del Grupo Ferrovial, del 57,11% restante de las acciones de EGUISA, empresa en la que CINTRA poseía una participación accionarial del 42,89%. Como resultado de la operación, CINTRA detendrá el 100% de las acciones de EGUISA, y el control de la sociedad, aunque EGUISA continuará siendo titular de las concesiones correspondientes.

La Operación se ha llevado a cabo mediante [...]

La Operación se encuentra sujeta a la condición suspensiva de obtención de la autorización por parte de las autoridades españolas de defensa de la competencia. Asimismo, el contrato establece que [.....].

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 los apartados 2 y 3 de su artículo 1. Por tanto, la concentración carece de dimensión comunitaria.

No obstante, la operación notificada cumple 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 mencionada norma.

III. EMPRESAS PARTÍCIPES

III.1. Adquirente: CINTRA APARCAMIENTOS S.A. (CINTRA)

CINTRA, anteriormente denominada Ferrovial Aparcamientos, es filial al 99,9% de Ferrovial Infraestructuras, S.A., que a su vez es una filial al 100% del Grupo Ferrovial (en adelante, Ferrovial). Éste desarrolla actividades en las siguientes áreas de negocio: (i) construcción de toda clase de obras públicas y privadas, realización de estudios, asistencia técnica y, en general, todos los servicios desarrollados en el sector de la construcción; (ii) promoción de infraestructuras; (iii) promoción inmobiliaria; (iv) servicios; y (v) telecomunicaciones. Por su parte, CINTRA se dedica a la construcción y explotación de estacionamientos de automóviles, bien a través de concesiones otorgadas por las autoridades locales correspondientes, bien como empresa activa en el mercado de la promoción privada de aparcamientos. CINTRA gestiona 182.000 plazas en 124 ciudades de España, Andorra y Puerto Rico. Su presencia en el sector abarca todas las líneas de negocio: promoción y explotación de aparcamientos de rotación, servicios de regulación y gestión de estacionamientos en superficie (O.R.A.), y promoción y venta de inmuebles de aparcamientos para residentes.



Las actividades de CINTRA en las distintas líneas de negocio son las siguientes:

- (a) Aparcamientos de rotación. Son estacionamientos pensados para satisfacer la demanda del usuario de corta y media duración. Pueden explotarse de forma privada o por medio de concesión administrativa. CINTRA desarrolla proyectos para la construcción y gestión de este tipo de aparcamientos. En la mayor parte de los casos, lleva a cabo la explotación en régimen de concesión administrativa municipal, o de entidades como aeropuertos, hospitales, universidades o estaciones de ferrocarril.
- (b) Aparcamientos de residentes: CINTRA proyecta, construye y gestiona aparcamientos subterráneos para uso exclusivo de residentes. A diferencia del aparcamiento de rotación, el estacionamiento de residente requiere para su utilización prueba de residencia en la ubicación concreta del estacionamiento y otorga al residente un derecho de uso durante la duración de la concesión.
- (c) Estacionamiento en vía pública / aparcamiento regulado en superficie (O.R.A.): El objeto del estacionamiento en vía pública es la regulación de los usos de las vías urbanas, haciendo compatible la equitativa distribución de los aparcamientos entre todos los usuarios con la necesaria fluidez del tráfico rodado y con el uso peatonal de las calles, y el establecimiento de medidas de estacionamiento limitado, con el fin de garantizar la rotación de los aparcamientos, así como el establecimiento de medidas correctoras para garantizar su cumplimiento. Se establecen tres clases de vías de atención preferente atendiendo a las distintas necesidades de rotación de aparcamiento público.

CINTRA explota a nivel nacional las plazas siguientes:

PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO GESTIONADAS POR CINTRA EN ESPAÑA			
Tipo de Plaza	2001	2002	2003
En régimen de concesión rotación	[.....]	[.....]	[.....]
Otros rotación (*)	[.....]	[.....]	[.....]
ORA	[.....]	[.....]	[.....]
Otros ORA	[.....]	[.....]	[.....]
Total	[.....]	[.....]	[.....]

Fuente: Notificación

(*) Se incluyen los contratos de gestión y arrendamiento

CINTRA explota en Madrid los siguientes estacionamientos de rotación en régimen de concesión municipal:

CONCESIONARIO	ESTACIONAMIENTO	FIN CONCESIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
Ayuntamiento de Madrid	Fuencarral	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Plaza de Colón	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Recoletos	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Plaza Mayor	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Plaza Cortes	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Pza del Marqués de Salamanca	[.....]	[.....]

Fuente: Notificación.



CINTRA controla las compañías que figuran en el cuadro siguiente:

FILIALES DE CINTRA	
Empresa	Participación
[.....]	[.....]
[.....]	[.....]
[.....]	[.....]
[.....]	[.....]
[.....]	[.....]
[.....]	[.....]
[.....]	[.....]

Fuente: Notificación

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

VOLUMEN DE VENTAS DE FERROVIAL (MILLONES EUROS)			
	2001	2002	2003
Mundial	4.240	5.040	6.026
Unión Europea	>240	>240	>240
España	>60	>60	>60

Fuente: Notificación

III.2 Adquirida: ESTACIONAMIENTOS GUIPUZCOANOS S.A. (EGUISA)

EGUISA, sociedad constituida el 1967, participada en un 43,89% por CINTRA y un 57,11% por La Kutxa, tiene como principal objeto social el estudio, la promoción, y explotación de aparcamientos en general. EGUISA explota en régimen de concesión administrativa otorgada por los Ayuntamientos de San Sebastián y de Madrid siete estacionamientos subterráneos.

CONCESIONARIO	ESTACIONAMIENTO	FIN CONCESIÓN	NÚMERO DE PLAZAS
Ayuntamiento de San Sebastián	Plaza de Oquendo	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de San Sebastián	Plaza de Cervantes	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de San Sebastián	Plaza de Cataluña	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de San Sebastián	Parking de Atotxa	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Plaza de España	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Calle Montalbán	[.....]	[.....]
Ayuntamiento de Madrid	Calle Sevilla	[.....]	[.....]

Fuente: Notificación



EGUISA explota además un estacionamiento subterráneo en San Sebastián (Kursaal) tras la compra del derecho de superficie del parking por 50 años a la Sociedad Centro Kursaal-Kursaal Elkargunea, S.A. Dicho aparcamiento no opera en régimen de concesión administrativa.

EGUISA participa al 100% en la empresa Aparcamientos Guipuzcoanos, Sociedad de Responsabilidad Limitada.

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

VOLUMEN DE VENTAS DE EGUISA (MILLONES EUROS)			
	2001	2002	2003
Mundial	<240	<240	<240
Unión Europea	<240	<240	<240
España	<60	<60	<60

Fuente: Notificación

IV. MERCADOS RELEVANTES

La operación se produce entre empresas que operan en el mercado de explotación de aparcamientos de vehículos. La adquirida sólo opera en Madrid y San Sebastián. Por su parte, en Madrid, la adquirente también opera en el mercado de gestión de zonas de estacionamiento regulado o en la vía pública (ORA) del que está ausente la adquirida.

IV.1. Mercado de producto

Tal y como señala la notificante, no existen precedentes relativos al sector económico afectado por la operación. Sin embargo, sí existen varios casos en los que la Comisión Europea ha analizado el sector de la explotación de aparcamientos de vehículos¹.

De acuerdo con la definición de mercado contenida en el caso M.2825 – Fortis AG/Bernheim-Comofi, el sector económico afectado por la Operación comprendería la explotación de aparcamientos públicos de pago, excluyendo los aparcamientos gratuitos, aparcamientos residenciales, y los aparcamientos privados de empresas. La Comisión, en todos sus precedentes, deja abierta la delimitación precisa del mercado relevante de producto.

La notificante estima que la definición de mercado para la explotación de aparcamientos de vehículos debe incluir las siguientes modalidades de estacionamiento:

- (a) aparcamientos privados de pago, que son aquellos operados de forma privada por empresas privadas o grupos familiares que cuentan con un espacio para explotar;

¹ Vid. Asuntos COMP/M.3479 – Investcorp/Apoca; COMP/M.2839 – Cinven/National Car Parks; COMP/M.2825 – Fortis AG/Bernheim-Comofi; y IV/M.1155 – Cendant Corporation/NPC



- (b) aparcamientos operados por medio de concesión administrativa otorgada por los Ayuntamientos en régimen de concesión de servicio público;
- (c) aparcamientos de pago ubicados en las grandes superficies;
- (d) aparcamientos de pago operados por medio de concesión otorgada por otro organismo o colectividad local (esto es, hospitales, Ministerios, RENFE, etc.).

La notificante excluye de la delimitación del mercado de producto relevante, que podría denominarse “aparcamientos de rotación” la gestión del estacionamiento regulado en superficie en régimen ORA, fundamentando tal exclusión en la Ley 40/2002, de 14 de noviembre, Reguladora del Contrato de Aparcamiento de Vehículos (la Ley). Dicha norma define los aparcamientos de vehículos como aquellos *“en los que una persona cede, como actividad mercantil, un espacio en un local o recinto del que es titular, para el estacionamiento de vehículos de motor, con los deberes de vigilancia y custodia durante el tiempo de ocupación, a cambio de un precio determinado en función del tiempo de estacionamiento”*.

Quedan excluidos del ámbito de aplicación de dicha Ley:

- (a) los estacionamientos en las denominadas zonas de estacionamiento regulado o en la vía pública, tanto si exigen el pago de tasas como si éstas no se devengaran;
- (b) los estacionamientos que se realicen en locales o recintos dependientes o accesorios de otras instalaciones, o que sean gratuitos, y
- (c) © cualesquiera otros que no reúnan los requisitos señalados anteriormente.

A la luz de las consideraciones anteriores este Servicio estima necesario, en primer lugar, analizar si la gestión de zonas de estacionamiento regulado en la vía pública, en particular el segmento de estacionamiento de no residentes, pertenece o no al mismo mercado de producto que el de la explotación de aparcamientos de rotación.

A este respecto, cabe señalar que la naturaleza de los servicios prestados es diferente en ambos casos: en el caso de los aparcamientos de rotación, el producto ofertado es la cesión durante un periodo de tiempo determinado de un espacio donde aparcar el vehículo y la custodia de los elementos inherentes al mismo, a cambio de una aportación dineraria por parte del conductor del vehículo. En el caso de estacionamiento regulado en vía pública, no existe la cesión de ningún espacio, sino que existe el cobro de una tasa pública por estacionar el vehículo en la vía pública, sin existir vigilancia sobre el automóvil, ni custodia de los elementos inherentes al mismo.

Por tanto, en relación con la sustituibilidad de ambas prestaciones por el lado de la demanda:

- En primer lugar, en el caso del estacionamiento regulado en superficie (ORA) el conductor tiene derecho a aparcar en la vía pública y la obligación de satisfacer una tasa establecida por ello, mientras que el vehículo no es objeto de prestación de servicio alguno y por tanto el usuario no puede esperar vigilancia ni custodia alguna del mismo.

En el estacionamiento de rotación el conductor paga una tarifa por la ocupación de un espacio de su uso exclusivo durante un tiempo determinado, así como por la vigilancia del vehículo y los elementos inherentes a él.



- En segundo lugar, en el los aparcamientos de rotación las horas de utilización del estacionamiento son ilimitadas, o en todo caso superiores a las que permite la regulación de estacionamiento en vía pública. Es decir, los estacionamientos en zonas ORA para no residentes no permiten la permanencia del vehículo más que por periodos cortos de tiempo, existen limitaciones de una o dos horas.
- En tercer lugar, los aparcamientos rotatorios son de pago las veinticuatro horas del día mientras que los estacionamientos en zonas ORA devengan tasa únicamente durante el día y no en festivos.
- Por último, la tarifa de aparcamiento es más elevada que la tasa de ocupación de vía pública, ya que la primera lleva aparejada una serie de servicios y prestaciones que no obtiene en la vía pública. La acción del vigilante o controlador O.R.A. se limita a controlar el cumplimiento por parte de los conductores de una ordenanza reguladora y fiscal.

Desde la perspectiva de la sustituibilidad por el lado de la oferta, cabe considerar lo siguiente:

- La concesión de aparcamientos en rotación se realiza mediante contratos de gestión de obra pública, cuya explotación conlleva la puesta al servicio del público para su utilización, contra una retribución directa por parte de los usuarios. Sin embargo, los contratos de gestión de la ORA pertenecen a la categoría de gestión de servicios públicos destinados a satisfacer determinadas demandas sociales contra el cobro de una tasa.
- Existen diferencias entre el contrato de gestión de obra pública (que lleva aparejada su explotación) y el de gestión de servicio público en cuanto, por ejemplo, a la duración máxima, obligaciones y servicios prestados e ingresos del adjudicatario.
- Dado que los competidores en una y otra actividad compiten por el mercado, es decir, para obtener la adjudicación del contrato de obra pública o gestión de servicio público, es importante considerar que, en líneas generales, los contratos de obra pública suelen tener vencimientos a más largo plazo que los de gestión de estacionamientos ORA de manera que la competencia se da en periodos más espaciados en el tiempo
- Por dimensión y número de plazas reguladas la mayoría de ciudades españolas con regímenes tipo ORA (Madrid y las mayores ciudades son una excepción) tienen un único adjudicatario de la gestión del servicio de estacionamiento regulado en vía pública. Sin embargo, la concesión de los aparcamientos en rotación suele ser individualizada para cada aparcamiento.
- Los requerimientos que conlleva la adjudicación de contratos en ambas actividades son diferentes, tanto en cuanto a inversión inicial, que resulta mucho más cuantiosa en aparcamientos, como en gastos laborales, por cuanto el segmento ORA es notablemente más intensivo en personal.
- Los ingresos por la gestión de los servicios en superficie y en rotación se fijan de modo diferente. En las concesiones de aparcamientos en rotación, la administración concedente incorpora a los pliegos de licitación unas tarifas fijadas en función de estudios de viabilidad económica de la concesión. La revisión de las tarifas se realiza de forma anual, en función de los incrementos del IPC. Las tarifas recaudadas constituyen la retribución de la concesionaria. En las concesiones de servicios de estacionamiento en superficie regulado, los concesionarios cobran un canon, o cantidad fija especificada en los pliegos de condiciones del concurso, que

no depende de la recaudación, cuyo monto va directamente al ayuntamiento concedente. Estos se fijan en las ordenanzas municipales correspondientes, por parte de los departamentos técnicos de los ayuntamientos, con base en sus estudios internos de viabilidad.

En atención a las consideraciones de oferta y demanda señaladas, este Servicio considera que la explotación de estacionamientos regulados en vía pública (ORA) no pertenece al mismo mercado que la construcción y explotación de aparcamientos de rotación.

En segundo lugar, este Servicio estima que se debe valorar si el mercado de explotación de aparcamientos de rotación es único o cabe diferenciar el correspondiente a aquéllos cuya explotación se realiza en régimen de concesión administrativa.

Por el lado de la demanda parece clara la sustituibilidad de la prestación realizada por las empresas que explotan los distintos tipos de aparcamientos de rotación dentro de cada zona, y que dicha sustituibilidad viene dada por la ubicación de los aparcamientos más que por consideraciones como la naturaleza pública o no del contrato que vincula a la empresa que explota el aparcamiento y su titular.

Sin embargo, también resulta claro que la competencia entre empresas se desarrolla únicamente en el ámbito en que existe mercado, es decir, alguna forma de contrato o concesión para la prestación de un servicio. En atención a las características de las concesiones administrativas en cuanto a forma de contratación, determinación de las condiciones y duración, cabe considerar un mercado diferente formado por los aparcamientos de rotación gestionados mediante concesiones administrativas en el que compiten las dos partes y que, por otra parte, tienen un peso mayoritario dentro del total.

En definitiva, la presente operación se analizará en el contexto de tres mercados que, de más amplio a más estrecho, son: el de explotación de aparcamientos (incluyendo ORA y rotación), el de explotación de aparcamientos de rotación, y el de explotación de aparcamientos de rotación mediante concesión administrativa.

IV. 2. Mercado geográfico

Los precedentes comunitarios antes citados sugieren que el ámbito geográfico del mercado de explotación de aparcamientos públicos es de carácter local. Ello se debe, desde el punto de vista de la demanda, al deseo de los usuarios de aparcar cerca de su lugar de destino. El usuario busca *“estacionar en los alrededores de su destino para facilitar el transporte, lo que supone limitar el ámbito de los aparcamientos al área local (esto es, a la ciudad o municipalidad)”*². Sin embargo, en todos los precedentes comunitarios mencionados, la delimitación precisa del mercado geográfico relevante se dejó abierta.

La notificante considera que, desde un punto de vista geográfico, solo los aparcamientos relativamente cercanos son sustituibles entre sí desde el punto de visto del usuario. En esta línea, el Servicio considera que cabría definir mercados geográficos zonales, determinados por un área circundante a cada aparcamiento que refleje una determinada distancia o tiempo que puede determinar sustituibilidad para el consumidor. Se trataría de mercados definidos por isocronas similares a los habituales en los estudios relativos a la distribución comercial.

² Asunto M.2825 – Fortis AG SA / Bernheim-Comofi SA



Por otra parte, en la gestión de aparcamientos mediante contratos o concesión la competencia no viene determinada “en” el mercado, es decir atendiendo a la sustituibilidad de cara al conductor, sino “por” el mercado. En efecto, las empresas compiten en el momento del concurso o licitación del contrato pero no una vez que el servicio se ha adjudicado.

En este sentido, al igual que ocurre con otros mercados de servicios públicos municipales, cabría considerar un mercado de ámbito nacional³. Sin embargo, no cabe ignorar que, a diferencia de otro tipo de servicios, éstos no suelen prestarse en régimen de monopolio en todo el ámbito municipal. Por tanto, puesto que la demanda en el momento de la competencia es el Ayuntamiento, cabría plantearse la posible dimensión municipal de estos mercados.

Por todo lo anterior, la operación será analizada desde una perspectiva nacional, municipal (en San Sebastián y Madrid) y local (dentro de Madrid), al objeto de descartar la posible obstaculización del mantenimiento de la competencia efectiva.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Características y evolución

El aparcamiento para vehículos en zonas urbanas constituye un servicio público clave para el equilibrio urbanístico y medioambiental de las ciudades y la calidad de vida de sus habitantes. Los municipios de las grandes urbes del mundo desarrollado se esfuerzan en idear esquemas innovadores de estacionamiento que permitan a la vez aparcar cerca del domicilio, disuadir de la utilización del vehículo, racionalizar el tráfico y facilitar las necesidades individuales de movilidad y transporte.

Al menos dos tercios de las plazas de aparcamiento disponibles en ciudades españolas son gestionadas en régimen de concesión municipal. La falta de medios de financiación suficientes para hacer frente a crecientes demandas sociales, así como la mayor idoneidad de la iniciativa privada para gestionar eficientemente los servicios, ha llevado a los ayuntamientos a recurrir a concesiones municipales de servicios públicos. Estas concesiones, no solo resuelven el problema de gestión de los servicios, sino que además constituyen una fuente fundamental de ingresos para las arcas municipales.

En el mercado de concesiones, las filiales de grandes empresas constructoras figuran cada vez más entre las adjudicatarias de los proyectos más importantes de construcción y explotación de aparcamientos y servicios conexos tales como grúa, gestión de multas, provisión, gestión y mantenimiento de parquímetros.

Mientras que la provisión de plazas de estacionamiento en rotación crece escasamente, el mercado de estacionamiento regulado en vía pública (ORA) ha experimentado un espectacular desarrollo desde sus inicios que previsiblemente continuará en el futuro.

³ Con precedentes de limpieza viaria, recogida de residuos...

V.2.- Estructura de la oferta

(i) Mercados nacionales

La notificante, que proporciona datos relativos a Madrid y San Sebastián, manifiesta [.....].

A partir de la información de ámbito nacional provista por la notificante acerca de las empresas rivales de CINTRA en las seis últimas licitaciones de aparcamientos subterráneos en rotación, se observa que [.....]

En el mercado de estacionamiento regulado en vía pública, [.....] figura como competidora tres en las seis últimas licitaciones a las que acudió CINTRA entre mayo y julio de 2004. Otras compañías competidoras fueron:[.....]. Las cuotas de mercado en esta modalidad de estacionamiento, se recogen a continuación.

CUOTAS DE MERCADO DE CINTRA Y SUS PRINCIPALES COMPETIDORAS EN LA GESTIÓN DE PLAZAS DE ESTACIONAMIENTO EN SUPERFICIE EN ESPAÑA EN 2004		
EMPRESA	NUMERO PLAZAS	CUOTA MERCADO
CINTRA (Grupo FERROVIAL)	[.....]	[30-40]%
EYSSA (Grupo FCC)	[.....]	[20-30]%
SETEX APAKI	[.....]	[10-20]%
OTROS (<5% cada uno)	[.....]	[20-30]%
TOTAL	[.....]	100%

Fuente: Notificación

(ii) Mercados municipales

a) Madrid Capital

El mercado de Madrid capital de explotación de aparcamientos de vehículos durante los últimos tres ejercicios económicos se refleja en el cuadro siguiente:

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS EN MADRID (INCLUYENDO ORA)						
	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
CINTRA Rotacion	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
CINTRA ORA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[20-30]
EGUISA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
CINTRA-EGUISA	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[20-30]
EiCorteIngles	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[0-10]
GMP	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS EN MADRID (INCLUYENDO ORA)						
	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
VinciPark	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Moda Shopping	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Metropark	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Interparking	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Climax	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
ApyObras SA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
La Vaguada	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[0-10]
Urbis	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
EYSSA Y Setex(ORA)	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[40-50]
Otros Rotacion	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]	[...]	[0-10]
TOTAL	[...]	100,00	[...]	100,00	[...]	100,00

Fuente: Notificación

Considerando el mercado de gestión de aparcamientos de rotación (excluyendo ORA), las cifras son las siguientes

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS (EN NÚMERO DE PLAZAS Y CUOTAS EN %)						
Compañía	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
CINTRA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
EGUISA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
CINTRA-EGUISA	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
El Corte Inglés	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
GMP	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
VinciPark	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Moda Shopping	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Metropark	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Interparking	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Climax	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS (EN NÚMERO DE PLAZAS Y CUOTAS EN %)						
Compañía	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
ApyObras SA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
La Vaguada	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
Urbis	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Otros	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100

Fuente: Notificación

Las cuotas de mercado y número de plazas que correspondieron a CINTRA, EGUISA y a sus principales competidores en el mercado de explotación de aparcamientos de rotación mediante concesión administrativa del Ayuntamiento durante los últimos tres ejercicios económicos han sido los siguientes:

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA (EN NÚMERO DE PLAZAS Y CUOTAS EN %)						
Compañía	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
CINTRA	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
EGUISA	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
CINTRA-EGUISA	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]	[...]	[20-30]
Interparking	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]	[...]	[10-20]
El Corte Inglés	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Climax	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
EYSSA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Aparcamiento Madrid	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Constr. Colombia	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Walton SA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Vinci	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Otros	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]	[...]	[30-40]
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100

Fuente: Notificación

b) San Sebastian

Las cuotas de mercado que correspondieron a CINTRA, EGUISA y a sus principales competidores en el mercado de explotación de aparcamientos de vehículos durante los últimos tres ejercicios económicos han sido los siguientes:

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS DE VEHÍCULOS (EN NÚMERO DE PLAZAS Y CUOTAS EN %) SAN SEBASTIÁN						
Compañía	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
CINTRA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
EGUISA	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
CINTRA-EGUISA	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
Inmobiliaria Frontera	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
Antiguo Berrisa	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Promociones Easo	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Amara Arco	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Super Amara	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100

Fuente: Notificación

En cuanto al mercado de explotación de aparcamientos de rotación mediante concesión administrativa del Ayuntamiento, excluyendo la ORA:

MERCADO DE EXPLOTACIÓN DE APARCAMIENTOS EN RÉGIMEN DE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA (EN NÚMERO DE PLAZAS Y CUOTAS EN %) SAN SEBASTIÁN						
Compañía	2001		2002		2003	
	Plazas	%	Plazas	%	Plazas	%
CINTRA	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
EGUISA	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
Combinada	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
Inmobiliaria Frontera	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]	[...]	[40-50]
Promociones Easo	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Amara Arco	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]	[...]	[0-10]
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100

Fuente: Notificación



Las 6000 plazas de ORA disponibles en San Sebastián fueron adjudicadas a EYSSA (Grupo FCC).

(iii) Mercados zonales en Madrid

La notificante ha aportado datos de mercado con base a un área de influencia de [...] metros desde los aparcamientos que EGUISA posee en Madrid. A estos efectos, conviene resaltar tres aspectos:

- (a) CINTRA considera que este no es el mercado relevante a efectos del análisis concurrencial de la presente Operación. Las cuotas señaladas abajo no indican toda la competencia derivada de aparcamientos privados y aparcamientos ubicados en grandes superficies cercanos a los aparcamientos examinados;
- (b) A pesar de que las coincidencias que se detallan a continuación pueden dar lugar a cuotas de mercado aparentemente elevadas, es importante resaltar que esta cuota sólo se da en aquellas zonas de proximidad de los aparcamientos. En estas zonas el usuario, en un comportamiento normal, puede optar por cualquiera de los dos aparcamientos en cuya área de influencia se encuentra.

La determinación de las zonas de influencia es una aproximación teórica para calcular el posible mercado de cada aparcamiento, pero la afluencia real de usuarios al mismo se ve determinada por la existencia de otros parámetros más heterogéneos y difíciles de determinar. Entre éstos cabría destacar: [.....].

- (d) Las tarifas de dichos aparcamientos se rigen por las concesiones administrativas y los concesionarios no pueden alterarlas, por lo que, en cualquier caso, no se deriva efecto adverso alguno para los mismos.

Aparcamiento de Montalbán y su área de influencia

La estructura del mercado zonal del aparcamiento de Montalbán durante el año 2003 se refleja en el cuadro siguiente:

APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN GESTIONADOS MEDIANTE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL DE MONTALBÁN		
Compañía	2003	
	Plazas	%
CINTRA	[...]	[60-70]
EGUISA	[...]	[20-30]
Combinada	[...]	[80-90]
Apreysa	[...]	[10-20]
Total	[...]	100

Fuente: Notificación



Aparcamiento de Sevilla y su área de influencia

El número total de plazas disponibles en el área de influencia en aparcamientos explotados en régimen de concesión administrativa otorgada por el Ayuntamiento y las cuotas de mercado correspondientes a CINTRA, EGUISA y sus principales competidores durante el año 2003 han sido las siguientes:

APARCAMIENTOS DE ROTACIÓN GESTIONADOS MEDIANTE CONCESIÓN ADMINISTRATIVA EN LA ZONA DE INFLUENCIA DEL DE SEVILLA		
Compañía	2003	
	Plazas	%
CINTRA	[...]	[20-30]
EGUISA	[...]	[20-30]
Combinada	[...]	[40-50]
Climax	[...]	[30-40]
Madrid Movilidad	[...]	[0-10]
Interparking	[...]	[10-20]
Total	[...]	100

Fuente: Notificación

Finalmente, cabe señalar que durante el año 2002, se reformó el régimen de regulación de estacionamiento en superficie (ORA), y el Ayuntamiento licitó las plazas del nuevo Servicio de estacionamiento regulado (SER), con parquímetros, dividiendo la zona a regular en tres sectores. La implantación del servicio en cada uno de estos sectores se realizó en dos fases, culminando la segunda en junio de 2004. Se prevén ampliaciones del número de plazas en las zonas ya reguladas, así como la progresiva implantación del sistema en otras zonas.

En la actualidad existen 80.000 plazas en Madrid, 67.000 verdes y 13.000 azules. Los licitadores que resultaron adjudicatarios, a razón de una zona por empresa, fueron CINTRA, EYSSA (grupo FCC) y la UTE Setex-Sufi. A CINTRA le correspondió la zona III, con 25.565 plazas, que representan un 31,9% del total de plazas ORA disponibles en Madrid.

El emplazamiento de los estacionamientos subterráneos en rotación gestionados por CINTRA y EGUISA se ubica precisamente dentro de [...].

V.3.- Estructura de la demanda

Los principales clientes demandantes de este servicio son los usuarios que buscan estacionar en un lugar próximo a su destino, independientemente de la naturaleza jurídica del estacionamiento en cuestión. La disponibilidad de plazas, facilidad de acceso y, principalmente, el precio serán las variables determinantes en la elección. Obviamente, la clientela de los estacionamientos está altamente atomizada y es muy diversa, ya que se trata de conductores que usan los aparcamientos tanto de forma puntual, cómo con carácter periódico o fijo.



En el mercado de las concesiones administrativas, la demanda está constituida por las Administraciones Públicas y, en particular ayuntamientos, que sacan a licitación la gestión del correspondiente aparcamiento. En este ámbito, tienen el poder de negociación derivado de la fijación de las condiciones de los pliegos de los concursos correspondientes.

V.4.- Fijación de precios

Los mecanismos de fijación, plazo de vigencia y eventual revisión de las tarifas revisten una importancia esencial en los mercados de concesiones.

En las concesiones de aparcamientos subterráneos en rotación, la entidad concedente incorpora a los pliegos de licitación unas tarifas fijadas en función de estudios de viabilidad económica de la concesión, realizados con anterioridad, teniendo presente los niveles de tarifas vigentes en la zona. La revisión de las tarifas se realiza de forma anual, en función de los incrementos del IPC. Las tarifas recaudadas constituyen la retribución de la concesionaria.

En las concesiones de servicios de estacionamiento regulado en vía pública, los concesionarios cobran un canon, o cantidad fija especificada en los pliegos de condiciones del concurso, que no depende de la recaudación, cuyo monto va directamente al ayuntamiento concedente. Las tarifas se fijan en las ordenanzas municipales correspondientes, por parte de los departamentos técnicos de los ayuntamientos, con base en sus estudios internos de viabilidad.

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

En la prestación de servicios mediante concesión administrativa, la competencia dentro del mercado juega un papel limitado, mientras que la competencia por el mercado es el elemento clave para lograr los objetivos de eficiencia perseguidos, así como su correspondiente traslado a los consumidores. De ahí que la transparencia y equidad en los procesos de licitación, adjudicación, fijación y revisión de precios resulte determinante a la hora de analizar las condiciones de competencia en estos mercados.

Según la notificante, el mercado español de explotación de aparcamientos en régimen de concesión otorgada por los Ayuntamientos es altamente competitivo gracias a la existencia de licitaciones y a la consiguiente concurrencia a las mismas de importantes competidores tanto nacionales como internacionales. Entre estos competidores destacan fundamentalmente Vinci Park Saba e Interparking. Interesa asimismo mencionar la existencia de competidores de menor importancia en cuanto a facturación pero capaces de estar en competencia directa con la entidad resultante de la Operación. Entre otros se incluyen a los gestores de aparcamientos privados, y a los estacionamientos gestionados por las grandes superficies.

Algunos de los competidores principales son filiales integradas con las divisiones de servicios de las principales empresas constructoras españolas, que ven la oportunidad de diversificar sus actividades mediante la prestación de todo tipo de servicios, entre los que se incluyen los servicios de explotación de aparcamientos.



En concreto, estas compañías son:

Eyssa (Grupo FCC): Eyssa es una empresa perteneciente al Grupo FCC que se dedica a la gestión, explotación y mantenimiento de aparcamientos en superficie, explotación y gestión de aparcamientos subterráneos, así como servicios municipales de retirada y depósito de vehículos. En el sector del aparcamiento, el Grupo FCC está presente en 90 ciudades, en las que gestiona más de 100.000 plazas de estacionamiento regulado en superficie y 8.200 plazas de aparcamientos subterráneos. En concreto en Madrid, explotan [...] plazas.

Saba (Grupo Abertis): SABA es una sociedad que desarrolla su actividad en todos los ámbitos del sector del aparcamiento desde el año 1966. SABA está presente en más de 60 municipios, y desarrolla actividades en países como España, Italia, Portugal, Marruecos y Andorra. SABA construye y explota aparcamientos en régimen de propiedad, concesión administrativa y arrendamiento, gestiona aparcamientos por cuenta de terceros, presta servicios de consultoría y opera en el mercado inmobiliario del aparcamiento. En concreto en Madrid, explotan [...] plazas.

Vinci Park (Grupo Vinci): Vinci Park forma parte del Grupo Vinci, líder mundial en concesiones, construcción y servicios relacionados, con más de 40 años de experiencia. Vinci Park diseña, financia, construye y dirige todo tipo de infraestructuras relacionadas con el aparcamiento. Opera en 12 países, controla 1.250 aparcamientos y alrededor de 811.000 plazas de aparcamiento, lo que la convierte en el primer operador europeo del aparcamiento. En España opera a través de tres filiales: Vinci Park España; Vinci Park Servicios Aparcamientos y Estacionamientos del Pilar. En concreto en Madrid explotan [...] plazas en régimen de concesión otorgada por el Ayuntamiento y han registrado un importante crecimiento en los últimos años.

Interparking Hispania (Grupo Interparking): Interparking Hispania es una empresa perteneciente al Grupo Interparking, que durante los últimos 50 años ha diseñado, desarrollado y gestionado aparcamientos en cerca de 90 pueblos y ciudades de Europa. El Grupo Interparking está presente en 7 países de Europa, totalizando 290 aparcamientos y cerca de 140.000 plazas de aparcamiento. La cifra de negocio del Grupo Interparking en el año 2002 fue de 211 millones de euros. El Grupo Interparking forma parte de Fortis, una empresa de servicios financieros que cotiza en las bolsas de Ámsterdam, Bruselas y Luxemburgo. En concreto en Madrid explotan [...] plazas en régimen de concesión otorgada por el Ayuntamiento.

Asimismo, considera la notificante que no existen requisitos específicos de inversión que puedan diferir de aquellos que generalmente se necesitan cuando se accede a un nuevo mercado. El aparcamiento de vehículos se considera un servicio público y consecuentemente la concesión administrativa otorgada por los ayuntamientos para su explotación queda regulada por la Ley de Contratos de la Administración Pública. Asimismo, resultan de aplicación la Ley 7/1985 Reguladora de las Bases del Régimen Local y el Real Decreto Ley 781/1986, que aprueba las disposiciones legales vigentes en materia de régimen local y los Reglamentos de Servicios y Bienes de las Corporaciones y Entidades Locales.

Para el resto de aparcamientos, no existen limitaciones de acceso al mercado por necesidad de obtención de autorizaciones administrativas o de superación de controles legales o administrativos.



VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

El principal efecto de la concentración notificada es el refuerzo de CINTRA como uno de los principales operadores nacionales en el ámbito de la gestión de aparcamientos regulados. Asimismo, se produce la desaparición de EGUISA como operador independiente, gestor de importantes enclaves de aparcamiento de rotación en San Sebastián y Madrid.

En concreto, con la compra de EGUISA, CINTRA consigue acceder al mercado donostiarra y consolida su ya importante presencia en Madrid, donde gestiona una de las zonas adjudicadas de estacionamiento regulado en vía pública (ORA o SER) y refuerza su cuota en el mercado de aparcamientos de rotación gestionados mediante concesión administrativa, pasando del [10-20] %al [20-30] %.

El refuerzo de CINTRA se concentra en el centro de Madrid, en donde gestiona el SER y pasa a tener una cuota elevada en aparcamientos de rotación en las zonas de Montalbán y Sevilla.

Sin embargo, es preciso resaltar los siguientes elementos:

- Los mercados en que se produce este refuerzo se caracterizan por que la competencia se produce en el momento de la licitación, gestionándose cada servicio en régimen de monopolio en tanto dura la correspondiente concesión administrativa. La competencia se produce, por tanto, “por” y no “en” el mercado, aunque ciertamente ésta no es frecuente en atención a la larga duración de algunas de las concesiones.
- Existen importantes competidores ya presentes en estos mercados, que concurren regularmente a las licitaciones, muchos de ellos integrados en grandes grupos nacionales e internacionales.
- EGUISA no opera en el mercado con más perspectivas de crecimiento en el futuro, el de gestión de aparcamientos en superficie (SER).
- EGUISA únicamente operaba en Madrid y San Sebastián y no tenía un peso apreciable en el ámbito nacional.
- Las autoridades que licitan poseen un innegable poder de negociación a la hora de determinar las condiciones de la concesión.
- El concesionario no dispone de la posibilidad de alterar las condiciones de la prestación del servicio y, en particular, las tarifas.
- CINTRA ya tenía una participación importante dentro del capital de EGUISA y, si bien no controlaba la estrategia competitiva de la empresa, resulta innegable la existencia de intereses coincidentes a la hora de participar en estos mercados.



VI.6.- Conclusiones

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

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.