

## NOTA DE PRENSA

### **La CNMC respalda la decisión técnica de la Comisión Europea de prohibir la adquisición de la entidad francesa ALSTOM, S.A. por parte de la alemana SIEMENS, A.G.**

- Los compromisos presentados por las partes de la operación no resolvían los obstáculos significativos a la competencia efectiva en los mercados del material rodante y de señalización ferroviaria de alta velocidad detectados por la Comisión Europea.

**Madrid, 07 de febrero de 2019.-** La Comisión Europea anunció [el pasado 6 de febrero de 2019 la prohibición de la adquisición de la empresa francesa ALSTOM, S.A. por parte de la empresa alemana SIEMENS, A.G.](#), por resultar incompatible con el artículo 8 apartado 3 del Reglamento nº 139/2004 del Consejo, sobre el control de las concentraciones entre empresas.

La operación habría supuesto la unión de los dos mayores proveedores de material rodante de alta velocidad y sistemas de señalización en Europa, con una posición de líder indiscutible en dichos mercados, reduciendo significativamente la competencia en dichas área, perjudicando de esta manera a clientes y consumidores finales mediante el incremento del coste de la construcción de nuevos tramos y líneas de alta velocidad, así como un eventual incremento en el precio por utilizar dichas líneas de transporte.

La razón de esta prohibición fundamentada, exclusivamente, en razones técnicas se basa en la insuficiencia de los compromisos presentados por las partes para resolver los obstáculos a la competencia en dichos mercados de señalización ferroviaria y material rodante de muy alta velocidad dentro de la totalidad del Espacio Económico Europeo (EEE).

La CNMC, en su condición de garante del mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado nacional, ya había trasladado a la Comisión Europea junto a las autoridades nacionales de la competencia de Reino Unido, Holanda y Bélgica ([Carta a la CE](#)), los problemas que la fusión podría haber generado para la existencia de una competencia efectiva en el mercado de la instalación y mantenimiento de los sistemas de señalización en líneas de alta velocidad en diversos Estados Miembros de la Unión Europea, como en nuestro país.

A ello se añade la incapacidad de las distintas versiones de compromisos presentados por las partes, para eliminar de una manera completa y efectiva dichos problemas, provocando de esta manera la creación de una posición dominante en dicho mercado.

A este respecto conviene recordar que los sistemas de señalización en líneas de alta velocidad son el elemento imprescindible para garantizar la seguridad y el control de la circulación de dichos trenes. La instalación de dichos sistemas de

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*

señalización en una línea de alta velocidad por parte de un sólo operador, genera elevadas barreras de entrada y una clara ventaja para el proveedor incumbente, en cuanto a la construcción de prolongaciones de dicha línea, así como en cuanto a su mantenimiento preventivo y correctivo.

### **España tiene la mayor red de Europa**

En nuestro país, que cuenta con la mayor red ferroviaria de alta velocidad de toda la Unión Europea y la segunda a nivel mundial con alrededor de 3.200 km construidos, SIEMENS, en consorcio con la empresa THALES, ha sido los uno de los principales proveedores de los sistemas de señalización en las líneas de alta velocidad construidas por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

Dicha posición de relevancia de SIEMENS y THALES en los sistemas de señalización de la red ferroviaria de alta velocidad española, se ha visto alterada con la interrupción de nuevos operadores liderados por ALSTOM, que han sido responsables de la instalación de los sistemas de señalización en las nuevas líneas de alta velocidad en construcción como la línea Valladolid –León – Burgos y/o Madrid- Extremadura.

Por ello, una eventual fusión entre los operadores SIEMENS y ALSTOM habría perjudicado severamente la competencia efectiva en el mercado de los sistemas de señalización en la red de alta velocidad española, como consecuencia de la creación de una relevante posición dominante en el mismo. Lo que hubiera provocado en última instancia, un sustancial encarecimiento en el coste de la instalación y mantenimiento de la amplia red de alta velocidad en España por parte de ADIF, pudiendo provocar un eventual cierre de dichos mercados al resto de operadores alternativos, como la española CAF, así como un encarecimiento de la utilización de dicha red de transporte por el ciudadano de nuestro país.

*Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación, y que no vincula a la CNMC. Reproducción permitida solo si se cita la fuente.*