

INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN C/0443/12 SWISSPORT / FLIGHTCARE

I. ANTECEDENTES

- (1) Con fecha 25 de mayo de 2012 ha tenido entrada en la Comisión Nacional de la Competencia (CNC) notificación de la operación de concentración consistente en la toma de control exclusivo por SWISSPORT HANDLING, S.A. (SWISSPORT) de la sociedad FLIGHTCARE, S.L., ambas dedicadas a la prestación de servicios de asistencia en tierra (*handling*) en aeropuertos.
- (2) Dicha notificación ha sido realizada por la sociedad adquirente, SWISSPORT, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (“LDC”), por superar el umbral establecido en la letra b) del artículo 8.1 de la mencionada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en Reglamento de Defensa de la Competencia (“RDC”), aprobado por el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero.
- (3) Con fecha 29 de mayo de 2012, esta Dirección de Investigación solicitó a AENA Aeropuertos, S.A. información en relación con el expediente de referencia, lo que dio lugar a la suspensión del plazo máximo para resolver. El informe solicitado tuvo entrada en la CNC el 18 de junio de 2012, tras la ampliación del plazo concedido para su envío.
- (4) De acuerdo con lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el 16 de julio de 2012 inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

II. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

- (5) La operación notificada consiste en la toma de control exclusivo por SWISSPORT de la sociedad FLIGHTCARE, S.L. (propiedad del grupo FCC), ambas dedicadas a la prestación de servicios de asistencia en tierra (*handling*) en aeropuertos.
- (6) Con fecha 10 de mayo de 2012 las partes firmaron un Contrato de Compraventa de Participaciones Sociales, por el que SWISSPORT adquirirá el 100% de las acciones de FLIGHTCARE, S.L., que incluyen el negocio de servicios de *handling* en aeropuertos que la adquirida desarrolla en España y Bélgica¹.

¹ Las partes han excluido del ámbito de la operación la sociedad Flightcare Italia, S.p.A., que opera el negocio de servicios aeroportuarios de *handling* en Italia, el cual permanecerá bajo control exclusivo del Grupo FCC.

- (7) De acuerdo con la documentación aportada, con carácter previo a la firma del citado contrato se ha procedido a la liquidación de las uniones temporales de empresas Eurohandling U.T.E., Eurohandling Barcelona U.T.E. y Eurohandling Málaga U.T.E.²
- (8) La operación está incluida en el supuesto del artículo 7.1 b) de la LDC

III. RESTRICCIONES ACCESORIAS

- (9) El contrato de compraventa suscrito por las partes incluye un pacto de no competencia por el que la vendedora se compromete durante un periodo [no superior a tres años]³ a no competir con las actividades propias del negocio objeto de la operación en los territorios de España, [...].
- (10) El artículo 10.3 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, establece que “en su caso, en la valoración de una concentración económica podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.
- (11) Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios existentes en la materia, así como lo establecido en la Comunicación de la Comisión sobre las restricciones directamente vinculadas a la realización de una concentración y necesarias a tal fin (2005/C 56/03), en relación al pacto de no competencia descrito se considera lo siguiente:
- (12) Si bien la duración y contenido del acuerdo se corresponden con lo que es admisible para los pactos de no competencia en este tipo de operaciones, el territorio al que dicho pacto se extiende excede del ámbito geográfico al que, de acuerdo con lo establecido en el párrafo 22 de la citada Comunicación de la Comisión, han de limitarse las cláusulas inhibitorias de la competencia; dicho ámbito geográfico se corresponde con *“la zona en la que el vendedor ofrecía los productos o servicios de referencia antes del traspaso, toda vez que no es necesario proteger al comprador de la competencia del vendedor en territorios en los que éste no estaba presente”*, estando limitadas dichas zonas en el caso presente a los aeropuertos de Alicante, Almería, Barcelona, Fuerteventura, Jerez, Málaga y Valencia.

² Asimismo, en relación con las U.T.E.s que SWISSPORT tenía constituidas desde 2006 junto con Menzies Aviation plc, para operar conjuntamente los servicios de *handling* en los aeropuertos de Alicante, Lanzarote, Jerez, Madrid, Almería y Murcia, la notificante aporta documentación que acredita que el 30 de diciembre de 2011, ambas empresas formalizaron definitivamente una modificación en su relación de control sobre dichas U.T.E.s, de forma que SWISSPORT asumió el control exclusivo en los aeropuertos de Madrid y Lanzarote, mientras que Menzies hizo lo propio en los cuatro aeropuertos restantes.

³ Se insertan entre corchetes aquellas partes del informe cuyo contenido exacto ha sido declarado confidencial.

- (13) En consecuencia, se concluye que el pacto de no competencia de que se trata no se considera accesorio y necesario para la concentración notificada en cuanto exceda del ámbito de los siete aeropuertos en los que la adquirida está activa.

IV. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- (14) De acuerdo con la notificante, la operación no tiene dimensión comunitaria, al no cumplirse los umbrales establecidos en el artículo 1 del Reglamento (CE) nº139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las operaciones de concentración.
- (15) La operación notificada cumple, sin embargo, los requisitos previstos por la LDC para su notificación al superarse el umbral establecido en el artículo 8.1 b) de la misma.
- (16) Finalmente, cabe resaltar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia de Bélgica y España.

V. EMPRESAS PARTICIPES

V.1 SWISSPORT HANDLING, S.A. (“SWISSPORT”)

- (17) SWISSPORT es una sociedad de filial del grupo multinacional Swissport International Ltd. (Grupo Swissport), uno de los líderes europeos en la prestación de servicios aeroportuarios de apoyo a las actividades de transporte aéreo.
- (18) El Grupo Swissport está controlado por la sociedad gestora de fondos de inversión PAI Partners (PAI). De acuerdo con la información de la notificante, ninguna de las sociedades cuyos fondos gestiona PAI opera en los mercados relacionados con los servicios que presta la adquirida.
- (19) La actividad de SWISSPORT en España se centra en la prestación de servicios de asistencia en tierra o servicios de *handling* en los aeropuertos de Lanzarote, Barcelona, Madrid y Málaga).
- (20) El volumen de negocios de SWISSPORT en el último ejercicio, calculado según lo dispuesto en el artículo 5 del RDC 261/2008, fue, según la información de la notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS SWISSPORT (millones de euros) 2011		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[>2.500]	[>250]	[>60]

Fuente: Notificación

V.2 FLIGHTCARE, S.L. (“FLIGHTCARE”)

- (21) La adquirida es una sociedad de nacionalidad española constituida el 5 de enero de 2000, activa en la prestación de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (*handling*) de España, Bélgica e Italia. En España FLIGHTCARE presta servicios de *handling* en siete aeropuertos.
- (22) El capital social de Flightcare está controlado en su totalidad por el grupo Fomento de Construcciones y Contratas (FCC), a través de sus sociedades filiales FCC Versia, S.A. y Beta de Administración, S.A.
- (23) El volumen de negocios de FLIGHTCARE en el último ejercicio, calculado según lo dispuesto en el artículo 5 del RDC 261/2008 fue, según la información de la notificante, el siguiente:

VOLUMEN DE NEGOCIOS DE FLIGHTCARE (millones de euros) 2011		
MUNDIAL	UE	ESPAÑA
[<2.500]	[<250]	[>60]

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI. 1. Mercados de producto

- (24) El sector en que se enmarca la operación es el de prestación de servicios de asistencia en tierra en aeropuertos, o servicios de *handling*, en el que ambas partícipes están activas.
- (25) SWISSPORT presta servicios de *handling* en cuatro aeropuertos españoles: Lanzarote, Barcelona, Madrid y Málaga. Por su parte, FLIGHTCARE está activa en siete aeropuertos españoles: Alicante, Almería, Barcelona, Fuerteventura, Jerez, Málaga y Valencia.

- (26) La prestación de servicios de asistencia en tierra o servicios de *handling* en aeropuertos en España está regulada por el Real Decreto 1161/1999, de 2 de julio⁴.
- (27) De acuerdo con dicho Real Decreto, los servicios pueden prestarse por el propio usuario (autoasistencia o *autohandling*) o por empresas que prestan servicios a terceros.
- (28) Todos los prestatarios de servicios de *handling* están sujetos a un régimen de autorización previa (art 9 RD) que otorga la Agencia Estatal de Seguridad Aérea (antes de 2008 la Dirección General de Aviación Civil) por un período máximo de 7 años⁵.
- (29) La prestación de servicios de asistencia en tierra está liberalizada excepto para los servicios de rampa, para los que existen ciertos límites en función del volumen del tráfico de pasajeros o de carga: para aeropuertos con tráfico inferior a un millón de pasajeros o 25.000 toneladas de carga, habrá un solo agente. Para aeropuertos con tráfico superior, el número de agentes quedará limitado, en principio, a dos, aunque este número podrá incrementarse⁶.
- (30) Las empresas prestatarias de estos servicios de rampa limitados en número de operadores están sujetas a la concesión de una licencia que tendrá una vigencia de siete años.
- (31) Teniendo en cuenta todo lo anterior, así como la lista de servicios de asistencia en tierra que se incorpora como Anexo al RD 1161/1999, cabría diferenciar dos grandes categorías de servicios de *handling*:
- (32) (i) Los servicios no liberalizados, para cuya prestación se limita el número de operadores, que están sujetos a una concesión administrativa; estos son la mayoría de los denominados “servicios de rampa”, que incluyen los siguientes servicios: la asistencia de equipajes; la asistencia de carga y correo (en lo que respecta a la manipulación física de la carga y el correo entre la terminal del aeropuerto y el avión, tanto a la llegada, como a la salida o en tránsito); asistencia de operaciones en pista; y asistencia de combustible y lubricante.
- (33) (ii) Los servicios liberalizados, que pueden ser prestados por cualquier operador y están sujetos únicamente a autorización administrativa; comprenden los servicios de: asistencia administrativa en tierra y supervisión; asistencia a pasajeros; asistencia de carga y correo (en cuanto no afecte a los servicios de manipulación arriba descritos); asistencia de limpieza y servicios de aeronave (incluyendo climatización y calefacción

⁴ Dicho Real Decreto llevó a cabo la trasposición de la Directiva comunitaria 96/67/CE, de 15 de octubre de 1996, que vino a concretar el proceso de liberalización en el sector de servicios de *handling* en aeropuertos.

⁵ Además, en los aeropuertos gestionados por AENA, previamente al inicio de operaciones, los agentes o usuarios deben suscribir un contrato (art 8 del citado Real Decreto) con el aeropuerto de que se trate en el que quedan establecidas las condiciones de utilización del dominio público aeroportuario y las normas de conducta.

⁶ Tal es el caso de los aeropuertos de Madrid y Barcelona en los que, en relación con determinados servicios de rampa (asistencia de combustible y lubricante), se amplió a tres operadores.

de cabina y limpieza de nieve, hielo y escarcha); asistencia de mantenimiento en línea; asistencia de operaciones de vuelo y administración de la tripulación; asistencia de transporte de superficie y asistencia de mayordomía (*catering*).

- (34) De acuerdo con la información de la notificante, así como la emitida por AENA Aeropuertos, además de las diferencias regulatorias descritas, cabe señalar que la prestación de servicios de rampa requiere, en general, mayores inversiones económicas (principalmente debido a los costes de maquinaria y personal cualificado) que las que son necesarias para prestar el resto de los servicios.
- (35) En los precedentes comunitarios existentes en la materia⁷, la Comisión Europea ha dejado abierta la definición precisa del mercado de producto relevante en relación con los servicios de *handling* en aeropuertos, apuntando en los distintos casos a posibles segmentaciones en función de la naturaleza del servicio prestado, categoría o tipo de servicio; tecnología necesaria para su prestación; y grado de liberalización (diferenciando servicios de rampa no liberalizados y resto de servicios)
- (36) En el contexto nacional, tampoco el extinto Servicio de Defensa de la Competencia estableció en el último precedente existente⁸ una definición concluyente de este mercado, dejando abierta la posibilidad de segmentarlo en función de las distintas categorías de servicios establecidas por la normativa aplicable.
- (37) Teniendo en cuenta lo anterior, en el contexto de la operación actual se analizará la incidencia de la operación en cada uno de los grupos de servicios posibles: (a) el conjunto de todos los servicios de *handling*; (b) cada uno de los dos grupos diferenciados de servicios liberalizados y no liberalizados y (c) cada uno de los tipos de operaciones en los que ambas partes están activas.
- (38) Dado que, sobre la base de dicho análisis, la operación notificada no tendrá una incidencia relevante en ninguno de los escenarios analizados, aun considerándose el más estrecho posible, en el caso presente no se considera necesaria una definición precisa del mercado de producto relevante.

VI. 2. Mercados geográficos

- (39) Los precedentes comunitarios existentes han establecido que, con carácter general, la dimensión geográfica del mercado integrado por los servicios de *handling* se ha de limitar al área concreta del aeropuerto en el que se prestan los servicios⁹, si bien, en

⁷ Casos M.1124 Maersk Air/LFV Holding; M.1387 Lufhansa/Menzies/Sigma at Mncchester; M.1913 Lufhansa/Menzies/LGA/JV; M.2254 Aviapartner Maersk/Novia; M.3382 Iberia/Cobra Instalaciones/Serpisa JV.

⁸ Operación de concentración N-6056 CFF/Penauille Polyservices, autorizada en julio de 2006

⁹ Casos: M.1913 Lufhansa/Menzies/LGA/JV y M.3382 Iberia/Cobra Instalaciones/Serpisa JV.

algunos casos, han considerado que el mercado puede abarcar un área más extensa cuando las aerolíneas ven aeropuertos cercanos como sustituibles¹⁰.

- (40) La actividad de las dos partícipes coincide únicamente en los aeropuertos de Barcelona y Málaga, por lo que se analizará la incidencia de la concentración actual en el ámbito de cada uno de estos dos aeropuertos.
- (41) Teniendo en cuenta todo lo anterior, se valorarán los efectos de la operación en los aeropuertos de Barcelona y Málaga en relación con los siguientes grupos de servicios: (i) asistencia administrativa y supervisión; (ii) asistencia de pasajeros; (iii) asistencia de operaciones de vuelo y administración de tripulación y (iv) asistencia a transporte de superficie.

VII. ANÁLISIS DE LOS MERCADOS

VII.1. Estructura de la oferta

- (42) Las cuotas de las partes y sus competidores, estimadas por la notificante¹¹ sobre el total de operaciones de vuelo (salidas y llegadas), excluyendo los servicios de *autohandling*, durante el año 2011, fueron, en cada uno de los aeropuertos concernidos y en relación con cada uno de los grupos de servicios considerados, las siguientes:
- (43) En el aeropuerto de Barcelona¹², la cuota combinada de las partes en servicios de *handling* en general fue del [10-20] % ([0-10] puntos de SWISSPORT + [10-20] de FLIGHTCARE). En el conjunto de los servicios liberalizados, la cuota combinada fue del [20-30]% ([0-10] puntos de SWISSPORT + [10-20] de FLIGHTCARE). En servicios de rampa (no liberalizados) únicamente está presente la adquirida en este aeropuerto, con una cuota del [20-30]%.
- (44) Por categorías de servicios, la cuota combinada de las partícipes en este aeropuerto en los cuatro tipos de servicios en los que ambas están activas (asistencia administrativa, asistencia a pasajeros, transporte de superficie y asistencia de operaciones de vuelo y administración de tripulación), es en todos los casos del [20-30]% ([0-10] puntos de la adquirente + [10-20] de FLIGHTCARE).

¹⁰ Caso M.786. Birmingham International Airport.

¹¹ AENA Aeropuertos considera que las cuotas de *handling* deben ser ponderadas multiplicando las operaciones de cada clase de aeronave por un coeficiente que varía según el tipo de aeronave, de modo que mayores aeronaves “pesen” más en la contabilización de las actividades.

¹² De acuerdo con las mejores estimaciones de la notificante, aplicando el método de cálculo de cuotas que emplea AENA Aeropuertos, las cuotas en Barcelona serían [40-50]% ([0-10] puntos de SWISSPORT + [40-50]% de FLIGHTCARE) en servicios de *handling* en general; [10-20] % en servicios liberalizados y [20-30]% en servicios no liberalizados. Para cada uno de los cuatro tipos de servicios en los que ambas partes están activas, la notificante no estima diferencias sustanciales de cuota respecto al método sin ponderación.

- (45) Los competidores de las partes en el aeropuerto de Barcelona¹³ son NEWCO AIRPORT SERVICES y GROUNDFORCE (el principal prestatario de servicios liberalizados/“no de rampa” a terceros, con una cuota del [60-70%]).
- (46) En el aeropuerto de Málaga¹⁴, la cuota combinada de las partes en servicios de *handling* en general fue del [20-30]% ([0-10] puntos de SWISSPORT + [20-30] de FLIGHTCARE). En el conjunto de los servicios liberalizados, la cuota combinada fue del [20-30]% ([0-10] puntos de SWISSPORT + [20-30] de FLIGHTCARE). En servicios de rampa (no liberalizados) únicamente está presente la adquirida, con una cuota del [20-30]%.
- (47) Por categorías de servicios, la cuota combinada de las partícipes en este aeropuerto en los cuatro tipos de servicios en los que ambas están activas (asistencia administrativa, asistencia a pasajeros, transporte de superficie y asistencia de operaciones de vuelo y administración de tripulación), es en todos los casos del [20-30]% ([0-10] puntos de la adquirente + [20-30] de FLIGHTCARE).
- (48) Los competidores de las partes en el aeropuerto de Málaga¹⁵ son CLEVER HANDLING SERVICES e IBERIA AIRPORT SERVICES (el principal prestatario de servicios liberalizados/“no de rampa” a terceros, con una cuota del [50-60%]).

VII.2. Estructura de la demanda y precios

- (49) De acuerdo con la notificante, las aerolíneas basan su decisión de contratar con un proveedor de servicios de asistencia aeroportuaria en cuatro variables: precio, calidad, seguridad y grado de presencia en aeropuertos. Los servicios ofrecidos por los proveedores competidores son bastante homogéneos, por lo que la calidad es determinante en la elección de los clientes.
- (50) Según la notificante, en España los clientes de los prestadores de servicios de asistencia aeroportuaria están bastante atomizados, lo cual no obsta para que exista algún cliente predominante según el aeropuerto y que, por ello, los proveedores presenten cierta dependencia respecto de este tipo de clientes. Este es el caso de Vueling Airlines S.A. en Barcelona o de Ryanair en Málaga.

¹³ De acuerdo con las mejores estimaciones de la notificante, aplicando el método de cálculo de cuotas que emplea AENA Aeropuertos, la cuota de GROUNDFORCE sería [30-40]% y la de NEWCO [10-20] %.

¹⁴ De acuerdo con las mejores estimaciones de la notificante, aplicando el método de cálculo de cuotas que emplea AENA Aeropuertos, las cuotas en Málaga serían [30-40]% ([0-10] punto de SWISSPORT + [30-40]% de FLIGHTCARE) en servicios de *handling* en general; [30-40]% en servicios liberalizados y [30-40]% en servicios no liberalizados. Para cada uno de los cuatro tipos de servicios en los que ambas partes están activas, la notificante no estima diferencias sustanciales de cuota respecto al método sin ponderación.

¹⁵ De acuerdo con las mejores estimaciones de la notificante, aplicando el método de cálculo de cuotas que emplea AENA Aeropuertos, la cuota de IBERIA sería [40-50]% y la de CLEVER [20-30]%.

- (51) Los contratos en el sector del *handling* están controlados por IATA, que recomienda contratos-tipo cuya duración suele oscilar entre uno y tres años, sin perjuicio de que pueda ser rescindido por la aerolínea en cualquier momento con un preaviso de 60 días, especialmente cuando la calidad del servicio no cumple con lo establecido en el contrato.
- (52) En cuanto a los precios, la notificante sostiene que el transporte aéreo es una industria muy competitiva y las aerolíneas proyectan esta competitividad a la cadena de proveedores.

VII.3. Barreras a la entrada

- (53) Además de los requisitos normativos ya descritos, los servicios de asistencia en tierra en aeropuertos requieren costes de implantación diferentes, según se trate de servicios de rapa o resto de servicios.
- (54) De acuerdo con la información de la notificante, congruente con la aportada por AENA Aeropuertos, los costes de inversión en medios materiales y de personal cualificado tienen mayor relevancia en la prestación de los servicios no liberalizados (servicios de rampa); mientras que en el caso de los servicios liberalizados (no de rampa) no son necesarias inversiones importantes ni costes elevados para entrar a operar.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

- (55) La operación notificada consiste en la adquisición del control exclusivo por SWISSPORT HANDLING, S.A. de la sociedad FLIGHTCARE, S.L., ambas dedicadas a la prestación de servicios de asistencia en tierra (*handling*) en aeropuertos.
- (56) En España la adquirente presta servicios en cuatro aeropuertos, mientras que FLIGHTCARE está activa en siete, coincidiendo la actividad de las dos partícipes en los de Barcelona y Málaga.
- (57) En dichos aeropuertos, la concentración dará lugar a solapamiento únicamente en la prestación de determinados servicios de *handling* liberalizados (en concreto, los de asistencia administrativa, atención a pasajeros, asistencia de operaciones en vuelo y transporte de superficie).
- (58) Como resultado de la operación se pasa de 4 a 3 operadores de *handling* en ambos aeropuertos, sin que apenas varíe cuantitativamente la estructura de los mercados afectados, en cada uno de los cuales operan otros dos competidores, uno de ellos (IBERIA en Málaga y GROUNDFORCE en Barcelona) con cuotas en general superiores a las de la entidad resultante.

- (59) Adicionalmente, hay que tener en cuenta que en el caso de los servicios liberalizados de asistencia en tierra en aeropuertos, en los que coincide la actividad de ambas partícipes, los requisitos normativos y de inversión no suponen una barrera significativa para el acceso de nuevos operadores.
- (60) A la vista de lo anterior, y teniendo en cuenta la información aportada por AENA Aeropuertos, esta Dirección de Investigación considera que el proceso de concentración estudiado no obstaculiza el mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados afectados.

IX. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior y en virtud del artículo 57.1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia se propone **autorizar** la concentración, en aplicación del artículo 57.2.a) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia.