



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06060 GRUPO ISOLUX CORSÁN / EUROPISTAS

Con fecha 22 de junio de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición del control por parte del GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A. (a través de ISOLUX WAT INGENIERÍA, S.L. y BENDÍA, S.A.) sobre EUROPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. ("EUROPISTAS") mediante una Oferta Pública de Adquisición de acciones.

Dicha notificación ha sido realizada por el GRUPO ISOLUX CORSÁN 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 b). 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.

Según lo anterior, la fecha límite para remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia es el 22 de julio de 2006, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición del control exclusivo por parte del GRUPO ISOLUX CORSÁN sobre EUROPISTAS, mediante una OPA lanzada por ISOLUX WAT INGENIERÍA, S.L. ("IW INGENIERÍA") y BENDÍA, S.A. ("BENDÍA"), filiales del GRUPO ISOLUX CORSÁN.

Con fecha 22 de junio de 2006 IW INGENIERÍA y BENDÍA presentaron ante la CNMV solicitud de autorización de la OPA sobre EUROPISTAS condicionada a una aceptación mínima del 50,01% del capital social.



La ejecución de la operación queda sujeta a la condición suspensiva consistente en la autorización de la operación proyectada por parte de las autoridades españolas de defensa de la competencia.

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 el artículo 1. Por tanto, la concentración carece de dimensión comunitaria.

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

III. EMPRESAS PARTICIPES

III.1. GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A. (“GRUPO ISOLUX CORSÁN”)

GRUPO ISOLUX CORSÁN es el resultado de la fusión entre Grupo Isolux y Grupo Corsán Corviam que tuvo lugar en 2005¹. GRUPO ISOLUX CORSÁN está controlado por Construction Investments SARL ([...]), a su vez controlada conjuntamente por [...].

La actividad de Isolux se centra en la gestión integral de proyectos en los sectores de telecomunicaciones, energía, construcción, industria, hidráulica y medio ambiente, control, seguridad, servicios y elaboraciones de estructuras metálicas. Por su parte, el negocio de Corsán Corviam se centra en la construcción, la fabricación de equipos y materiales destinados a la construcción, la actividad inmobiliaria, así como la explotación de concesiones públicas y la prestación a las administraciones públicas de servicios sanitarios, de información, de conservación y mantenimiento y de limpieza e higienización.

GRUPO ISOLUX CORSÁN posee una participación del 25,55% en el capital social de Autopista Madrid-Toledo², Concesionaria Española, S.A. que, de acuerdo con la notificante, no le confiere control. La notificante señala que ninguno de los dos accionistas de control de GRUPO ISOLUX CORSÁN controla, directa ni indirectamente, sociedad concesionaria de autopistas alguna.

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

Volumen de ventas de GRUPO ISOLUX CORSÁN (Millones de euros)			
	2003	2004	2005 ^(*)
Mundial	[<2500]	[<2500]	[<2500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación. ^(*) En el año 2005 se realizó la fusión entre Grupo Isolux y Grupo Corsán Corviam.

¹ Ver expediente nacional N-04087 ISOLUX WAT/CORSÁN-CORVIAM.

² Se encuentra en construcción, estando prevista su entrada en explotación para diciembre de 2006.

III.2. EUROPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. (“EUROPISTAS”)

EUROPISTAS, constituida en 1968 como sociedad anónima concesionaria de la autopista Bilbao-Behobia³, es una sociedad dedicada a la construcción, explotación y mantenimiento de autopistas de peaje en régimen de concesión. Los accionistas principales de EUROPISTAS son BBK (20,01%), Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Guipúzcoa y San Sebastián – Grupo GDK (10,99%) y Grupo Ferrovial⁴ (31,02%). La sociedad cotiza en las Bolsas de Madrid y Bilbao.

En el año 2000, EUROPISTAS absorbió a la sociedad Eurovías, Concesionaria Española de Autopistas, S.A. De esta forma, EUROPISTAS pasó a ser titular de la concesión que fue otorgada a Eurovías en la autopista A-1, el tramo Burgos-Armiñón, que finaliza el 30 de noviembre de 2018⁵.

Además, EUROPISTAS puede ejecutar obras de infraestructuras viarias con incidencia en las concesiones que tenga adjudicadas así como la explotación de áreas de servicio de las autopistas, túneles o carreteras cuya concesión ostente.

Por otra parte, EUROPISTAS participa⁶ en las sociedades Autopistas de Bizkaia-Bizkaio Autopistak⁷ (50%), Túneles de Artxanda (50%), Autopistas del Sur (25%) y Autopistas de Levante (40%)⁸.

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

Volumen de ventas de EUROPISTAS (Millones de euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[>60]	[>60]	[>60]

Fuente: Notificación

³ El plazo de esta concesión expiró en junio de 2003.

⁴ A través de Cintra Concesiones de Infraestructura de Transporte, S.A.

⁵ El Real Decreto 1285/2005, de 21 de octubre, por el que se aprobó el convenio entre la Administración General del Estado y EUROPISTAS para la construcción, conservación y explotación de las obras necesarias para la utilización de un tramo de la autopista AP-1, Burgos-Armiñón, como variante de la carretera N-1 a su paso por Miranda del Ebro modificó determinados términos de la concesión y amplió en 15 meses el período concesional, cuya finalización inicial estaba fijada en el 31 de agosto de 2017.

⁶ Dado que no se trata de una operación concertada, la notificante señala que desconoce si estas participaciones son de control (exclusivo o conjunto) o no. No obstante, considera como indicio de la ausencia de control exclusivo el hecho de que EUROPISTAS no consolida a estas sociedades a efectos contables. En todo caso, se considerarán todos los posibles escenarios a efectos de la determinación de la cuota resultante de la operación.

⁷ Autopistas de Bizkaia, S.A. no es propiamente una concesionaria de autopistas sino que es titular de un contrato de gestión con Interbiak, S.A., Sociedad Pública Foral, adscrita al departamento de Obras Públicas y Transporte de la Diputación de Vizcaya. Desde el 6 de junio de 2003, Interbiak gestiona (incluyendo la conservación, la gestión material del cobro en la autopista, la gestión de la seguridad vial, relación y servicios al usuario y la prestación de asistencia) el tramo vizcaíno de la A-8 mediante el sistema de canon por uso.

⁸ Se encuentra en construcción, estando prevista su puesta en explotación para el segundo semestre del año 2006.



IV. MERCADOS RELEVANTES

IV.1. Mercado de producto

El ámbito económico relevante para el análisis de la presente operación es el sector de los denominados “servicios públicos”. En particular, en línea con los precedentes⁹ disponibles, EUROPISTAS opera en el **mercado de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión**. La adquirente no ostenta participación de control alguna en ninguna sociedad presente en tal mercado.

La Constitución Española atribuye al Estado la competencia exclusiva sobre el régimen general de comunicaciones y sobre las obras públicas de interés general cuya realización afecte a más de una Comunidad Autónoma.

Las concesiones de autopistas de peaje se regulan principalmente por la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, el Decreto 215/1973, de 25 de enero, por el que se aprueba el Pliego de Cláusulas Generales para la construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión, la Ley 25/2988, de 29 de julio, de Carreteras, el Real Decreto 210/1990, de 16 de febrero, sobre el procedimiento de revisión de tarifas de autopistas de peaje y el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Las carreteras son las vías de dominio y uso público proyectadas y construidas para la circulación de vehículos automóviles. En función de sus características, las carreteras se clasifican en autopistas, autovías, vías rápidas y carreteras convencionales. En particular, la Ley de Carreteras define las autopistas como las carreteras que están especialmente proyectadas, construidas y señalizadas como tales para la exclusiva circulación de automóviles, que reúnen diversas características como la ausencia de acceso a las mismas desde las propiedades colindantes, la ausencia de cruces con otra senda, vía, línea de ferrocarril o tranvía y la existencia de distintas calzadas para cada sentido de circulación, generalmente separadas entre sí por una franja de terreno no destinada a la circulación.

Las autopistas de peaje sujetas a concesión son aquellas en la que el servicio objeto de la concesión constituye una actividad propia del Estado que el concesionario gestiona, en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y vigilancia de la Administración concesionaria. Así, este Servicio ha considerado en distintos precedentes¹⁰ que la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión es un ejemplo de la denominada competencia “por el mercado” y no “en el mercado”: las empresas compiten por las concesiones, pero no existe competencia entre concesionarios una vez adjudicadas tales concesiones.

A la vista de lo anterior, este Servicio considerará como mercado de producto relevante a los efectos del análisis de la presente operación el de la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión en el que la competencia se produce en el momento de adjudicación del correspondiente concurso.

⁹ N-04087 ISOLUX/CORSÁN/CORVIAM; N-03030 SACYR-VALLEHERMOSO/ENA; N-03004 ACESA/AUREA; N-232 AUREA/IBERPISTAS; N-231 ACESA/IBERPISTAS.

¹⁰ N-232 AUREA/IBERPISTAS, N-231 ACESA/IBERPISTAS y N-03004 ACESA/AUREA, N-03030 SACYR-VALLEHERMOSO/ENA.



IV.2. Mercado geográfico

Si bien en España los procesos de adjudicación de concesiones para autopistas de peaje están abiertos a todos los operadores comunitarios, en realidad son muy pocos los casos en los que acuden a los concursos públicos empresas situadas en otros Estados miembros. La notificante considera que esto se debe a las responsabilidades que deben asumir las empresas adjudicatarias así como a la diferencia de condiciones de prestación de los servicios en cada país.

En este sentido, la Comisión ha establecido en varias decisiones que ciertos mercados de contratación pública (servicios de gestión del agua, de residuos, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria) son de ámbito nacional.¹¹

En efecto, el marco normativo estatal, autonómico y local es básicamente el mismo, estando la oferta formada por operadores similares. Si bien tanto la Administración Central como las Autonómicas y Locales son competentes para adjudicar concesiones de autopistas de peaje en función del trazado de dichas autopistas, el Estado es la principal Administración concesionaria. Los pliegos de bases que presenta el Ministerio de Fomento en cada concurso público delimitan un marco común de competencia para los licitantes. Por ello, no parece razonable considerar un mercado geográfico de ámbito más estrecho que el nacional.

A la vista de todo lo anterior, de conformidad con la notificante y en línea con los precedentes señalados, se considerará que el mercado geográfico de los servicios de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión es de dimensión nacional.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1. Estructura de la oferta

La oferta en el mercado de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión está formada por las empresas que concurren a los concursos públicos de adjudicación.

Según la notificante, estas empresas suelen ser promotores, entidades de crédito y constructoras que, en el caso de resultar adjudicatarias, constituyen una sociedad a la que es atribuida la concesión de construcción, mantenimiento y explotación de la autopista en cuestión¹². Así, entre los principales operadores destacan grandes grupos como Abertis, Sacyr-Vallehermoso o Ferrovial.

La concesión, cuya adjudicación depende del precio de la oferta y de las características técnicas del oferente, se otorga por un número de años determinado que en ningún caso puede sobrepasar los 75 años, incluidas las posibles prórrogas.

Los criterios empleados en las Memorias anuales del Ministerio de Fomento para medir la posición actual de las empresas concesionarias de autopistas son los kilómetros de autopista que tienen concedidos y los ingresos por peaje obtenidos. En general, existe una relación directa entre

¹¹ Ver Casos IV/M.1365 FCC/VIVENDI, IV/M.874 AMEC/FINACIERE SPIE BATIGNOLLES, IV/M.797 GRANT RAIL LIMITED, Decisión de reenvío por aplicación del artículo 9(4) del caso M.3275 SHELL ESPAÑA/CEPSA/SIS JV.

¹² La notificante señala, no obstante, que la empresa concesionaria puede contratar con terceros el mantenimiento de los diferentes tramos así como la gestión de los servicios complementarios de la autopista adjudicada una vez finalizada la obra y aprobada por la Administración la puesta en funcionamiento de la misma.



el número de kilómetros de autopista que explota cada empresa y los ingresos que obtiene por peajes.

Atendiendo a dicha información y agrupando las sociedades concesionarias por los grupos accionistas a los que pertenecen, el siguiente cuadro muestra las cuotas en el mercado de la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión en España en el último ejercicio económico disponible:

CUOTAS EN EL MERCADO DE CONSTRUCCIÓN, CONSERVACIÓN Y EXPLOTACIÓN DE AUTOPISTAS DE PEAJE EN ESPAÑA 2004					
Accionistas ^(*)	Sociedad concesionaria	Cuotas por kilómetros		Cuotas por ingresos	
		Kms	%	Miles €	%
Abertis	- ACESA (100%)	541,5	37,6%	522.622	62,2%
	- AUMAR (100%)	467,6		309.839	
	- IBERPISTAS (100%)	69,6		95.292	
	- CASTELLANA AUT. (100%)	50,8		6.229,8	
	- AULESA (79,2%)	38		4.025	
	- AUCAT (100%)	56,3		78.316	
Cintra (Ferrovia)	- AUSOL (85%)	102,2	4,5%	51.267,6	4,6%
	- AUTEMA (76,3%)	43,1		23.926,8	
Sacyr (**)	- AUCALSA (100%)	86,8	11,2%	30.676	9,8%
	- AUDASA (100%)	218,9		118.291	
	- AUTOESTRADAS G.(100%)	57,8		10.728,6	
Cintra (32%), BBK (20,3%), GDK (11%), FIMPRO I. (6,5%).	EUROPISTAS	84,3	2,6%	60.766	3,7%
ACS (50%), Caja Madrid (25%), Aumar (25%)	CIRALSA	53,5	1,63%	n.d.	n.d.
Iniciativas de Infraestructuras y Servicios (50%), G. Corporativo Fuertes (20%), Caja Rural Intermediterránea (12,5%)	AUSUR	76,6	2,4%	11.528,5	0,7%
Abertis (50%), Budimex (10%), Europistas (40%)	A. MADRID-LEVANTE	177	5,4%	0	0
Comsa (25,5%), G. Isolux Corsán (25,5%) , Azvi (17%), C. Sáchez Domínguez-Sando (17%), B. Espíritu Santo (15%)	A. MADRID-TOLEDO	81	2,5%	0	0
Sacyr (9,3%), Ena (9%), I. Infraestructuras y Servicios (10%), FCC (13,3%), ACS (13,3%), Caja Madrid (6,8%), Caja Vigo, Orense y Pont. (13,5%), Caja Galicia (6,8%), Iberpistas (18%)	ACEGA	56,6	1,7%	56,6	1,7%
Cesa, FCC, I. Infraestructuras y Servicios, Otros	A. COSTA CÁLIDA	114	3,5%	n.d.	n.d.
Sacyr (50%), Iberpistas (50%)	AVASA	294,4	9,4%	125.459	7,7%
Abertis (15%), ACS (35%), Entrecanales (25%), Caja Madrid (10%), Avasa (15%)	HENARSA	85,5	2,6%	12.648	0,8%
Sacyr (13,4%), Ena (11,7%), FCC (15,8%), ACS (15,8%), Caja Madrid (20%), Iberpistas (23,3%)	Accesos Madrid	91,5	2,8%	12.136,6	0,7%
Abertis (45%), Ena (10%), C. C-Mancha (10%), Unicaza (10%), Europistas (25%)	A. MADRID-SUR	99,1	3,1%	7.924	0,5%
OHL	EJE AEROPUERTO	8,8	0,3%	n.d.	n.d.
Diputación Foral de Vizcaya	INTERBIAK ^(***)	36,2	1,1%	n.d.	<3% ¹³
Diputación Foral de Guipúzcoa	BIDEGI	91,3	3,1%	54.232,9	3,3%
BBK (20%) Europistas (50%)	TÚNELES DE ARTXANDA	3	0,1%	3.541,3	0,2%
C. F. Navarra (50%), Sacyr (50%)	AUDENASA	112,6	3,5%	34.004,9	2,1%
G. Cataluña (13,3%), GISA (39,1%) ACESA (37%)	TÚNEL DEL CADÍ	29,7	0,9%	19.292,9	1,2%
G. Cataluña (37,6%), GISA (53,2%) CCLL (9,1%)	TABASA	16,7	0,5%	29.548,3	1,8%
FCC (56,5%), B. Esp. Crédito (32,7%)	TÚNEL DEL SÓLLER	3	0,1%	5.181,2	0,3%

Fuente: Notificación a partir del Informe 2004 sobre el sector de autopistas de peaje en España. Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje. Ministerio de Fomento.

(*) Se incluyen únicamente los accionistas relevantes con una participación superior al 5%.

¹³ Estimaciones de la notificante a partir de la memoria de Interbiak correspondiente a 2003. Estas estimaciones son consistentes con la información sobre los ingresos de explotación de Interbiak en 2004 obtenida a través de la base de datos SABI.



(^{**) A través de ENA, controlada al 50% por SACYR.}

(^{***}) Autopistas de Bizkaia es titular de un contrato de Gestión con Interbiak, S.A. que gestiona el tramo vizcaíno de la A-8 mediante el sistema de canon. EUROPISTAS posee una participación del 50% en Autopistas de Bizkaia.

V.2. Estructura de la demanda

Los usuarios de las autopistas abonar un peaje por su utilización según las tarifas aprobadas por la Administración. Sin embargo, dado que se trata de un servicio público cuya explotación se lleva a cabo a partir de la adjudicación de una concesión, la demanda inmediata está conformada por la propia Administración encargada de adjudicar la concesión.

La Administración del Estado es la principal demandante, representando en 2004 el 83,94% del total de los kilómetros de autopistas de peaje adjudicados en concesiones. El resto de las Administraciones tienen una presencia mucho menor como demandantes en este mercado: se trata principalmente de las Diputaciones Forales Vasca (4,31%) y de Navarra (3,45%), la Generalidad de Cataluña (6,41%), la Junta de Galicia (1,77%) y la Comunidad Balear (0,09%).

V.3. Fijación de precios

La sociedad concesionaria percibe de los usuarios de la autopista el peaje que corresponda por la utilización de las mismas. La cantidad a abonar en concepto de peaje depende de las tarifas establecidas para cada tipo de vehículos, siendo el peaje más caro cuanto mayor peso tiene el vehículo.

Las tarifas de los peajes se encuentran sometidas a la aprobación de la Administración según establece el artículo 14 de la Ley de Autopistas. La Administración las fija en el momento de la adjudicación del concurso y se revisan conforme a lo previsto en la mencionada Ley, con base en la evolución del IPC.

Además, el Gobierno, a propuesta del Ministerio de Fomento, puede modificar por razones de interés público las características de los servicios contratados y las tarifas que han de ser abonadas por los usuarios, con informe previo del Ministerio de Economía y Hacienda si las modificaciones afectan al régimen económico-financiero de la concesión. En este caso, la Administración debe compensar al concesionario de forma que se mantenga su equilibrio económico-financiero. Tal compensación normalmente consiste en la prórroga de la concesión por una serie de años más.

Según la notificante, las tarifas más caras son las de los Túneles de Sóller, Artxanda y Cadí¹⁴ debido a que el coste medio de la inversión por kilómetro también es más elevado. En todo caso, estas tarifas no indican el poder relativo de negociación de las partes sino que son reflejo del mayor coste de construcción en relación con el mayor o menor plazo de concesión.

V.4. Competencia potencial - Barreras a la entrada

Las principales barreras de acceso al sector de las sociedades concesionarias de autopistas de peaje son fundamentalmente de carácter legal y financiero.

Tanto la Ley de Autopistas como la normativa autonómica equivalente establecen un detallado marco regulatorio aplicable en los concursos de adjudicación de las concesiones a las propias sociedades concesionarias, dado que este servicio es una actividad propia del sector público que el concesionario gestiona en su nombre y temporalmente, bajo la inspección y la vigilancia de la administración competente.

¹⁴ Fuente: Informe 2004 sobre el sector de autopistas de peaje en España. Delegación del Gobierno en las Sociedades Concesionarias de Autopistas Nacionales de Peaje. Ministerio de Fomento.



Según la mencionada Ley, cualquier operador puede ser adjudicatario del concurso, ya sea persona física o jurídica, nacional o extranjero, siempre que tenga plena capacidad de obrar, que no se halle comprendida en las circunstancias invalidantes previstas en la legislación de contratación pública y que cumpla unos requisitos mínimos de solvencia financiera en relación con el volumen de inversión a efectuar.

Además, la Ley establece unos mínimos en relación con la capacidad financiera que posteriormente son desarrollados en los Pliegos de Cláusulas de cada concurso. Por un lado, el capital social de la concesionaria no puede ser inferior al 10% de la inversión total prevista para la construcción de la autopista. Además, el concesionario deberá constituir una fianza correspondiente a la fase de construcción en la forma en que los Pliegos de Cláusulas establezcan y en cuantía no inferior al 4% de la inversión prevista para cada tramo de explotación independiente.

Asimismo, hasta que finalice la construcción de la autopista, el concesionario no obtendrá ingresos por peaje y hasta entonces las obras se efectuarán a su riesgo, incumbiéndole hacer frente a cuantos desembolsos fuesen precisos hasta su total terminación, ya procedan de caso fortuito o de cualquier otra causa, excepto fuerza mayor. Antes de la entrada en servicio de cualquiera de los tramos que componen la autopista, el concesionario deberá constituir la fianza de explotación según el Pliego de Concesión y en cuantía no inferior al 2% de la inversión total de cada tramo de servicio.

De esta forma, la inversión necesaria para la construcción, conservación y explotación de autopistas permite distintas fórmulas de financiación, en todo caso, ligadas a la duración de las concesiones. Como ya se ha mencionado, la concesión se otorga por un número de años determinado que en ningún caso puede sobrepasar los 75 años, incluidas las posibles prórrogas. Se trata, en consecuencia, de un mercado en el que se compite de forma discontinua por concesiones con un plazo de duración generalmente largo.

La notificante detalla la entrada de diversas sociedades en este mercado en los últimos años como es el caso de Autopista Eje Aeropuerto, Concesionaria Española, S.A. (2002), Bizkaiko Hego Aldeko Akzesbistateo, S.A. (2003) o Ciralsa, S.A., Autopista de la Costa Cálida, Concesionaria Española, S.A., Autopista Madrid-Levante, Concesionaria Española, S.A. y Autopista Madrid-Toledo, Concesionaria Española, S.A. (2004).

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación analizada consiste en la adquisición del control exclusivo por parte del GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A. (a través de sus filiales ISOLUX WAT INGENIERÍA, S.L. y BENDÍA, S.A.) sobre EUROPISTAS CONCESIONARIA ESPAÑOLA, S.A. mediante una Oferta Pública de Adquisición.

A través de la operación notificada, el GRUPO ISOLUX CORSÁN se hará con la posición de EUROPISTAS en el mercado de la construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje en régimen de concesión, en el que no controla empresa alguna.

De esta forma, el GRUPO ISOLUX CORSÁN adquiere una cuota de 2,6% en kilómetros de autopista concedidos y de 3,7% en ingresos por peaje directamente imputable a la sociedad adquirida, EUROPISTAS. Dicha sociedad posee, además, participaciones en las sociedades Autopistas de Bizkaia-Bizkaio Autopistak (50%), Túneles de Artxanda (50%), Autopistas del Sur (25%) y Autopistas de Levante (40%). Aún en el caso de que todas estas participaciones



permitiesen a EUROPISTAS ejercer una influencia decisiva sobre las sociedades participadas, el GRUPO ISOLUX CORSÁN asumiría, en todo caso, una cuota inferior al 13% en kilómetros de autopista de peaje concedidos en el mercado nacional, sin adición alguna de cuotas.

Así, como resultado de la operación notificada no se produce ningún cambio cuantitativo en la estructura de la oferta del mercado considerado. El GRUPO ISOLUX CORSÁN se limita a asumir la posición de la adquirida que es significativamente menor a la del líder del mercado Abertis (37,6% en kilómetros y 62,7% en ingresos).

Por otra parte, debe tenerse en cuenta que en el caso de las concesiones administrativas de autopistas de peaje la competencia se produce en el momento del concurso y no durante la gestión de la concesión. Es decir, en el mercado de construcción, conservación y explotación de autopistas de peaje no se produce competencia “en el mercado” sino “por el mercado”.

En tales circunstancias, la demanda (las Administraciones Públicas concedentes) gozan de un significativo poder de negociación que viene dado por el procedimiento público de adjudicación, por su capacidad para optar por uno u otro postor y por fijar, en el marco de sus competencias, las condiciones de prestación del servicio demandado. En efecto, el marco legal tiende a favorecer la igualdad de las sociedades que presentan una oferta para la adjudicación de una concesión mediante la que el sector público cede temporalmente la gestión de una autopista bajo su propia vigilancia e inspección, lo que limita la posibilidad de comportamientos abusivos por parte de los licitadores.

Por tanto, la posición de partida de los distintos operadores en las futuras licitaciones depende, en esencia, de su relativa capacidad financiera o técnica plasmadas en su oferta. La competencia está ligada, pues, a la existencia de suficientes licitadores en los concursos y de las posibles barreras a la entrada específicas en este ámbito.

En este sentido, cabe señalar que la normativa española permite la adjudicación de concesiones relativas a autopistas a operadores extranjeros o a grupos de oferentes que recurren a distintas fórmulas asociativas para abordar los requerimientos técnicos y financieros de las concesiones. Así, en los últimos años han aparecido sociedades concesionarias como Autopista de la Costa Cálida (participada por FCC, Caja de Ahorros del Mediterráneo, Caja Rural Intermediterránea y Unicaja, entre otros) o la concesión de la Autopista Madrid-Toledo (participada minoritariamente por la adquirente junto con Comsa, Azvi, Construcciones Sánchez Domínguez-Sando y el Banco Espirito Santo).

A la luz de las consideraciones expuestas, no cabe considerar que la operación analizada pueda obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en el mercado español de la construcción, conservación y explotación de las autopistas de peaje en régimen de concesión.

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.