

***Asunto n° COMP/M.3382
- IBERIA / COBRA
INSTALACIONES /
SERPISTA JV***

El texto en lengua española es el único disponible y auténtico.

**REGLAMENTO (CEE) n° 4064/89
SOBRE LAS CONCENTRACIONES**

Artículo 6, apartado 1, letra b), NO OPOSICIÓN
fecha: 05/05/2004

*Disponible también en la base de datos CELEX
número de documento 304M3382*



Bruselas, 05-05-2004

SG-Greffe(2004)D/201999 - 202000

En la versión pública de la decisión, se omite determinada información en virtud del artículo 17 (2) del Reglamento del Consejo (CEE) No 4064/89 relativo a la no divulgación de secretos de negocios y otra información confidencial. Las omisiones se indican con [...]. Si es posible, la información omitida se reemplaza por rangos de cifras o una descripción general.

VERSION PUBLICA

PROCEDIMIENTO DE
CONCENTRACIÓN
DECISIÓN EN VIRTUD DEL
ARTÍCULO 6(1)(b)

A las partes notificantes

Referencia : Asunto nº COMP/M. 3382– IBERIA /COBRA/SERPISTA JV
Notificación de con arreglo al artículo 4 del Reglamento del Consejo (CEE)
nº 4064/89¹ (“Reglamento de Concentraciones”)

Muy Sres. nuestros:

1. Con fecha 30.03.2004, la Comisión recibió notificación de un proyecto de concentración por el que las empresas Iberia Líneas Aéreas de España S. A. (“Iberia”, España) y Cobra Instalaciones y Servicios, S.A. (“Cobra”, España) perteneciente al Grupo ACS (“ACS”, España) adquieren el control conjunto, a efectos de lo dispuesto en el artículo 3(1)b del Reglamento de Concentraciones, de la empresa de participación conjunta de nueva creación Serpista S.A. (“Serpista”, España) a través de adquisición de acciones.
2. Tras haber examinado la notificación, la Comisión ha llegado a la conclusión de que la operación notificada entra en el ámbito de aplicación del Reglamento de Concentraciones y no plantea serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común ni con el Acuerdo EEE.

¹ DO N° L395, 30.12.1989, versión corregida DO L257 de 21.9.1990; modificado por Reglamento (CE) N° 1310/97, DO L180, 9.7.1997 p.1, corrigendum DO L40, 13.2.1998.

I. LAS PARTES

3. Iberia es la principal línea de transporte aéreo en España. Su principal actividad es el transporte aéreo de pasajeros y carga. No obstante, Iberia realiza también otras actividades vinculadas a su negocio principal, entre ellas, la prestación de servicios de asistencia en tierra a aeronaves principalmente en los aeropuertos españoles.
4. Cobra es una filial al 100% del Grupo ACS. La principal actividad de Cobra consiste en la ingeniería aplicada y servicios integrales en las áreas de energía, comunicaciones y sistemas de control. Entre sus actividades, Cobra desarrolla asimismo actividades de mantenimiento de instalaciones industriales. ACS es una de las mayores empresas de construcción españolas.
5. Serpista tendrá como único objeto social la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de equipos de asistencia en tierra a aeronaves.

II. LA OPERACION PROPUESTA

6. El Acuerdo de Accionistas entre Iberia, Cobra y Gorris estipula la creación de Serpista, que estará controlada conjuntamente por Iberia y Cobra. La titularidad del capital social de Serpista estará distribuida de la siguiente forma: Cobra, [45 – 55]%; Iberia, [30 – 40]% y Gorris, [0 -10]%.
7. Gorris es una empresa familiar española cuyas principales líneas de negocio son la fabricación de equipos de asistencia en tierra a aeronaves y la prestación de servicios de reparación y mantenimiento de equipos de asistencia en tierra a aeronaves. Serpista contará inicialmente con los activos con los que la empresa Gorris venía desarrollando esta actividad de reparación y mantenimiento y que serán aportados a la nueva sociedad.

III. CONCENTRACION

8. Tras la realización de la operación, Iberia y Cobra podrán vetar la adopción de las decisiones estratégicas de Serpista. El Acuerdo de Accionistas establece una mayoría reforzada para la aprobación por parte del Consejo de Administración de una serie de decisiones de carácter estratégico, que se traduce en el otorgamiento a Cobra e Iberia de un derecho de veto sobre las materias afectadas, entre las que cabe destacar la aprobación de planes estratégicos de la sociedad y la aprobación y/o modificación de los presupuestos y planes financieros. Además, es necesario el acuerdo de Cobra e Iberia para que puedan aprobarse por la Junta los acuerdos a ella sometidos.
9. Serpista se crea por una duración indefinida y contará para el desempeño de sus funciones, con su propio equipo directivo así como con los suficientes recursos financieros, humanos y activos que le permitirán desarrollar su actividad empresarial.
10. La constitución de Serpista supone, por lo tanto, la creación de una empresa común que desempeñará con carácter permanente las funciones de una entidad económica independiente. La operación, por lo tanto, constituye una concentración en el sentido del Artículo 3(2) del Reglamento de Concentraciones.

IV. DIMENSIÓN COMUNITARIA

11. Las empresas afectadas tienen conjuntamente un volumen de negocios agregado a nivel mundial superior a 5.000 millones de Euros. El volumen de negocios total realizado individualmente, en la Comunidad por al menos dos de las empresas afectadas por la concentración es superior a 250 millones de euros, pero no realizan ambos más de dos tercios de esa cifra en un único e idéntico Estado miembro. Por consiguiente, la concentración tiene dimensión comunitaria de acuerdo con el artículo 1(2) del Reglamento de Concentraciones.

V. COMPATIBILIDAD CON EL MERCADO COMÚN

V. I - Mercados de referencia

V. I (a) - Mercado de prestación de servicios de asistencia en tierra

12. Los servicios de asistencia en tierra a aeronaves (“*handling*”) engloban una variedad de actividades que van desde el registro de pasajeros y equipaje hasta la asistencia en pista a la aeronave. Las partes notificantes argumentan que el conjunto de estos servicios constituye un único mercado de producto, ya que los concursos convocados por la entidad pública que concede las concesiones para prestar dichos servicios en los aeropuertos españoles, AENA, incluyen toda la gama de servicios de *handling*. Igualmente, las partes notificantes apoyan su definición de mercado en el hecho de que las compañías titulares de dichas concesiones ofrecen el conjunto de servicios a las compañías aéreas en cada uno de los aeropuertos donde aquéllas operan.
13. La Comisión ha considerado en el pasado² que el mercado podría llegar a subdividirse en tantos segmentos como actividades descritas en el Anexo de la Directiva 96/67/CE del Consejo³, o en el Acuerdo estándar de la IATA relativo a la asistencia en tierra a aeronaves. Sin embargo, en sus anteriores decisiones relativas a este mercado, la Comisión ha dejado siempre la definición del mercado de producto abierta. Los resultados de la investigación de mercado parece favorecer al menos la subdivisión entre servicios de rampa y el resto de los servicios de asistencia, principalmente en vista de la diferente regulación aplicable y el diverso grado de liberalización de cada uno de estos servicios.
14. En cuanto a la delimitación del mercado geográfico, decisiones anteriores de la Comisión indican que el mismo se limita al área concreta del aeropuerto donde se prestan dichos servicios, sin llegar a cerrar tal definición. La Comisión a igualmente señalado la posibilidad de extender dicha definición geográfica del mercado a la denominada “área de influencia del aeropuerto”, definido en un radio de 100 km. para aeropuertos regionales y 300 km. para los internacionales⁴. Las partes consideran adecuada esta última definición geográfica, mientras que la investigación del mercado ha ofrecido respuestas dispares en este sentido.
15. No obstante, no es necesario definir el mercado de producto o geográfico de servicios de “*handling*” de manera más precisa en el presente asunto, dado que la operación notificada no plantea serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

² Decisiones de la Comisión de 11.01.2001 en el asunto COMP/M.2254 – *Aviapartner Maersk/Novia* y de 6.07.1998 en el asunto *Maersk Air/LFV Holdings*.

³ Directiva 96/67/EC del Consejo de 15 Octubre de 1996 (DOCE L 272 , 25/10/1996 P. 0036 – 0045)

⁴ Ver asuntos M. 1124 - *Maersk Air/LFV Holding*; No IV/M. 1035- *Hochtief/Aer Rianta/Düsseldorf Airport* y COMP/M.2315 – *The Airline Group/NATS*.

V. I (b) - Mercado de prestación de servicios de reparación y mantenimiento (“R&M) de equipos de asistencia en tierra

16. Las partes notificantes estiman que el mercado de producto relevante incluye todas las actividades de reparación y mantenimiento de todo tipo de equipos de “handling”. Dentro de este mercado, la partes incluyen tanto el mantenimiento preventivo como correctivo, así como el mantenimiento en pista y de carrocería (chapa y pintura). Estas actividades se realizan tanto sobre instalaciones fijas (las pasarelas para pasajeros o “*fingers*” y equipos de aire acondicionado) como móviles (incluyendo equipos autopropulsados, remorcables y vehículos comerciales que circulan por la rampa del aeropuerto). Las partes afirman que el tipo de calificación técnica del personal que realiza estas actividades es idéntica (mecánicos y electricistas de automoción especializados en mecánica industrial o vehículos pesados) y por lo tanto, todas las compañías que prestan servicios de reparación y mantenimiento sobre equipos de “handling” pueden realizar estas actividades de manera indistinta sobre equipos fijos y móviles.
17. Las partes, no obstante, reconocen que no existe una identidad de propietarios de equipos de “handling” ni de modalidades de contratación. De este modo, las instalaciones fijas pertenecen a AENA, quien contrata servicios de reparación y mantenimiento a través de licitaciones públicas, mientras que la contratación de equipos móviles, propiedad de los operadores de “handling” o las compañías aéreas que practican la autoasistencia en tierra, se realiza a través de procedimientos más flexibles. Las respuestas a la investigación realizada por la Comisión se muestran divididas sobre la necesidad de establecer un mercado diferente para cada tipo de equipo de handling (fijo o móvil). En general, las necesidades de los clientes son relativamente similares y la capacidad técnica para prestar estos servicios es parecida, por lo que los clientes podrían dirigirse a un número variado de proveedores que ofrecen servicios de electromecánica, chapa y pintura.
18. Respecto al ámbito geográfico en el que se prestan servicios de reparación y mantenimiento, las partes notificantes resaltan las similitudes de este mercado con el de prestación de servicios de handling. En este sentido, y aplicando el mismo razonamiento que en el caso de los servicios de handling, las partes defienden que el mercado geográfico es el de cada uno de los aeropuertos donde se prestan estos servicios, así como su respectiva área de influencia. Sin embargo, dada la dificultad y los altos costes que comporta el desplazamiento de los equipos de “handling”, el área de influencia de los aeropuertos para este tipo de servicios se reduce a un radio de 50 kms. Cabe señalar que un número limitado de respuestas a la investigación de mercado estima que dicha área de influencia no existe o podría ser más reducida.
19. Por lo que respecta al presente asunto, no es necesario definir el mercado de producto o geográfico de servicios de reparación y mantenimiento de equipos de handling de manera más precisa, dado que la operación notificada no plantea serias dudas en cuanto a su compatibilidad con el mercado común.

V. II - Apreciación

V. II (a) – Mercados afectados

20. Iberia es el principal agente de handling en España, operando en la actualidad en 37 aeropuertos españoles. Esta compañía, a través de una licitación convocada por AENA en 1992, obtuvo la concesión como agente único de handling en todos los aeropuertos españoles donde se prestan estas actividades. Estos contratos expiraron en el año 2000 y han sido

sucesivamente renovados, hasta la celebración de la próxima licitación, que AENA califica como inminente.

21. El Real Decreto 1161/1999 de 2 de Julio, que traspone la Directiva 96/67/CE, ha abierto el mercado de handling a un segundo agente en aquellos aeropuertos que cuenten con un determinado volumen de pasajeros o de carga⁵. Sobre esta base jurídica, AENA ha otorgado una segunda concesión en aquellos aeropuertos sujetos a los criterios fijados por el citado Real Decreto, de modo que en la actualidad los 16 principales aeropuertos españoles cuentan con un segundo operador de handling compitiendo con Iberia. La inminente nueva convocatoria de concesiones de handling podría cambiar el panorama de estos servicios en España. En efecto, por un lado Iberia podría perder alguno de sus actuales concesiones, y por el otro, AENA prevé la posibilidad de introducir un tercer operador en los principales aeropuertos, posiblemente en Madrid y Barcelona.
22. Por su parte, Gorris está presente como proveedor de servicios de reparación y mantenimiento de equipos de handling, en siete de dichos aeropuertos: Alicante, Barcelona, Ibiza, Madrid, Menorca, Palma de Mallorca y Tenerife Sur, en los que esta igualmente presente Iberia como cliente de estos servicios. En todos ellos tanto Gorris como Iberia poseen cuotas de mercado superiores al 25 % en los mercados de R&M a equipos de asistencia en tierra a aeronaves y como operador de “handling” respectivamente. Por lo tanto, ambos mercados constituyen mercados afectados en estos siete aeropuertos. No existe solapamiento horizontal de las actividades de Gorris (o en el futuro, Serpista) con las de las compañías madres de Serpista, Iberia o Cobra, por lo que no cabe, por el contrario, hablar de mercados afectados horizontalmente.

V. II (b) – Cuotas de mercado

Iberia

23. En **Alicante**, Iberia ostenta una cuota de [40 – 50]%, mientras que Ineuropa tiene el [35 – 45]% y un [0 -15]% sería autoasistencia. En **Barcelona**, Iberia tiene el [55 – 65]%, correspondiendo un [25 – 35]% a Eurohandling y el [5 -15]% a autoasistencia. En **Ibiza**, a Iberia le corresponde un [45 – 55]%, a Ineuropa un [20 – 30] % y un [10 – 20] % sería autoasistencia. En **Madrid**, el [60 – 70]% corresponde a Iberia, el [5 – 15] % a Ineuropa y el [15 – 25]% sería autoasistencia. En **Menorca**, Iberia posee el [45 – 55]%, el [15 – 25]% correspondería a Ineuropa y el [20 – 30]% a autoasistencia. En **Mallorca**, el [30 – 40]% corresponde a Iberia, Ineuropa tiene el [30 – 40]% y la autoasistencia representa un [20 – 30]%. Finalmente, en **Tenerife Sur**, Iberia tiene el [40 – 50]%, correspondiendo a Ineuropa y a la autoasistencia [40 – 50] % y [5 – 15] % respectivamente.

Gorris

24. Las partes han puesto de manifiesto la dificultad para realizar cualquier tipo de estimación relativa al mercado de R&M de equipos de handling. Ello se debe a la ausencia de estadísticas oficiales y la inexistencia de estudios realizados por asociación sectorial o

⁵ Esta regulación dispone los aeropuertos españoles cuyo tráfico anual sea igual o superior a un millón de pasajeros o a 25.000 toneladas de carga deben contar con dos agentes de “handling” para los servicios de rampa, mientras que todos aquellos servicios de asistencia en tierra distintos de los servicios de rampa, así como la autoasistencia, están plenamente liberalizados.

consultora independiente, lo que dificulta la atribución de cuotas a los competidores considerados individualmente y que es estimada globalmente.

25. En el mercado definido como prestación de servicios de R&M a equipos de asistencia en tierra a aeronaves comprendiendo equipos fijos y móviles, las cuotas de mercado estimadas son las siguientes: En **Alicante** [35 – 45]%, en **Barcelona** [25 – 35]%, en **Ibiza** [50 – 60] %, en **Madrid** [35 – 45]%, en **Menorca** [20 – 30] %, en **Mallorca** [25 – 35]% y en **Tenerife Sur** [40 – 50] %.
26. En el mercado definido como prestación de servicios de R&M a equipos móviles de asistencia en tierra a aeronaves, las cuotas de mercado estimadas son las siguientes: En **Alicante** [90 – 100]%, en **Barcelona** [85 – 95] %, en **Ibiza** [50 – 60]%, en **Madrid** [55 – 65]%, en **Menorca** [20 – 30]%, en **Mallorca** [80 – 90]% y en **Tenerife Sur** [90 – 100] %. Airport Assistance Service posee una cuota de mercado en Ibiza del [35 – 45]% y en Menorca del [65 – 75]%. En el resto de los aeropuertos, la cuota de los competidores esta muy repartida, debido a la atomización de la oferta.

V. II (c) - Aspectos de integración vertical

27. Como se ha señalado, tras la realización de la operación, se produce una integración vertical entre, por un lado, Serpista que prestará servicios de reparación y mantenimiento de equipos de asistencia en tierra a aeronaves, y por otro lado, Iberia como prestador de servicios de asistencia en tierra a aeronaves.
28. Por ello, la Comisión ha estudiado las características de la actividad de R&M, así como su estructura competitiva con objeto de determinar en qué medida la creación de Serpista podría crear incentivos para dificultar el normal desarrollo de las actividades de sus competidores en el mercado de asistencia en tierra a aeronaves.

- La actividad de R&M

29. La actividad de reparación y mantenimiento de equipos de asistencia en tierra a aeronaves tiene como principal objetivo la realización de todos los trabajos de mantenimiento necesarios para que dichos equipos estén operativos durante el mayor tiempo posible, aprovechando al máximo sus capacidades para que lleguen al final de su vida técnica y cumpliendo con los requisitos necesarios de seguridad. Las partes indican que el impacto de los costes de los servicios de reparación y mantenimiento en las empresas que prestan servicios de asistencia en tierra a aeronaves es mínimo. La información recibida del mercado confirma que este coste puede aproximarse en torno al 5% del coste total de la actividad.

- La demanda

30. En España existen tres tipos de demandantes potenciales de servicios de reparación y mantenimiento a equipos de asistencia en tierra: AENA como entidad aeroportuaria, que convoca periódicamente licitaciones públicas para la realización de servicios de reparación y mantenimiento de sus equipos, las propias compañías aéreas que se prestan a sí mismas servicios de handling y, finalmente, los operadores de handling.

31. Los operadores de handling, distintos de Iberia, que operan en la actualidad en los aeropuertos españoles son filiales integradas con las divisiones de servicios de dos las principales empresas constructoras españolas. En concreto estas compañías son dos:
- (i) Ineuropa Handling, perteneciente al Grupo Acciona; y
 - (ii) Eurohandling/Iberhandling, participadas por el grupo FCC.
32. La convocatoria de las licitaciones para otorgar las concesiones de handling en los aeropuertos españoles por parte de AENA puede resultar en la entrada en el mercado de otros operadores ligados también a grupos constructores españoles de relevancia, como Ferrovial (que ha firmado una alianza con el grupo multinacional líder en el mercado europeo de handling Menzies) y FCC (a través de su filial Flightcare) que pueden concurrir por la obtención de dichas concesiones.
33. Las compañías operadoras de handling (ya sea “auto-handling” o handling a terceros) aseguran la R&M de sus equipos a través de servicios propios o bien lo subcontratan con terceros. Para ello, pueden convocar procesos de concurrencia limitada de ofertas a través de la solicitud de precio y condiciones a ciertas compañías o bien se ponen en contacto directamente con ciertos proveedores con objeto de encargar la realización de trabajos aislados o sistemáticos de R&M. Las compañías de handling, al estar ligadas a grupos de construcción y servicios cuentan con recursos técnicos y financieros suficientes que les otorgan una firme posición negociadora, que les permite, por ejemplo, no entrar necesariamente en contratos de larga duración.

- La oferta

34. En la actualidad, los servicios de R&M son ofrecidos por empresas no integradas en grandes grupos industriales, siendo Gorris el principal oferente de servicios globales de reparación y mantenimiento para equipos de “handling”. De acuerdo con la información recabada por la Comisión, existen otros dos proveedores específicos de servicios de R&M de equipos de handling: Airport Assistance Services (AAS)⁶ y Autocam⁷, si bien este último está presente sólo en Canarias, que desarrollan actividades de R&M de equipos de handling como contratistas principales.
35. Asimismo, existen otros oferentes de estos servicios, que realizan frecuentemente trabajos específicos de reparación y mantenimiento de equipos de handling. Se trata en general de talleres que desarrollan habitualmente sus actividades en el sector más general de reparación y mantenimiento de vehículos de automoción (chapa, pintura, electromecánica). La Comisión ha constatado que Iberia ha solicitado recientemente ofertas a este tipo de empresas para la selección de contratista principal de R&M en diversos aeropuertos. Se ha constatado igualmente que en estos casos, estos oferentes han enviado ofertas y han mostrado su disponibilidad para hacer desplazamientos hacia localidades en donde no tienen talleres

⁶ Airport Assistance Services es una compañía española inicialmente establecida en el aeropuerto de Sevilla donde prestaba servicios de R&M de equipos de “handling” desde finales de 1998. Esta compañía presta servicios de R&M de handling en Málaga, Bilbao, San Sebastián, Granada, Gerona, Ibiza, Almería, Melilla, Pamplona, Reus, Vitoria y Jerez.

⁷ Autocam es una compañía canaria, dedicada al mantenimiento de vehículos en general, que penetró recientemente en los aeropuertos de Las Palmas, Fuerteventura y Arrecife, sin contar con experiencia previa en el sector.

fijos. La atomización de la oferta es todavía mayor si se tiene en cuenta la subcontratación que frecuentemente se realiza por parte de estos contratistas principales.

- Barreras de entrada

36. En vista de las características técnicas y económicas de la actividad, las partes notificantes entienden que no existen requisitos específicos o barreras de entrada que impidan acceder a determinado contrato de reparación y mantenimiento en un aeropuerto, a aquellas compañías que no están presentes en el mismo. Las partes basan esta afirmación fundamentalmente en que no existe una formación especialmente cualificada que imponga restricciones en el acceso a la mano de obra requerida para prestar estos servicios así como en que no es necesario contar con instalaciones físicas en un determinado aeropuerto para acceder a un contrato de reparación y mantenimiento de equipos de “handling”.

Mano de obra

37. La realización de este tipo de servicios requiere disponer de personal cualificado como electricistas de automoción especializados en mecánica industrial o vehículos pesados. Las partes han indicado que la mano de obra constituye el capítulo de coste fundamental en el desarrollo de estas actividades y que, además, la formación del personal es accesible tanto por su naturaleza como por el hecho de que puede ser proporcionada en último término por los fabricantes de equipos. Las partes entienden por lo tanto que la mano de obra cualificada para la realización de estas actividades no constituye un recurso particularmente escaso. La mayoría de las respuestas obtenidas por la Comisión en su investigación de mercado confirman la valoración realizada por las partes.

Instalaciones físicas

38. Las partes entienden también que la norma general consiste en que las empresas que realizan actividades de R&M de equipos de “handling” no disponen de espacio propio dentro del aeropuerto, y operan en las instalaciones de la compañía de “handling” que les ha contratado para prestar sus servicios. Sin embargo, Gorris dispone de espacio para uso propio en los aeropuertos de Madrid, Palma de Mallorca y Tenerife Sur mientras que AAS dispone, a su vez, de espacio para uso propio en el aeropuerto de Jerez.

39. Las respuestas recibidas durante la investigación de mercado indican que las labores de reparación y mantenimiento deben llevarse a cabo en unas instalaciones adecuadas y confirman que estos trabajos pueden desarrollarse, y de hecho se desarrollan en numerosos casos, en las propias instalaciones del operador de “handling”. Esto sucede, tanto en los casos de R&M interno como los casos en que sea una empresa externa como Gorris, AAS o Autocam quien realice estas labores. Por razones comerciales, Gorris ha optado por proveerse de un espacio propio en la zona de carga del aeropuerto de Madrid-Barajas, que opera mediante un régimen de concesión pública del suelo concedida por un plazo de [...] años. Durante la investigación de mercado, se ha indicado a la Comisión que la falta de espacio en este aeropuerto podría constituir una barrera de entrada para la posible entrada de competidores de Serpista.

40. La Comisión ha prestado por tanto, particular atención a la disponibilidad de espacio en el aeropuerto de Madrid-Barajas habida cuenta de la importancia de este aeropuerto en razón de su volumen y localización geográfica. Una posible limitación de espacio en este aeropuerto dificultaría el normal desarrollo de las actividades de reparación y mantenimiento a los competidores de Iberia en el mercado de servicios de handling. Esta dificultad se daría tanto

en el caso de que estas actividades la realicen los mismos operadores de handling como en el supuesto de que se subcontraten a competidores de Serpista. Por lo tanto, la carencia de un espacio adecuado limitaría las alternativas para aquellos competidores de Iberia que, por razones estratégicas, no deseen confiar la reparación de sus equipos a una empresa participada por un competidor.

41. Las partes indican que cualquier competidor actual o potencial de Serpista puede obtener de AENA la puesta a disposición del espacio necesario para instalar lo que se denomina una solución móvil (que puede consistir en una carpa o en una nave prefabricada). Según las partes, esta solución no puede considerarse excepcional y representa una alternativa efectiva, de rápida instalación y accesible mediante fórmulas de alquiler o compra. La Comisión ha constatado que esta solución ha sido utilizada en otros ámbitos como el catering, sin embargo no se ha podido confirmar que esta solución haya sido utilizada en el pasado en el ámbito de la actividad de R&M. De acuerdo con la información recabada, la Comisión no puede considerar que las soluciones móviles constituyan por sí mismas una alternativa válida en el supuesto de que existiese una restricción de espacio para uso propio en el aeropuerto.
42. Las partes añaden que en todo caso la disponibilidad de espacio aeroportuario para labores de R&M en el área de Madrid-Barajas va a aumentar sensiblemente dado que la nueva terminal T4 (ya inaugurada oficialmente) entrará en funcionamiento a partir del primer trimestre del 2005. La Comisión ha confirmado durante la investigación de mercado, y a través de contactos directos con AENA que la apertura de las nuevas instalaciones va a tener un efecto de descongestión en todas las actividades. El Plan Director, que establece las directrices para la ampliación del aeropuerto, prevé una superficie aproximada de 1.800 hectáreas, de las cuales 420 estarán destinadas a zona de servicios y 175 a zona industrial. Esta ampliación proporciona, por lo tanto, espacio suplementario suficiente, de forma que la disponibilidad de espacio no constituirá un obstáculo para el normal desarrollo de las actividades de R&M.

Conclusión

43. En vista del perfil de las empresas demandantes de estos servicios, que les permite tener una posición de negociación fuerte y de la accesibilidad de los medios humanos y materiales para efectuar estas actividades, la Comisión entiende que no existen barreras sustanciales para la entrada de nuevos oferentes o para internalizar las actividades de R&M si se considera conveniente.

V. II (d) - Evaluación competitiva: La viabilidad de una estrategia de exclusión

44. La Comisión ha analizado en qué medida es efectiva en este mercado una estrategia de exclusión a través de la actividad de R&M a la vista de las características técnicas y económicas de esta actividad. Las partes entienden que dicha estrategia no es viable dadas las bajas barreras de entrada en esta actividad. Además, las partes indican que la presencia de ACS en el accionariado de Serpista reduce los incentivos para llevar a cabo estrategias que favorezcan a Iberia en el sector de “handling”, donde ACS no realiza actividades y que puedan acarrear finalmente una pérdida de clientes y una disminución de ingresos.
45. La Comisión entiende que, a la vista de las bajas barreras antes mencionadas, el bajo impacto de los costes de R&M así como la presencia de ACS en el accionariado de Serpista, la estrategia de exclusión no parece efectiva a medio plazo. Únicamente en el corto plazo podría obstaculizarse la actividad de los competidores en la actividad de “handling”. Esta estrategia no tendría efectos sobre la estructura en el mercado y conllevaría en último

término la pérdida del operador de “handling” como cliente ante una degradación del servicio (retrasos en beneficio de equipos de Iberia, etc.). Por tanto, una estrategia obstruccionista no permite obtener una ventaja comparativa sustancial y en último término reducirá el nivel de ingresos de quien la practique.

VI. CONCLUSIÓN

46. Por los motivos expuestos, la Comisión ha decidido no oponerse a la operación notificada y declararla compatible con el mercado común y con el Acuerdo EEE. La presente decisión se adopta en aplicación de la letra b) del apartado 1 del artículo 6 del Reglamento del Consejo (CEE) nº 4064/89.

Por la Comisión,

(firmado)
Mario MONTI
Miembro de la Comisión