



RESOLUCIÓN (Expte. C-0044/08, AIR BERLIN/CONDOR)

CONSEJO

D. Luis Berenguer Fuster, Presidente
D. Fernando Torremocha García-Sáenz, Vicepresidente
D. Emilio Conde Fernández Oliva, Consejero
D. Miguel Cuerdo Mir, Consejero
D^a Pilar Sánchez Núñez, Consejera
D. Julio Costas Comesaña, Consejero
D^a M^a Jesús González López, Consejera
D^a Inmaculada Gutiérrez Carrizo, Consejera

En Madrid, a 25 de marzo de 2008.

Visto el expediente tramitado de acuerdo a la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, referente a la operación de concentración económica consistente en la adquisición por AIR BERLIN PLC del control exclusivo de CONDOR FLUGDIENST GMBH (Expte. C/0044/08), actuando como Ponente la Consejera D^a Pilar Sánchez Núñez, y estando de acuerdo con el informe y la propuesta remitidos por la Dirección de Investigación, el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia ha resuelto, en aplicación del artículo 57.2.c) de la mencionada Ley, acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, considerando que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva por las razones expuestas en el referido informe de la Dirección de Investigación.

Asimismo, de acuerdo con la propuesta de la Dirección de Investigación se acuerda no levantar la suspensión de la ejecución de la concentración.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Investigación de la Comisión Nacional de la Competencia y notifíquese a los interesados, haciéndoles saber que la misma no es recurrible por ser un acto de mero trámite.



INFORME Y PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

EXPEDIENTE C/0044/08 AIR BERLIN / CONDOR

Con fecha 11 de enero de 2008 ha tenido entrada en esta Dirección de Investigación notificación relativa a la operación de concentración consistente en la adquisición por parte de AIR BERLIN PLC. ("AIR BERLIN") del control exclusivo sobre CONDOR FLUGDIENST GMBH ("CONDOR").

Dicha notificación ha sido realizada por AIR BERLIN, según lo establecido en el artículo 9 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (en adelante "LDC") por superar el umbral establecido en el artículo 8.1.a) de la citada norma. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 261/2008, de 22 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Defensa de la Competencia.

El artículo 57.2.c) de la LDC establece que el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia dictará resolución en primera fase en la que podrá "acordar iniciar la segunda fase del procedimiento, cuando considere que la concentración puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en todo o parte del mercado nacional".

Asimismo, el artículo 38.2 de la LDC añade: "El transcurso del plazo máximo establecido en el artículo 36.2.a) de esta Ley para la resolución en primera fase de control de concentraciones determinará la estimación de la correspondiente solicitud por silencio administrativo, salvo en los casos previstos en los artículos 9.5, 55.5 y 57.2.d) de la presente Ley".

De acuerdo con lo estipulado en el 9.6 de la LDC, la notificante solicita que se levante la suspensión de la ejecución de la concentración.

Con fecha 18 de enero de 2008, esta Dirección de Investigación solicitó a la Entidad Pública Empresarial de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), información necesaria para resolver el expediente de referencia, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 39.1 de la Ley 15/2007.

En virtud de lo dispuesto en el artículo 37.1.b) de la Ley 15/2007, la solicitud de dicha información suspendió el transcurso de los plazos máximos para resolver el expediente de referencia, en la medida en que contiene elementos de juicio necesarios para que la Comisión Nacional de la Competencia pueda valorar la operación de concentración notificada. La información requerida fue cumplimentada el 13 de febrero de 2008.

En ejercicio de lo dispuesto en el artículo 55.5 de la Ley 15/2007, la Dirección de Investigación requirió del notificante con fecha 15 de febrero de 2008 información de carácter necesario para la resolución del expediente. La información requerida fue cumplimentada con fecha 4 de marzo de 2008.

Según lo anterior, la fecha límite para acordar iniciar la segunda fase del procedimiento es el **26 de marzo de 2008**, inclusive. Transcurrida dicha fecha, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación de concentración notificada consiste en la adquisición por AIR BERLIN del control exclusivo de CONDOR.

La operación de concentración se instrumenta a través de un contrato de canje de participaciones y acciones firmado el 20 de septiembre de 2007 por AIR BERLIN y THOMAS COOK AG (THOMAS COOK), que se ejecutará en dos fases.

En la actualidad el capital social de CONDOR pertenece a la aerolínea de bandera alemana DEUTSCHE LUFTHANSA AG (LUFTHANSA) (24,9%) y a THOMAS COOK (75,1%), y además existen derechos de adquisición preferente recíprocos de cada uno de los accionistas sobre el paquete accionarial del otro. Asimismo, existe una opción de compra a favor de THOMAS COOK y una opción de venta a favor de LUFTHANSA sobre el 24,9% del capital social de CONDOR perteneciente a LUFTHANSA.

La primera fase de la operación se llevará a cabo el 10 de febrero de 2009, fecha en la que vencen las limitaciones acordadas por THOMAS COOK y LUFTHANSA que impiden la transmisión de las participaciones de CONDOR. Ese día AIR BERLIN adquirirá el 75,1% del capital social de CONDOR perteneciente a THOMAS COOK.

Por otra parte, ese mismo día y de manera inmediatamente anterior, THOMAS COOK adquirirá mediante el ejercicio de su opción de compra el 24,9% del capital de CONDOR perteneciente a LUFTHANSA.

Aunque LUFTHANSA dispone de un derecho de adquisición preferente sobre el 75,1% del capital social de CONDOR en manos de THOMAS COOK, según la notificante, LUFTHANSA ha anunciado que no ejercitará el mismo. Adicionalmente, dicho derecho de adquisición preferente vence en el momento que se ejecute la opción de compra de THOMAS COOK sobre el 24,9% del capital de CONDOR perteneciente a LUFTHANSA.

No obstante, conviene tener en cuenta que la adquisición del 24,9% de CONDOR por THOMAS COOK dará lugar a un derecho de recompra por parte de LUFTHANSA sobre dicho paquete, que vencerá el 10 de febrero de 2010.

La segunda fase de la operación se llevará a cabo el 10 de febrero de 2010, una vez que venza dicho derecho de adquisición preferente de LUFTHANSA. Ese día AIR BERLIN comprará a THOMAS COOK el 24,9% del capital social de CONDOR que todavía no estaría en sus manos.

Como contrapartida por la venta de sus acciones en CONDOR a AIR BERLIN, THOMAS COOK, recibirá en cada una de las fases, vía ampliación de capital, acciones de AIR BERLIN, que alcanzarán como máximo el 29,99% del capital social de AIR BERLIN. No obstante, según la notificante, esta entrada de THOMAS COOK en el capital social de AIR BERLIN no implicará una modificación en la estructura de control de AIR BERLIN.

El cambio estable en la estructura de control de CONDOR se producirá tras ser completada la primera fase, adquiriendo AIR BERLIN el control exclusivo sobre CONDOR, en la medida en que, según la notificante, THOMAS COOK no dispondrá de derechos de veto en CONDOR.

Por lo tanto, la segunda fase, consistente en la adquisición del 24,9% de las acciones de CONDOR por AIR BERLIN, no dará lugar a una concentración de conformidad con el artículo 7.1.b) de la Ley 15/2007.

II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

La cláusula 20 del contrato de canje citado recoge un pacto de no competencia y no captación de THOMAS COOK con CONDOR, durante un periodo [durante un periodo no superior a tres años] a contar a partir del 10 de febrero de 2009.

El apartado 3 del artículo 10 de la Ley 15/2007 establece que “podrán entenderse comprendidas determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización”.

Teniendo en cuenta los precedentes nacionales y comunitarios, así como 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), se considera que en el presente caso, y en lo que respecta a España, el contenido y la duración de las cláusulas de no competencia y de no captación no van más allá de lo que de forma razonable exige la operación de concentración notificada.

III. APLICABILIDAD DE LA LEY 15/2007 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, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas, por no alcanzar los umbrales descritos en su artículo 1. Asimismo, la notificante señala que independientemente del método de asignación geográfica del volumen de negocios que se utilice (localización del comprador, 50/50, etc.), la operación no sería de dimensión comunitaria, en la medida en que bajo todas estas metodologías AIR BERLIN y CONDOR obtienen más de dos tercios de su volumen de negocios comunitario en Alemania.

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.a) de la misma.

La ejecución de la operación de concentración está condicionada a su autorización por parte de las autoridades de competencia de Alemania, Portugal y Austria.

La autoridad austriaca de Defensa de la Competencia ha aprobado la operación el pasado 18 de diciembre de 2007. La autoridad alemana recibió la notificación el 5 de octubre de 2007 y la autoridad portuguesa la recibió el pasado 7 de febrero de 2008.

IV. LEVANTAMIENTO DE LA SUSPENSIÓN DE LA OPERACIÓN

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 9.6 de la Ley 15/2007, la notificante ha solicitado el levantamiento de la obligación de suspensión de la ejecución de la operación. Dicha solicitud se basa en que la operación notificada no tiene efectos negativos en los mercados y consumidores españoles.

El artículo 9.6 de la Ley 15/2007 establece que una resolución de levantamiento de la suspensión de ejecución debe ponderar, entre otros factores, los perjuicios que la suspensión de la ejecución causaría a los partícipes en la operación.

En el presente caso, no resulta adecuado acordar el levantamiento de la suspensión de la ejecución de la operación, pues dicha suspensión no causa ningún perjuicio a las empresas

participes, en la medida en que conforme al calendario presentado por la notificante, la operación de concentración no puede ejecutarse antes del 10 de febrero de 2009. Para entonces, es previsible que el presente procedimiento de control de concentraciones haya finalizado, conforme a los plazos previstos en la Ley 15/2007.

V. PARTES DE LA OPERACIÓN

V.1 “AIR BERLIN PLC” (AIR BERLIN)

AIR BERLIN es el socio principal de la sociedad comanditaria alemana AIR BERLIN PLC & Co. Luftverkehrs KG.

AIR BERLIN es una compañía aérea miembro de la IATA que opera rutas de corto y medio recorrido en Europa y destinos turísticos cercanos a ésta. Sin embargo, desde la reciente adquisición de LTU, que dio lugar al expediente nacional N-07044, ha ampliado su oferta a destinos de largo recorrido.

Según la notificante, AIR BERLIN sigue un modelo híbrido, pues ofrece precios económicos pero dispone de elementos comerciales ajenos a las aerolíneas de bajo coste, como programas de fidelización, proporcionar servicios de catering, reserva de asientos, etc. Por norma general los pasajeros individuales tienen más peso en sus vuelos, aunque vende parte de sus asientos a tour-operadores ([30%-40%] % según la notificante).

La estrategia de AIR BERLIN en España ha sido crear un *hub* en Palma de Mallorca, lo que le ha permitido conectar 19 aeropuertos alemanes¹ y 5 europeos² con 14 ciudades españolas en territorio peninsular y las Islas Baleares, además de 3 en Portugal³. AIR BERLIN ofrece asimismo vuelos directos a diversos destinos dentro de España, sobre todo a las Islas Canarias⁴.

AIR BERLIN presta servicios de mantenimiento y asistencia técnica⁵ para aeronaves de su propia flota y también a terceros, en aeropuertos alemanes y Palma de Mallorca. La facturación por estos servicios en 2006 fue de [...] millones de euros.

La flota actual de AIR BERLIN es de 124 aviones, aunque a efectos de renovarla y ampliarla ha encargado nuevas aeronaves y planea tener alrededor de [...] en el año 2017.

AIR BERLIN cotiza en la Bolsa de Frankfurt y según la notificante, no está controlada por ninguna persona física o jurídica. A 31 de enero de 2008, los principales accionistas de AIR BERLIN eran: Harlem One (18,6%), Deutsche Bank (15,1%), Morgan Chase & Co. (5,0%) y Moab Investments Ltd: (3,1%).

Tras la ejecución de la operación de concentración y la entrada de THOMAS COOK en el capital social de AIR BERLIN, la notificante prevé que THOMAS COOK disponga del 29,9% del capital social de AIR BERLIN, seguido de Harlem One (13,4%), Deutsche Bank (10,3%), Morgan Chase & Co. (3,6%) y Moab Investments Ltd: (2,2%).

¹ Berlín, Bremen, Dortmund, Dresde, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Hamburgo, Hanover, Colonia/Bonn, Leipzig, Munich, Münster, Nuremberg, Paderborn, Rostock, Stuttgart, Saarbrücken y Sylt.

² Ámsterdam, Basilea, Copenhague, Milán, Zúrich.

³ Alicante, Almería, Oviedo, Barcelona, Bilbao, Faro, Ibiza, Jerez de la Frontera, Lisboa, Madrid, Mahón, Málaga, Murcia, Oporto, Santiago de Compostela, Sevilla y Valencia.

⁴ Barcelona, Alicante, Almería, Ibiza, Málaga e Islas Canarias.

⁵ AIR BERLIN dispone de estos servicios en los aeropuertos de Dusseldorf, Berlín-Tegel, Munster, Paderborn, Nuremberg, Frankfurt, Colonia/Bonn, Erfurt, Dortmund y Palma de Mallorca.

Según la notificante, con esta nueva estructura de capital social de AIR BERLIN, THOMAS COOK no dispondrá previsiblemente de una mayoría relativa en las Juntas Generales de Accionistas, por lo que la notificante considera que en ningún momento THOMAS COOK tendrá el control exclusivo de AIR BERLIN.

Por otra parte, AIR BERLIN posee el 24% del capital social de la compañía aérea NIKI, que opera desde Austria, participación que según la notificante no es de control.

La facturación de AIR BERLIN en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE AIR BERLIN (MILLONES EUROS)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[>2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España*	[<60]	[>60]	[>60]

**Este volumen de ventas ha sido calculado mediante el criterio de localización geográfica del cliente en el momento de la compra. Conforme al criterio 50/50 esta cifra, en 2006, asciende a [>60] millones si se incluye LTU.*

Fuente: Notificación.

V.2 “CONDOR FLUGDIENST GMBH” (CONDOR)

En la actualidad CONDOR pertenece en un 24,9% a la aerolínea de bandera alemana LUFTHANSA y en un 75,1% al tour-operador alemán THOMAS COOK AG, una filial indirecta del holding financiero Arcandor AG.

CONDOR es, según la notificante, una aerolínea de tipo híbrido, que programa rutas dentro de Alemania y también de medio alcance en Europa, además de vuelos de larga distancia desde aeropuertos alemanes y variados destinos mundiales, eminentemente turísticos.

La estrategia de CONDOR en España consiste en operar vuelos desde 10⁶ (9 a partir del verano 2008) aeropuertos alemanes a diversos destinos españoles, que pueden variar en función de la temporada, pero que tradicionalmente consisten en 11 aeropuertos españoles, centrándose en destinos insulares, situándose sólo 3 en la Península⁷.

Esta compañía se auto presta servicios de mantenimiento y asistencia técnica⁸ para aeronaves de su propia flota. Asimismo, CONDOR posee una flota de 35 aviones y no planea ampliar su flota. Su base principal se sitúa en el aeropuerto de Frankfurt.

CONDOR es desde 2007 una aerolínea verticalmente integrada, pues su matriz desde entonces, Thomas Cook, realiza actividades de tour-operador. CONDOR tradicionalmente actuaba como operador charter de LUFTHANSA, aunque en los últimos años su modelo de negocio ha evolucionado y ha empezado a vender asientos individuales en todos los vuelos, en cualquier caso las ventas a tour-operadores siguen siendo elevadas ([60-70%]). Según la notificante, el grueso de sus ventas se dirige a THOMAS COOK⁹, aunque también vende a terceros tour-operadores.

⁶ Berlin, Bremen (hasta verano 2008), Dusseldorf, Frankfurt, Hamburgo, Hannover, Colonia/Bonn, Leipzig, Munich, Stuttgart

⁷ Barcelona, Málaga y Jerez de la Frontera.

⁸ CONDOR dispone de estos servicios en los aeropuertos de Berlín-Schonnefeld, Leipzig, Stuttgart y Hannover.

⁹ De acuerdo con la notificante, en el año turístico 2006/2007 alrededor del [60-70%] % de los pasajeros aéreos de THOMAS COOK fueron transportados por AIRBERLIN/LTU y CONDOR.

En la temporada de invierno 2005/2006 la aerolínea de bandera alemana LUFTHANSA comenzó a operar vuelos de alimentación a los vuelos de medio y largo recorrido de CONDOR, es decir, LUFTHANSA empezó a operar la primera o la segunda parte de un recorrido que ofrece CONDOR como propio, de modo que el otro tramo se realizase con un número de pasajeros mayor para así rentabilizar más el trayecto¹⁰. Las partes afirman que este acuerdo tiene su origen en el pasado de CONDOR como filial de bajo coste de la aerolínea alemana de bandera, y que a pesar de que LUFTHANSA no ha cancelado hasta la fecha ningún vuelo ni ha manifestado su intención de rescindir su cooperación con CONDOR¹¹, sí ha rescindido otro acuerdo que mantenían según el cual CONDOR podía usar las capacidades libres de LUFTHANSA durante el fin de semana a una tarifa especial.

La facturación de CONDOR en los tres últimos ejercicios económicos, conforme al artículo 5 del Real Decreto 261/2008, es, según la notificante, la siguiente:

VOLUMEN DE VENTAS DE CONDOR (MILLONES EUROS)			
	2004	2005	2006
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España*	[<60]	[<60]	[<60]

**Este volumen de ventas ha sido calculado mediante el criterio de localización geográfica del cliente en el momento de la compra.*

Fuente: Notificación

VI. MERCADOS RELEVANTES

VI.1. Introducción

El ámbito principal en que se enmarca la presente operación es el sector de servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, actividad en la que están presentes tanto la adquirente AIR BERLIN como la adquirida CONDOR.

Para definir los mercados relevantes afectados en el presente caso, hay que tener en cuenta que las rutas en las que se solapan las partes con origen o destino en España tienen un carácter fundamentalmente turístico, lo que tiene efectos sobre el carácter de la demanda.

Tanto las actividades de AIR BERLIN como las de CONDOR incluyen fundamentalmente vuelos regulares entre España y Alemania, mientras que los vuelos no regulares de las partes tienen una presencia marginal, por lo que a los efectos de la presente operación no tiene sentido realizar una distinción entre vuelos regulares y no regulares, ni siquiera como *proxy* de las ventas individualizadas de billetes. Por ello, a los efectos de la presente operación, sólo se analizarán los vuelos regulares en las rutas afectadas.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que en estas rutas una parte muy importante de los pasajeros es captada a través de tour-operadores¹². Por ello, a los efectos de la presente operación será necesario delimitar en qué medida las ventas individualizadas y las ventas a tour-operadores corresponden al mismo mercado de producto.

¹⁰ A pesar de que el listado de este tipo de rutas operadas mediante vuelos de alimentación es extenso, de acuerdo con la información aportada por las partes en ninguno de los casos se superó el número de 656 pasajeros transportados y con frecuencia este número es inferior a 10 pasajeros por ruta y temporada. Al tratarse de cifras tan poco representativas no serán tenidas en cuenta a la hora de contabilizar las rutas con solapamiento entre las partes.

¹¹ [...].

¹² Según la notificante, los pasajeros captados a través de tour-operadores oscilan entre el [0-10%] en la ruta Barcelona-Munich y el [90-100%] en la ruta Fuerteventura-Leipzig para el año turístico 2006/2007.

VI.2. Rutas

Los precedentes nacionales¹³ y comunitarios¹⁴ han considerado que cada ruta o grupo de rutas de transporte aéreo regular de pasajeros configura su propio mercado de producto y geográfico (lo que es conocido como el enfoque OD), en el que se incluyen todas aquellas alternativas de conexión entre los puntos de origen y destino que pueden ser consideradas sustituibles.

En este sentido, cada ruta o grupo de rutas, según los precedentes señalados, comprendería (i) los vuelos directos entre el punto de origen y destino; (ii) los vuelos directos de áreas de captación que se solapan significativamente con el área de los aeropuertos afectados; (iii) los vuelos indirectos que puedan sustituir a los directos.

Desde el punto de vista de la demanda, para cada ruta la sustituibilidad entre aeropuertos y entre vuelos directos e indirectos dependerá de lo que el pasajero potencial esté buscando en términos de precio, horario, frecuencia en los vuelos y acceso al aeropuerto.

En la presente operación, se considerarán relevantes las rutas entre Alemania y España en las que se solapan las partes. Según la notificante, existen 72 rutas con solapamiento (de las cuales 8 tienen como origen/destino algún punto de la Península¹⁵ y el resto son orígenes/destinos insulares).

Según la notificante, la gran mayoría de los clientes de AIR BERLIN y CONDOR viajan a España por motivos turísticos y de ocio, de forma que la demanda se caracteriza en muchas rutas por sus picos de demanda estacionales, en particular durante las vacaciones de verano y de invierno, de ahí que se puede distinguir entre las rutas que según las partes se solaparían únicamente en verano (26¹⁶) y únicamente en invierno (8¹⁷), de las que se solaparían todo el año (38¹⁸).

¹³ Ver casos C/0024/07 EASYJET/GB, AIR BERLIN-LTU (N-07044 del SDC y C-105/07 del TDC), N-06118 TAP / PORTUGALIA, N-240 HESPERIA/IBERIA/ BINTER CANARIAS; N-178 AIR NOSTRUM/BINTER MEDITERRANEO; N-253 EASY JET/ NEWGO 1/GO FLY.

¹⁴ Algunas de ellas son M.4439 Ryanair/Aer Lingus, M.3940-Lufthansa/Eurowings, M.3770-Lufthansa/Swiss, M. 3280 Air France/KLM, M.2672-SAS/Spanair y M.2041-United/US Airways.

¹⁵ Estas son Jerez de la Frontera-Munich; Jerez de la Frontera-Frankfurt; Málaga-Frankfurt; Málaga-Munich; Barcelona-Munich; Málaga-Stuttgart; Jerez de la Frontera-Stuttgart y Jerez de la Frontera-Düsseldorf.

¹⁶ Lanzarote-Munich; Lanzarote-Stuttgart; Gran Canaria-Dresde; Gran Canaria-Stuttgart; Palma de Mallorca-Bremen; Palma de Mallorca-Dresde; Palma de Mallorca-Hanover; Palma de Mallorca-Hamburgo; Palma de Mallorca-Colonia/Bonn; Palma de Mallorca-Leipzig; Palma de Mallorca-Münster / Osnabrück; Palma de Mallorca-Nuremberg; Palma de Mallorca-Paderborn; Sta. Cruz la Palma-Munich; Sta. Cruz la Palma-Stuttgart; Jerez de la Frontera-Düsseldorf; Jerez de la Frontera-Stuttgart; Mahón-Düsseldorf; Mahón-Frankfurt; Mahón-Stuttgart; Málaga-Stuttgart; Ibiza-Düsseldorf; Ibiza-Frankfurt; Ibiza-Hamburgo; Ibiza-Munich e Ibiza-Stuttgart.

¹⁷ Lanzarote-Berlín; Lanzarote-Colonia/Bonn; Lanzarote-Leipzig; Lanzarote-Hamburgo; Lanzarote-Hanover; Sta. Cruz la Palma-Düsseldorf; Tenerife-Colonia/Bonn y Fuerteventura-Leipzig.

¹⁸ Lanzarote-Düsseldorf; Lanzarote-Frankfurt; Fuerteventura-Berlín; Fuerteventura-Düsseldorf; Fuerteventura-Frankfurt; Fuerteventura-Hamburgo; Fuerteventura-Hanover; Fuerteventura-Colonia/Bonn; Fuerteventura-Munich; Gran Canaria-Berlín; Gran Canaria-Düsseldorf; Gran Canaria-Frankfurt; Gran Canaria-Hamburgo; Gran Canaria-Hanover; Gran Canaria-Colonia/Bonn; Gran Canaria-Leipzig; Gran Canaria-Munich; Palma de Mallorca-Berlín; Palma de Mallorca-Düsseldorf; Palma de Mallorca-Frankfurt; Palma de Mallorca-Munich; Palma de Mallorca-Stuttgart; Sta. Cruz la Palma-Berlín; Sta. Cruz la Palma-Hamburgo; Sta. Cruz la Palma-Hanover; Sta. Cruz la Palma-Leipzig; Tenerife-Berlín; Tenerife-Düsseldorf; Tenerife-Frankfurt; Tenerife-Hamburgo; Tenerife-Hanover; Tenerife-Leipzig; Tenerife-Munich; Jerez de la Frontera-Munich; Jerez de la Frontera-Frankfurt; Málaga-Frankfurt; Málaga-Munich y Barcelona-Munich.

Estos diferentes solapamientos por temporadas, así como el hecho de que en ciertos casos las cuotas cambian considerablemente en función de si se trata de temporada de verano o de invierno, hacen que para la presente operación sea conveniente analizar separadamente las temporadas de verano e invierno dejando abierta la posibilidad de diferenciar el mercado de producto por temporadas. Todo ello sin perjuicio de que para llegar a una conclusión definitiva sobre esta cuestión sería necesario realizar un análisis en mayor profundidad.

Como se ha citado con anterioridad, al margen del número de rutas en las que hay solapamiento según la notificante, existe una serie de rutas que CONDOR oferta gracias a la combinación con vuelos de alimentación de LUFTHANSA amparados por un “Acuerdo de Prorrato Especial” que, de acuerdo con la notificante, constituye una forma típica de cooperación entre aerolíneas, basada en condiciones establecidas por la IATA. Estas rutas adicionales no serán tenidas en cuenta de cara al presente informe debido a su escasa importancia tanto en porcentaje como en valores absolutos¹⁹.

VI.3. Sustituibilidad entre aeropuertos

La notificante considera que la sustituibilidad entre aeropuertos alemanes es elevada y llega incluso a plantear la posibilidad de dividir por zonas muy genéricas (“Norte de Alemania²⁰”, “Sur de Alemania²¹”, “Este de Alemania²²” y “Oeste de Alemania/Nord-Rhein Westfalen²³”), en línea con lo que ofrecen las páginas web de AIR BERLIN y CONDOR, lo que amplía muy considerablemente el mercado geográfico relevante.

Los antecedentes nacionales y comunitarios citados consideran que los mismos pares de rutas de dos aeropuertos son sustitutivos entre sí cuando las áreas de captación de dichos aeropuertos se solapan de manera significativa. Para ello es necesario analizar el tiempo de viaje, el coste del viaje, las frecuencias, horarios, duración de los vuelos, calidad del servicio, etc. En general, el *proxy* de referencia usado es que las distancias entre aeropuertos no superen los 100 km. y 1 hora en tiempo de viaje.

A los efectos de la presente operación, y dadas las elevadas distancias entre los aeropuertos de las áreas de captación más amplias propuestas por la notificante, esta Dirección de Investigación considera que las mismas no constituyen mercados relevantes.

Por otra parte, conviene tener en cuenta que el Tribunal de Defensa de la Competencia señaló en el caso AIR BERLIN / LTU que consideraba sustitutivos cercanos los aeropuertos de

¹⁹ Sin embargo, a partir de febrero 2008, Condor va a operar 3 de dichas ruta con sus propios aviones, Palma-Berlín, Palma-Dusseldorf y Palma-Stuttgart, y por tanto se considerarán como rutas en las que existe solapamiento.

²⁰ Incluiría los aeropuertos de Bremen, Hamburgo, Hanover y Rostock. Estos están a distancias que oscilan entre 117 km entre el aeropuerto de Bremen y Hamburgo, y los 180 km entre el aeropuerto de Hamburgo y Hannover.

²¹ Incluiría los aeropuertos de Munich, Nuremberg y Stuttgart. Estos están a distancias que oscilan entre 155 km entre el aeropuerto de Munich y Nuremberg y 243 km entre el aeropuerto de Munich y Stuttgart.

²² Incluiría los aeropuertos de Berlín, Dresde, Leipzig y Erfurt. Estos están a distancias que oscilan entre 123 km entre el aeropuerto de Leipzig y Dresde y 342 km entre el aeropuerto de Erfurt y Berlín.

²³ Incluiría los aeropuertos de Frankfurt, Colonia/Bonn, Dusseldorf, Dortmund, Paderborn y Münster. Estos están a distancias que oscilan entre 51 km entre el aeropuerto de Dusseldorf y Colonia y 242 km entre el aeropuerto de Dusseldorf y Frankfurt.

Berlín (Tegel y Schönefeld²⁴) y Tenerife Norte y Sur. Por este motivo, a los efectos de la presente operación la notificante ha aportado los datos de estos aeropuertos de forma conjunta. Por ello, en línea con lo señalado por los antecedentes citados, esta Dirección de Investigación considerará que los aeropuertos de Berlín y Tenerife forman parte de dos áreas de captación que constituyen un único mercado relevante cada una de ellas.

Adicionalmente, el TDC consideró que la sustituibilidad era más reducida entre los aeropuertos de Frankfurt y Frankfurt-Hahn, y los aeropuertos del área del Rin (Düsseldorf, Colonia/Bonn, Düsseldorf-Weeze y Dortmund). No obstante, esta Dirección de Investigación considera que en esta fase del procedimiento no es necesario examinar con profundidad esta cuestión, en la medida que no afecta a las conclusiones del análisis.

Por ello, a los efectos del análisis de la operación en primera fase, y en línea con los datos presentados por la notificante, se analizarán los efectos de la operación en los 72 pares de rutas en los que coinciden AIR BERLIN y CONDOR, que incluyen los aeropuertos de Tenerife y Berlín en dos áreas de captación relevantes.

Todo ello sin perjuicio de que para llegar a una conclusión definitiva sea necesario estudiar con mayor profundidad la sustituibilidad entre los distintos aeropuertos y tener en cuenta la presencia de AIR BERLIN en otras rutas entre España y Alemania.

VI.4. Vuelos directos/indirectos

AIR BERLIN opera entre España y Alemania mediante rutas directas e indirectas.

- Los vuelos directos se dirigen a las Islas Canarias y a Palma de Mallorca así como a algún destino peninsular²⁵.
- Las rutas indirectas hacia la Península y a las islas Baleares tienen su escala en Palma de Mallorca, mientras que las indirectas a Canarias hacen escala en Nüremberg y Zurich, o incluso, pero con menor frecuencia, en alguna de las otras islas²⁶. Estas rutas indirectas están en muchos casos optimizadas para evitar tiempos de espera en la escala.

Por su parte, CONDOR opera entre España y Alemania también mediante rutas directas e indirectas.

- Sus vuelos directos van dirigidos a la Península, a Palma de Mallorca así como a las Islas Canarias.
- Sin embargo, la mayoría de sus vuelos a las Islas Canarias son indirectos, principalmente vía Munich (por su especial relación con Lufthansa) además de vuelos triangulares con las demás islas.

La notificante considera que, en vista de la falta de sensibilidad al tiempo de sus pasajeros²⁷, los vuelos directos e indirectos deben ser considerados sustitutivos en las rutas afectadas, sobre todo aquellas rutas con origen/destino en las Islas Canarias.

²⁴ No se incluye el aeropuerto de Tempelhof pues va a ser cerrado en 2008 y las partes no operan en el mismo.

²⁵ A Málaga y Barcelona realizan vuelos normalmente indirectos vía Palma de Mallorca, pero también existen vuelos directos.

²⁶ Lanzarote (aeropuerto de Arrecife), Las Palmas de Gran Canaria y Santa Cruz de la Palma.

²⁷ Según la notificante, aproximadamente el [90-100%] % y el [90-100%] de los clientes de AIR BERLIN y CONDOR respectivamente son pasajeros que utilizan los servicios de las partes para fines turísticos y de ocio.

Los antecedentes nacionales y comunitarios señalan que para vuelos de media duración en los que no haya muchas frecuencias diarias alternativas, un vuelo indirecto, a pesar de tener escala, puede ser sustitutivo de uno directo. La Comisión Europea se ha referido en varias ocasiones a los principales factores a considerar para determinar el grado de sustituibilidad de los vuelos indirectos respecto a los directos como medio de cubrir una ruta.

En términos generales, entiende que los vuelos indirectos entre dos puntos constituirán una restricción competitiva efectiva a los vuelos directos si, además de ser competitivos en precio, se comercializan, junto con los vuelos directos, en los sistemas de reserva por ordenador, tienen una frecuencia al menos diaria y comportan una extensión limitada del viaje respecto a la duración de los vuelos directos, la Comisión toma como umbral de extensión que determina la sustituibilidad un máximo de un 33% de la duración del viaje directo.

Como se ha citado anteriormente, AIR BERLIN es una compañía que opera en España mediante su hub de Palma de Mallorca, de modo que gran cantidad de sus vuelos presentan escalas en éste aeropuerto pero dichas escalas se realizan de forma optimizada, de forma que no suponen un retraso significativo para el pasajero. La compañía adquirida, CONDOR, opera de forma similar.

Por ello, esta Dirección de Investigación considera que los vuelos indirectos de las partes son a priori parcialmente sustitutivos de los vuelos directos en la mayoría de las rutas. Por otra parte, el resto de vuelos indirectos de sus competidores (como Iberia, Lufthansa, Spanair, etc.) no tienen sus escalas optimizadas, por lo que en principio no constituyen una alternativa significativa para los vuelos directos e indirectos de las partes.

No obstante, en la medida en que el peso en términos de pasajeros de los vuelos indirectos de los competidores en las rutas afectadas es muy reducido, a los efectos del análisis de la operación en primera fase, no se va a diferenciar entre vuelos directos e indirectos, en la medida en que las cuotas de la entidad resultante no se alteran de forma significativa de cara a las conclusiones del análisis. No obstante, en el anexo 3 y 4 se dan datos de ventas totales e individualizadas para los vuelos directos en las rutas afectadas

Todo ello sin perjuicio de que sea necesario estudiar con mayor profundidad la sustituibilidad entre los vuelos directos e indirectos de los distintos operadores en las rutas afectadas entre España y Alemania, a fin de llegar a una conclusión definitiva.

VI.5. Ventas individuales / Ventas a tour-operadores

Los antecedentes nacionales y comunitarios citados han venido diferenciando entre las ventas de billetes a pasajeros individuales (“sólo-asiento”) y ventas a tour-operadores sobre la base, entre otras razones, de que las plazas vendidas a tour-operadores, en la medida en que son adquiridas por el consumidor final a través de paquetes turísticos, no son suficientemente sustitutivas de las ventas de plazas individuales como para pertenecer al mismo mercado relevante.

No obstante, dichos precedentes también han indicado que dichos paquetes turísticos que incluyen vuelos en las rutas afectadas ejercen cierta presión competitiva sobre las ventas a pasajeros individuales.

Adicionalmente, es preciso tener en cuenta que en la presente operación, en 64 de las rutas afectadas la proporción de ventas de billetes a tour-operadores es más elevada que las ventas a pasajeros individuales. Asimismo, AIR BERLIN comercializa una parte significativa de

sus plazas totales a tour-operadores ([30-40%]) y en el caso de CONDOR, las ventas a tour-operadores suponen el [60-70%] de las plazas.

Asimismo, es necesario tener presente que tras la operación en la mayor parte de las rutas afectadas el único competidor significativo será TUIFLY, verticalmente integrado con el tour-operador TUI, mientras que la entidad resultante tendrá vínculos muy significativos con otro tour-operador, THOMAS COOK, que será su accionista de referencia, con el 29,9% de su capital social.

Por su parte, la notificante defiende la definición de un único mercado de ventas de plazas a pasajeros individuales y a tour-operadores, tal y como hace el Bundeskartellamt en el presente caso y en el caso AIR BERLIN / LTU. En todo caso, la notificante considera que el mercado afectado a los efectos del control de concentraciones español sería el de ventas de billetes de avión a pasajeros individuales, ya que las partes no obtienen prácticamente ventas en España del mercado de ventas de plazas a tour-operadores²⁸.

A la vista de lo anterior, y en la medida en que por norma general las variaciones de cuotas de la entidad resultante en las rutas afectadas no sufren alteraciones significativas que afecten a las conclusiones del análisis, a los efectos del análisis de la operación en primera fase no se va a diferenciar entre ventas a pasajeros individuales y ventas a tour-operadores. No obstante, en el anexo 2 y 4 se dan datos de vuelos totales (directos e indirectos) y de vuelos directos para las ventas a pasajeros individuales en las rutas afectadas.

Todo ello sin perjuicio de que para poder llegar a una conclusión definitiva sobre esta cuestión sea necesario estudiar con mayor profundidad la sustituibilidad entre las ventas a pasajeros individuales y ventas a tour-operadores en las rutas afectadas entre España y Alemania.

VI.6. Conclusión

A efectos del presente análisis en primera fase, se analizarán los mercados de transporte aéreo regular de pasajeros, en rutas entre Alemania y España, considerado el **número total de pasajeros** (sin diferenciar entre los que contratan a través de tour-operadores o los que adquieren “sólo asiento”), considerando también como sustitutivos los **vuelos directos e indirectos**, y considerando de forma separada las temporadas de verano e invierno.

Todo ello sin perjuicio de que ciertas cuestiones deban ser objeto de un análisis en mayor profundidad a fin de poder delimitar de una forma más exacta el alcance de los mercados relevantes de la presente operación.

VII. ANÁLISIS DEL MERCADO

A continuación se realiza un análisis de mercado separando, por sus diferentes características, las 72 rutas afectadas por la operación en tres grupos: aquellas que cubren

²⁸ AIR BERLIN oferta un número muy limitado de plazas de avión a tour-operadores en España, obteniendo un volumen de negocios de [...] millones de euros. CONDOR no opera en este mercado.

trayectos entre Alemania y la Península, aquellas que cubren trayectos entre Alemania y las Islas Baleares y aquellas que cubren trayectos entre Alemania y las Islas Canarias.

Además, dentro de cada grupo y como referencia del tipo de ruta afectada, se analizará con mayor profundidad una ruta seleccionada por su importancia en volumen de pasajeros así como por la relevancia de los aeropuertos implicados.

VII.1.- RUTAS ALEMANIA-PENÍNSULA

Tan sólo 8 de las rutas²⁹ en las que existe solapamiento en la presente operación tiene como origen / destino la península, en las ciudades de Barcelona, Málaga y Jerez de la Frontera.

En estas rutas, se pueden distinguir dos grupos: las que se dirigen a Jerez de la Frontera, cuyo tráfico es inferior a [...] pasajeros anuales, y en las que el porcentaje de ventas a través de tour-operadores es, al menos, el [50-60%] del total³⁰ y las que se dirigen a Málaga, con ventas a tour-operadores que rondan el [30-40%] y que poseen generalmente mayor número de pasajeros, entre las que destaca Málaga-Frankfurt con [...] pasajeros durante el año turístico 2006/2007.

Por otro lado, caso singular entre las rutas peninsulares es el de Barcelona-Munich, la que mayor tráfico anual registra, con [...] pasajeros durante el año turístico 2006/2007 y en donde la venta mayoritaria es la individual, con un [90-100%] del total.

En el grupo de rutas a Jerez de la Frontera, se observa estacionalidad en todas las rutas: el número de pasajeros siempre es marcadamente mayor durante el verano, cerca de un [50-60%] más que en invierno.

En las cuatro rutas a Jerez, tanto en verano como en invierno, la compañía que ostenta mayor cuota de mercado es CONDOR que oscila entre un [30-40%] en invierno en la ruta Jerez-Dusseldorf ([50-60%] en verano) y un [70-80%] en la ruta Jerez-Munich, también en invierno ([70-80%] en verano). La adquiriente hasta la temporada de verano 2006 o bien no realizaba vuelos en estos destinos o en todo caso su cuota es muy reducida (inferior al [0-10%]). De todos modos, cabe destacar que de acuerdo con la información aportada por las partes, AIR BERLIN está programando más vuelos³¹ para todas estas rutas en la temporada invierno 07/08, por lo que previsiblemente sus cuotas de mercado en esta temporada serán más altas.

En todas estas rutas sólo existe un competidor destacado, TUIFLY, que realiza vuelos directos tanto en invierno como en verano en todas ellas y oscila entre cuotas que alcanzan el [40-50%] en la ruta Jerez-Stuttgart en invierno ([30-40%] en verano) y el [10-20%] en invierno en la ruta Jerez-Munich ([20-30%] en verano). Le sigue, muy de lejos, IBERIA, con cuotas reducidas y que realiza sus vuelos siempre de forma indirecta para estas rutas. Por otro lado, en la ruta Jerez-Stuttgart, en donde el principal competidor es Lufthansa, ésta transportó tan sólo [...] pasajeros durante todo el año turístico 2006/2007.

²⁹ Barcelona/Munich, Málaga/Frankfurt, Málaga/Munich, Málaga/Stuttgart, Jerez/Frankfurt, Jerez/Stuttgart, Jerez/Dusseldorf, Jerez/ Munich.

³⁰ Entre el [50-60%] -[60-70%] de los pasajeros de estas rutas adquieren sus billetes a través de tour-operadores

³¹ En el verano de 2007, para el cual las partes todavía no habían podido facilitar datos de cuotas de pasajeros para la elaboración del presente informe, AIR BERLIN había empezado a operar vuelos directos (Jerez-Munich, Jerez-Frankfurt y Jerez-Dusseldorf) así como indirectos (Jerez-Dusseldorf) y para el invierno 07/08 han aumentado aún más las frecuencias, con vuelos diarios indirectos en las 4 rutas a Jerez de la Frontera.

En el grupo de rutas a Málaga la situación difiere bastante de la anterior. No se observa una estacionalidad tan marcada, aunque existe mayor número de pasajeros en verano que en invierno y además la presencia de AIR BERLIN es más significativa en estas rutas. Las partes ostentan algo más de un [50-60%] de la cuota de pasajeros totales en 2006/2007 en dos de las rutas³², y un [90-100%] anual en la ruta Málaga-Munich³³. AIR BERLIN ofrece vuelos indirectos a diario en estas rutas, en ocasiones más de uno por día y CONDOR entre 2 y 3 vuelos semanales directos³⁴. TUIFLY, que en las rutas anteriores era el principal competidor, sólo aparece como competidor en una de las 3 rutas (Málaga-Stuttgart) y lo es de forma muy marginal ([0-10%] anual, centrándose principalmente en vuelos en invierno). En la ruta Málaga-Frankfurt, aparece como principal competidor Spanair, que ha pasado de [...] pasajeros totales en el año turístico 2005/2006 a [...] en el año siguiente (cuota del [20-30%]) y que opera esta ruta principalmente mediante tour-operadores ([90-100%] % de los pasajeros transportados por Spanair en esta ruta en 2006/2007). En la ruta Málaga-Stuttgart hay que destacar el papel de Germanwings, que ostenta un [20-30%] de los pasajeros totales ([10-20%] en verano de 2006 y [30-40%] en invierno 06/07), los cuales adquieren mayoritariamente sus billetes en la modalidad de “solo asiento” ([90-100%] de los pasajeros transportados por Germanwings en la ruta Málaga-Stuttgart en 2006/2007). Esta compañía solo realiza vuelos en esa ruta durante la temporada de verano, mientras que las partes los ofertan todo el año y TUI sólo durante el invierno.

En la ruta Barcelona-Munich, que como se ha citado, es la que mayor tráfico anual registra, las partes poseen un [30-40%] de la cuota de pasajeros totales transportados en 2006/2007 ([30-40%] de los pasajeros transportados durante el verano de 2006 y [30-40%] en el invierno 06/07). En este caso, a semejanza de lo que ocurre en las rutas a Jerez de la Frontera, AIR BERLIN posee sólo un [0-10%] de la cuota, tanto en verano como en invierno. El principal competidor es Lufthansa, con un [40-50%] anual ([40-50%] en verano y [30-40%] en invierno) y tras ésta, Iberia con un [0-10%] ([10-20%] en invierno y [0-10%] en verano), seguida por otras compañías con menor cuota como Spanair o Swiss Air. En esta ruta existe una oferta de vuelos directos todo el año por parte de Condor, Lufthansa y Click Air, mientras que AIR BERLIN sólo opera con vuelos indirectos.

Se analiza a continuación con mayor profundidad la ruta **Málaga-Frankfurt**, que se toma como representativa por la importancia de sus aeropuertos y por su volumen de viajeros. Durante el año 2006 la ruta Málaga-Frankfurt tuvo un total de [...] pasajeros, el [20-30%] de los cuales adquirieron su pasaje a través de tour-operadores. En esta ruta se aprecia una cierta tendencia al incremento del número de viajeros durante el verano ([50-60%] del total de pasajeros en temporada de verano y [40-50%] en invierno).

En los últimos 3 años esta ruta ha experimentado un incremento en el número de pasajeros de un [10-20%]. El número total de pasajeros transportados por AIR BERLIN ha ido aumentando, así como su cuota de mercado, hasta situarse en el [20-30%] en el año 2006/2007 ([30-40%] en verano y [20-30%] en invierno), mientras que CONDOR ha mantenido más o menos estable su cuota, que de media en los últimos 3 años supone un [20-30%]. La cuota resultante de las partes

³² Málaga-Frankfurt: [60-70%] en verano ([30-40%] AIR BERLIN y [20-30%] CONDOR) y [40-50%] en invierno ([20-30%] AIR BERLIN y [20-30%] CONDOR) y Málaga-Stuttgart: [60-70%] en verano ([10-20%] AIR BERLIN y [40-50%] CONDOR) y [30-40%] en invierno ([20-30%] AIR BERLIN y [10-20%] CONDOR).

³³ Málaga-Munich: [30-40%] en verano ([50-60%] AIR BERLIN/LTU y [20-30%] CONDOR) y [90-100%] en invierno ([60-70%] AIR BERLIN/ LTU y [20-30%] CONDOR).

³⁴ Salvo la ruta Málaga-Stuttgart donde CONDOR no realizó vuelos en invierno de 2007/2008.

es algo superior al [50-60%] sobre el total anual de pasajeros transportados ([60-70]% en la temporada de verano 2006 y [40-50%] en invierno 2006/2007).

En cuanto a los competidores, Lufthansa ha experimentado un descenso muy marcado en el número y cuota de pasajeros transportados, desde [...] pasajeros en 2004/2005 ([20-30%] del total anual) hasta [...] en el año turístico 2006/2007 (tan solo [0-10%] del total anual). Las compañías Iberia, Swiss Air y Ryanair en cambio, se han mantenido estables durante estos 3 años, con un ligero incremento en el número de pasajeros (respectivamente, en media, [0-10%], [0-10%] y [10-20%]). El competidor que ha evolucionado más favorablemente ha sido Spanair, que ha pasado de [...] pasajeros totales en el año turístico 2004/2005 ([0-10%]) a [...] pasajeros en el año turístico 2006/2007 ([20-30%]). Es importante destacar que, a diferencia de lo que ocurre en la mayoría de las rutas de la presente operación, TUIFLY no aparece como competidor, pero se ha considerado relevante el estudio de esta ruta para valorar la posibilidad de que Spanair pueda representar un competidor creíble para la entidad resultante de esta operación de concentración.

De acuerdo con la notificante, la oferta de frecuencias aéreas en el verano de 2007 se centró, en cuanto a los vuelos directos se refiere, en AIR BERLIN y en CONDOR, con 3 vuelos semanales cada una, de duración 2 horas y 55 minutos. Además AIR BERLIN también ofertó vuelos indirectos 3 veces por semana. La notificante afirma que TUIFLY ofertó vuelos directos³⁵, y Lufthansa, Spanair e Iberia vuelos indirectos³⁶.

También de acuerdo con la notificante, la oferta de frecuencias aéreas en el invierno de 2007/2008 se centra, en cuanto a los vuelos directos se refiere, en CONDOR y en Lufthansa, con 3 vuelos semanales la primera y vuelos diarios la segunda, de duración cercana a tres horas. Además AIR BERLIN también ofertó vuelos indirectos diarios, a veces dos al día, con una duración entre 4 y media y cinco horas. Spanair, Swiss, Iberia, y Brussels Airlines ofrecen esta ruta de forma indirecta, con duración de vuelo similar a la de AIR BERLIN. Cabe destacar que Ryanair realiza este vuelo de forma directa, 4 días en semana pero su aeropuerto alemán de origen/destino es el de Frankfurt-Hahn.

RUTA: Málaga-Frankfurt						
	Año Turístico 04/05 Mayo 04 hasta Abril 05		Año Turístico 05/06 Mayo 05 hasta Abril 06		Año Turístico 06/07 Mayo 06 hasta Abril 07	
	Pax	%	Pax	%	Pax	%
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100
AB	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Condor	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Combinado	[...]	[50-60%]	[...]	[50-60%]	[...]	[50-60%]
LH	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[0-10%]
Spanair	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[20-30%]
Swiss	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

³⁵ Sin embargo, la notificante no aporta frecuencias y además esta compañía no aparece detallada en las cuotas de mercado.

³⁶ La notificante no aporta frecuencias para estas 3 compañías.

RUTA: Málaga-Frankfurt						
	Año Turístico 04/05 Mayo 04 hasta Abril 05		Año Turístico 05/06 Mayo 05 hasta Abril 06		Año Turístico 06/07 Mayo 06 hasta Abril 07	
	Pax	%	Pax	%	Pax	%
Iberia	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	10,10
Ryan Air	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

FUENTE: PARTES, METODOLOGÍA: VUELOS DIRECTOS E INDIRECTOS, AÑOS TURÍSTICOS VERANO+INVIERNO

RUTA: Málaga-Frankfurt								
	TEMPORADA VERANO 2006 (MAYO-OCT)				TEMPORADA DE INVIERNO 2006/2007 (NOV-ABRIL)			
	P.TOTALES		P.INDIV		P.TOTALES		P.INDIV	
	Pax	%	Pax	%	Pax	%	Pax	%
Total	[...]	100,0	[...]	100,0	[...]	100,0	[...]	100,0
Air Berlin	[...]	[30-40%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Condor	[...]	[20-30%]	[...]	[10-20%]	[...]	[20-30%]	[...]	[10-20%]
Combinado	[...]	[60-70%]	[...]	[40-50%]	[...]	[40-50%]	[...]	[30-40%]
LH	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Spanair	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Swiss	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Iberia	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Ryan Air	[...]	0,0	[...]	0,0	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

FUENTE: PARTES; METODOLOGÍA: VUELOS DIRECTOS E INDIRECTOS; REGULARES

VII.2.- RUTAS ALEMANIA- ISLAS BALEARES

Las partes se solapan en 21³⁷ rutas entre Alemania y las Islas Baleares, de las cuales 13 tienen como destino Palma de Mallorca³⁸, 5 Ibiza³⁹ y 3 Menorca⁴⁰.

El tráfico anual para el año turístico 2006/2007 en dichas rutas asciende a [...] millones de pasajeros, de los cuáles [...] millones vuelan directamente a Palma de Mallorca, es decir un [90-100%].

Las rutas con mayor tráfico son las que parten de Colonia, Dusseldorf y Frankfurt, sumando entre las tres [...] millones de pasajeros, una tercera parte del tráfico anual entre Alemania y las Islas.

³⁷ Condor abandona en verano 2008 las salidas desde Bremen.

³⁸ Dresde, Nuremberg, Leipzig, Berlin, Paderborn, Dusseldorf, Munich, Frankfurt, Hanover, Hamburgo, Munster, Stuttgart y Colonia.

³⁹ Dusseldorf, Stuttgart, Frankfurt, Munich y Hamburgo.

⁴⁰ Dusseldorf, Stuttgart y Frankfurt.

Las rutas a Palma de Mallorca suponen además un [50-60%] del volumen de tráfico total anual en 2006 para las 72 rutas implicadas en la operación. Palma de Mallorca merece por tanto una especial atención con respecto al resto de rutas afectadas por la operación.

Esto se debe a la naturaleza del aeropuerto de Palma como *hub* de AIR BERLIN. De los [...] millones de pasajeros transportados por todos los operadores en las 13 rutas entre Palma de Mallorca y Alemania durante el año turístico 2006, [...] millones han sido clientes de AIR BERLIN, y [...] millones clientes de CONDOR, es decir un [50-60%] y [20-30%] respectivamente.

Además, a diferencia de las demás rutas donde hay solapamiento, todas las rutas a Palma de Mallorca realizadas por las partes constituyen vuelos directos.

Por tanto, el análisis se realizará separando las rutas a Palma de Mallorca y las rutas al resto de las Islas.

a) Rutas a Palma de Mallorca

Las Islas Baleares son un destino fundamentalmente de verano, de manera que el [70-80%] de los pasajeros a Palma de Mallorca vuela durante estas fechas. En invierno, gran parte de los pasajeros que realizan estas rutas son ciudadanos alemanes que tienen su segunda residencia en las Islas. Esto se refleja en los porcentajes de ventas de plazas a tour-operadores, que en verano alcanzan el [60-70%] de las ventas totales, y en invierno se reducen hasta el [40-50%].

AIR BERLIN mantiene presencia durante todo el año operando 13 rutas a esta ciudad, no sólo para satisfacer la demanda de pasajeros que quieran volar a Palma sino también debido a los vuelos indirectos a los demás destinos insulares y peninsulares que ofrece a través de su *hub*. CONDOR, por el contrario, opera sólo 5 rutas⁴¹ todo el año en Palma de Mallorca.

Por la diferencia en cuanto a volumen y a las características de los pasajeros, analizaremos por separado la temporada de invierno y de verano.

a.1) Verano

El tráfico en verano de 2006 para las rutas entre Alemania y Palma de Mallorca es de [...] millones de pasajeros de un total de [...] millones para todas las Islas Baleares. De ellos, [...] millones se venden a través de tour-operadores y [...] millones directamente a pasajeros individuales.

AIR BERLIN es el principal operador con [...] millones de pasajeros, lo que supone una cuota del [40-50%]. Le sigue CONDOR con un [20-30%] de cuota y TUIFLY con una cuota del [20-30%]. Estamos por tanto ante un mercado formado por 3 operadores con modelos de negocio muy similares, que tras la operación se verá reducido a 2, quedando TUIFLY como único competidor.

En un análisis pormenorizado ruta por ruta se observa como el resultado de la operación llevaría a una situación de cuasi-monopolio en 1 ruta⁴², Palma de Mallorca - Dresde, con una cuota superior al [90-100%] y con un único competidor, GERMANWINGS, que a diferencia de las

⁴¹ Dusseldorf, Stuttgart, Frankfurt, Munich y Berlín.

⁴² Según los datos de AENA en la ruta Palma-Nuremberg resultaría también un monopolio. Las diferencias en las cifras entre las partes y AENA pueden deberse a la situación de código compartido entre Tuifly y Air Berlin hasta el invierno de 2007.

partes vuela indirecto. Y a una situación de duopolio en las 12 restantes, con una cuota conjunta AIR BERLIN-CONDOR superior al [70-80%] en 7 rutas y superior al [50-60%] en las 5 restantes, siendo TUIFLY el segundo operador⁴³ en todas ellas.

CONDOR ejerce una presión competitiva importante sobre AIR BERLIN ya que sus vuelos son también directos, tiene unas frecuencias muy similares a las ofertadas por AIR BERLIN, y con precios relativamente parecidos. AIR BERLIN es el operador principal en 11 de las 13 rutas, siendo CONDOR su principal competidor en 3 rutas⁴⁴, en 2 rutas CONDOR tiene una cuota similar a la de TUIFLY⁴⁵, TUIFLY es el principal competidor en 5 rutas⁴⁶, e EASYJET en una⁴⁷. CONDOR por su parte, tiene posición de operador principal en las 2 rutas restantes⁴⁸ con AIR BERLIN como competidor más importante.

En lo que se refiere a TUIFLY, después de la operación quedaría como competidor principal en 11 de las rutas, con una cuota que oscila entre el [10-20%] -[30-40%], y ejercería una presión efectiva sobre sus competidores ya que ofrece precios similares y gran frecuencia de vuelos directos.

Sin embargo, es interesante observar que su posición competitiva se ha mantenido o fortalecido, en los últimos tres años, únicamente en 4 rutas (Colonia, Munich, Stuttgart y Munster), en las restantes ha ido perdiendo cuota, siendo la ruta más notable la de Leipzig (pasa de un [40-50%] a un [10-20%]), seguida de la de Hanover, donde TUIFLY tiene su hub ([40-50%] a [30-40%]), Dusseldorf ([20-30%] a [10-20%]) y Nuremberg ([30-40%] a [20-30%]).

En cuanto a las 2 rutas restantes, el principal competidor es EASYJET en la ruta de Berlín, que también ha visto reducida su cuota ([30-40%] a [20-30%]), y GERMANWINGS en la ruta a Dresde, con una reducción de su cuota del [10-20%] al [0-10%].

a.2) Invierno

El tráfico en invierno de 2006 para las rutas entre Alemania y Palma de Mallorca es de [...] millones de pasajeros de un total de [...] millones para todas las Islas Baleares, de los cuales [...] plazas se venden a través de tour-operadores y [...] directamente a pasajeros individuales.

AIR BERLIN es el principal operador con [...] pasajeros, lo que supone una cuota del [50-60%]. Le sigue CONDOR con un [20-30%] y TUIFLY con un [10-20%]. Por tanto, estamos de

⁴³ Palma-Dresde: Air Berlin [40-50]%, Condor [40-50]%, Combinada: [90-100]%, Germanwings [0-10]%; Palma-Leipzig: Air Berlin [40-50]%, Condor [30-40]%, Combinada: [80-90]%, Tuifly [10-20]%; Palma-Paderborn: Air Berlin [50-60]%, Condor [20-30]%, Combinada: [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Palma-Dusseldorf: Air Berlin [50-60]%, Condor [20-30]%, Combinada: [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Palma-Berlin: Air Berlin [60-70]%, Condor [10-20]%, Combinada: [70-80]%, Easyjet [20-30]%; Palma-Frankfurt: Air Berlin [30-40]%, Condor [40-50]%, Combinada: [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Palma-Munich: Air Berlin [30-40]%, Condor [30-40]%, Combinada: [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Palma-Nuremberg: Air Berlin [40-50]%, Condor [20-30]%, Combinada: [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Palma-Hannover: Air Berlin [40-50]%, Condor [20-30]%, Combinada: [60-70]%, Tuifly [30-40]%; Palma-Hamburgo: Air Berlin [70-80]%, Condor [20-30]%, Combinada: [60-70]%, Tuifly [30-40]%; Palma-Munster: Air Berlin [40-50]%, Condor [10-20]%, Combinada: [60-70]%, Tuifly [30-40]%; Palma-Stuttgart: Air Berlin [20-30]%, Condor [30-40]%, Combinada: [60-70]%, Tuifly [30-40]%; Palma-Colonia: Air Berlin [30-40]%, Condor [10-20]%, Combinada: [50-60]%, Tuifly [20-30]%

⁴⁴ Leipzig, Munich, Dresde.

⁴⁵ Paderborn y Dusseldorf.

⁴⁶ Nuremberg, Hannover, Munster, Colonia y Hamburgo.

⁴⁷ Berlín.

⁴⁸ Frankfurt y Stuttgart.

nuevo ante un mercado con tres operadores, aunque en este caso la participación de AIR BERLIN es mayor y la posición de la empresa resultante se vería especialmente reforzada⁴⁹.

En invierno CONDOR no opera, según las partes, las rutas de Leipzig, Nuremberg, Munster, Colonia, Dresde, Hanover, Hamburgo, y Padderborn. Por tanto, en estas rutas, la situación antes y después de la operación es la misma, AIR BERLIN como principal operador y TUIFLY como principal competidor. AIR BERLIN con cuotas superiores al [90%-100%] en 4 rutas⁵⁰ y por encima del [50-60%] en las 4 restantes⁵¹.

Se solaparían según las partes en 5 rutas⁵², siendo la cuota resultante superior al [70-80%] en las 5, y TUIFLY el único otro operador significativo con cuotas entre el [10-20%]-[30-40%]. En la ruta a Berlín el principal competidor, al igual que en la temporada de verano es EASYJET.

a.3) Ruta Palma de Mallorca-Dusseldorf

A continuación se desarrolla esta ruta, por ser una de las de mayor tráfico de todas aquellas en que se produce solapamiento y ser representativa de la posición de dominio que tiene AIR BERLIN en casi todas las rutas entre Alemania y Palma siendo la cuota de CONDOR intermedia con respecto al resto de rutas, lo que permite observar como refuerza la posición de AIR BERLIN. Además, es una ruta de las que hasta ahora CONDOR opera a través de un acuerdo con LUFTHANSA, y que a diferencia de las demás rutas que funcionan con este sistema, CONDOR, a partir de febrero de 2008, operará por su cuenta.

El número total de pasajeros durante el año turístico 2006 en ésta ruta es de [...], de los cuales [...] son clientes de AIR BERLIN, [...] de CONDOR y [...] de TUIFLY. La cuota de AIR BERLIN después de la operación pasaría de [50-60%] a [80-90%], quedando TUIFLY como único competidor con un [10-20%] de cuota. Los demás operadores, Lufthansa, Spanair, Iberia y Ryanair tendrían una cuota del [0-10%], siendo además en la mayoría de los casos vuelos indirectos o de menor frecuencia que los ofrecidos por los tres principales operadores. Los vuelos de AIR BERLIN y CONDOR a Palma de Mallorca son siempre directos.

En cuanto a la estacionalidad, el [70-80%] de los pasajeros vuela en verano. AIR BERLIN mantiene una presencia mayor en invierno que el resto de los operadores debido a su hub, lo que se traslada en una cuota en invierno del [60-70%] y del [50-60%] en verano. La cuota resultado de la fusión también sería comparativamente mayor en invierno, con un [80-90%], frente al verano, con un [70-80%].

⁴⁹ Palma-Dresde: Air Berlin [70-80]%, Condor [20-30]%, Combinada: [90-100]% Germanwings [0-10]%; Palma-Leipzig: Air Berlin [90-100]%, Tuifly [0-10]%, Palma-Padderborn: Air Berlin [80-90]%, Condor [0-10]%, Tuifly [0-10]%; Palma-Dusseldorf: Air Berlin [60-70]%, Condor [10-20]%, Combinada: [80-90]% Tuifly [10-20]%; Palma-Berlin: Air Berlin [60-70]%, Condor [0-10]%, Combinada: [70-80]% Easyjet [20-30]%; Palma-Frankfurt: Air Berlin [30-40]%, Condor [50-60]%, Combinada: [80-90]% Tuifly [0-10]%; Palma-Munich: Air Berlin [50-60]%, Condor [30-40]%, Combinada: [80-90]% Tuifly [0-10]%; Palma-Nuremberg: Air Berlin [80-90]%, Tuifly [10-20]%; Palma-Hannover: Air Berlin [40-50]%, Condor [0-10]%, Combinada: [50-60]% Tuifly [40-50]%; Palma-Hamburgo: Air Berlin [50-60]%, Condor [20-30]%, Combinada: [70-80]%, Tuifly [10-20]%; Palma-Munster: Air Berlin [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Palma-Stuttgart: Air Berlin [30-40]%, Condor [30-40]%, Combinada: [60-70]% Tuifly [20-30]%; Palma-Colonia: Air Berlin [50-60]%, Condor [0-10]%, Tuifly [20-30]%.
⁵⁰ Dresde, Padderborn, Leipzig y Munich
⁵¹ Munster, Hamburgo, Hannover y Colonia
⁵² Munich, Dusseldorf, Frankfurt, Berlín y Stuttgart

En lo que se refiere a la evolución en esta ruta, se observa como tanto AIR BERLIN como CONDOR han ido aumentando su cuota en un par de puntos porcentuales en cada uno de los tres últimos años turísticos, para alcanzar una cuota conjunta de [80-90%] para el año turístico 2006/2007. Como se ha dicho anteriormente, este patrón se observa en más de la mitad de las rutas entre Alemania y Palma de Mallorca.

De acuerdo con la notificante, la oferta de frecuencias aéreas en el verano de 2007 se centró, en cuanto a los vuelos directos se refiere, en AIR BERLIN, CONDOR y TUIFLY, con entre 5 y 7 vuelos diarios la primera, 1 vuelo diario la segunda y 2 vuelos diarios la tercera. Lufthansa también realizó vuelos directos (4 semanales) en esta temporada. Tanto Iberia (3 vuelos diarios) como Lufthansa ofertaron vuelos indirectos, cuya duración aproximadamente doblaba la de los vuelos directos.

También de acuerdo con la notificante, la oferta de frecuencias aéreas en el invierno de 2007/2008 cuenta, en cuanto a los vuelos directos se refiere, con AIR BERLIN, CONDOR, TUIFLY y LUFTHANSA, con 3 vuelos diarios la primera, 4 vuelos semanales la segunda y 3 semanales la tercera y la cuarta. A ellas hay que añadir la presencia de RYANAIR con un vuelo directo diario. Tanto Iberia como Lufthansa operan vuelos indirectos en esta ruta.

RUTA: PALMA DE MALLORCA-DUSSELDORF								
TEMPORADA VERANO 2006 (MAYO-OCT)					TEMPORADA DE INVIERNO 2006/2007 (NOV-ABRIL)			
P.TOTALES		P.INDIV		P.TOTALES		P.INDIV		
Pax	%	Pax	%	Pax	%	Pax	%	
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100	[...]	100
Air Berlin	[...]	[50-60%]	[...]	[70-80%]	[...]	[60-70%]	[...]	[70-80%]
Condor	[...]	[20-30%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
Combinado	[...]	[70-80%]	[...]	[80-90%]	[...]	[80-90%]	[...]	[80-90%]
TUIfly	[...]	[20-30%]	[...]	[0-10%]	[...]	[10-20%]	[...]	[0-10%]
Lufthansa	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

FUENTE: PARTES; METODOLOGÍA: VUELOS DIRECTOS E INDIRECTOS; REGULARES

b) Rutas a Ibiza y Menorca

b.1) Verano

El tráfico en verano de 2006 para las rutas entre Alemania y el resto de las Islas Baleares es de [...] pasajeros de los cuales [...] son clientes de AIR BERLIN y [...] de CONDOR.

Ambas compañías ofrecen vuelos directos casi a diario y vuelos indirectos, en el caso de AIR BERLIN a través de Palma de Mallorca.

La posición competitiva de AIR BERLIN en las Islas durante la temporada de verano se ve muy fortalecida, ya que salvo en la ruta Ibiza-Dusseldorf, en la que ya tenía una situación de cuasi-monopolio, en el resto de las rutas a Ibiza pasa a tener cuotas superiores al [80-90%]. Lo mismo ocurre en la ruta Menorca-Dusseldorf.

En las rutas Menorca-Stuttgart, Ibiza-Stuttgart y Menorca-Frankfurt, AIR BERLIN no tenía presencia, en tanto que CONDOR sí, con cuotas del [50-60%], [60-70%] y [50-60%] respectivamente, de manera que con la compra de CONDOR extendería su red en las Islas Baleares⁵³.

TUIFLY sería el único competidor de la entidad resultante, ya que el resto de operadores que realizan estas rutas tienen cuotas inferiores al [0-10%].

b.2) Invierno

El tráfico en invierno de 2006/07 para las rutas entre Alemania y el resto de las Islas Baleares es de [...] pasajeros de un total de [...] millones para todas las Islas Baleares. Y de esta reducida cifra, [...] pasajeros vuelan con AIR BERLIN, ya que ni CONDOR ni TUIFLY (salvo a Stuttgart) vuelan a Menorca e Ibiza durante la temporada de Invierno⁵⁴.

AIR BERLIN puede ofrecer estas rutas en invierno, de manera indirecta, gracias a su hub en Palma de Mallorca⁵⁵.

El panorama competitivo ruta por ruta, por tanto, no se verá alterado con la operación, ya que AIR BERLIN continuará ostentando una situación de monopolio o cuasi-monopolio en 5 de las 8 rutas⁵⁶.

En las 3 rutas restantes sus competidores, IBERIA y GERMANWINGS, vuelan también indirecto.

⁵³ Ibiza-Dusseldorf: Air Berlin [80-90]%, Condor [10-20]%, Combinado [90-100]%; Ibiza-Munich: Air Berlin [40-50]%, Condor [50-60]%, Combinado [90-100]%; Ibiza-Frankfurt: Air Berlin [40-50]%, Condor [40-50]%, Combinado [80-90]%, Tuifly [10-20]%; Ibiza-Hamburgo: Air Berlin [60-70]%, Condor [10-20]%, Combinado [80-90]%, Tuifly [10-20]%; Ibiza-Stuttgart: Air Berlin [10-20]%, Condor [50-60]%, Combinado [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Menorca-Dusseldorf: Air Berlin [40-50]%, Condor [30-40]%, Combinado [70-80]%, Tuifly [20-30]%; Menorca-Stuttgart: Air Berlin [0-10]%, Condor [50-60]%, Combinado [50-60]%, Tuifly [40-50]%; Menorca-Frankfurt: Condor [50-60]%, Tuifly [40-50]%

⁵⁴ De nuevo según los datos de las partes en alguna de estas rutas condor tiene cuota en invierno, Ibiza-Frankfurt por ejemplo presenta una cuota del [10%-20%] → estas rutas son las que opera con Lufthansa

⁵⁵ Ibiza-Dusseldorf: Air Berlin [90-100]%; Ibiza-Munich: Air Berlin [70-80]%, Condor [0-10]%, Germanwings [0-10]%; Ibiza-Frankfurt: Air Berlin [30-40]%, Condor [10-20]%, Iberia [20-30]%; Ibiza-Hamburgo: Air Berlin [90-100]%; Ibiza-Stuttgart: Air Berlin [40-50]%, Germanwings [30-40]%, Tuifly [20-30]%; Menorca-Dusseldorf: Air Berlin [80-90]%; Menorca-Stuttgart: Air Berlin [80-90]%, Spanair [10-20]%; Menorca-Frankfurt: Air Berlin [30-40]%, Iberia [50-60]%

⁵⁶ Ibiza-Dusseldorf, Ibiza-Munich, Ibiza-Hamburgo, Menorca-Dusseldorf, Menorca-Stuttgart.

VII.3.- RUTAS ALEMANIA- ISLAS CANARIAS

De las 72 rutas afectadas por la operación, 42 tienen lugar entre Alemania y las islas Canarias. De ellas, 20 tienen más de [...] pasajeros al año.

En todas estas rutas destacan las ventas a través de tour-operadores, que nunca son inferiores al [50%-60%] y en 30 de ellas están por encima del [70%-80%].

Se trata de rutas en las que el número de pasajeros en invierno es frecuentemente superior a los de la temporada de verano⁵⁷, en ciertos casos con un [50%-60%] de incremento de pasajeros en invierno frente al verano⁵⁸.

En la gran mayoría de estas rutas (30 de 42), tras la operación de concentración, las cuotas de mercado de las partes se situarán en valores elevados (por encima del [50%-60%] en una o ambas temporadas):

- Más de 90% de cuota acumulada por las partes en una o ambas temporadas: 12 rutas⁵⁹, en tres⁶⁰ de las cuales la cuota de las partes es cercana al [90%-100%] tanto en la temporada de invierno como en verano del año turístico 2006-2007. En estas 12 rutas, TUIFLY aparece como único competidor con cierto peso, pues Iberia, que sería el siguiente competidor, sólo opera en la rutas Lanzarote-Berlin ([0%-10%] en verano, ([0%-10%]en invierno), Santa Cruz de la Palma-Munich ([0%-10%] en verano, ([10%-20%]en invierno) y Santa cruz de la Palma-

⁵⁷ Tan sólo en 8 rutas el número de pasajeros en verano supera, a veces ligeramente, a los de invierno: Fuerteventura-Dusseldorf (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Fuerteventura-Frankfurt (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Fuerteventura-Hanover (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Gran Canaria-Frankfurt (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Tenerife-Frankfurt (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Lanzarote-Dusseldorf (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Lanzarote-Frankfurt (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07), Lanzarote-Stuttgart (de [...] pasajeros, [...] en verano de 2006 y [...] en temporada de invierno 06/07),

⁵⁸ Esto se observa en varias rutas a Tenerife, como Tenerife-Hamburgo, Tenerife-Berlin o Tenerife-Munich y también en algunas rutas a Santa Cruz de la palma como Santa Cruz-Munich, Santa Cruz-Stuttgart o incluso Santa Cruz-Leipzig donde prácticamente la totalidad de pasajeros realizan sus vuelos durante el verano.

⁵⁹ Rutas con más del 90% de cuota de las partes en una o ambas temporadas: Fuerteventura-Colonia: [90-100%] en invierno (resultado de adición de cuotas [40-50%] de Air Berlin, [10-20%] de LTU y [30-40%] de Condor) y [60-70%] en verano ; Gran Canaria-Colonia: [90-100%] en invierno (resultado de adición de cuotas [30-40%] de Air Berlin, [10-20%] de LTU y [40-50%] de Condor) y [70-80%] en verano ; Gran Canaria-Dresde: [90-100%] en verano (resultado de adición de cuotas [30-40%] de Air Berlin, y [60-70%] de Condor) y [90-100%] en invierno ([30-40%]Air Berlin y [50-60%] Condor) ; ; Tenerife-Colonia: [90-100%] en verano (resultado de adición de cuotas [50-60%] de Air Berlin, [10-20%] de LTU y [30-40%] de Condor) y [90-100%] en invierno ([30-40%]Air Berlin, [10-20%] de LTU y [40-50%] Condor) ; Lanzarote-Colonia: [90-100%] en verano (resultado de adición de cuotas [40-50%] de Air Berlin, [40-50%] de LTU) y [90-100%] en invierno ([20-30%]Air Berlin, [30-40%] de LTU y [40-50%] Condor) ; Lanzarote-Berlin: [90-100%] en verano (Air Berlin [90-100%]) y [50-60%] en invierno ([20-30%]Air Berlin, y [30-40%] Condor) ; Lanzarote-Leipzig: [90-100%] en verano (Air Berlin [90-100%]) y [80-90%] en invierno ([50-60%]Air Berlin, y [30-40%] Condor) ; Santa Cruz-Berlin: [90-100%] en verano (Air Berlin [90-100%]) y [60-70%] en invierno ([30-40%] Air Berlin, y [30-40%] Condor) ; Santa Cruz-Stuttgart: [90-100%] en verano (Condor [90-100%]) y [70-80%] en invierno ([70-80%] Condor) ; Santa Cruz-Munich: [90-100%] en verano (Condor [90-100%]) y [80-90%] en invierno ([10-20%]LTU, y [70-80%] Condor) ; Santa Cruz-Hamburgo: [90-100%] en verano (Condor [90-100%]) y [10-20%] en invierno ([0-10%]Air Berlin, y [10-20%] Condor) .

⁶⁰ Gran Canaria-Dresde, Tenerife-Colonia, Lanzarote-Colonia.

Berlin (solo invierno, ([10%-20%])), no obstante, sólo de forma indirecta, mientras que las partes y TUIFLY⁶¹ ofertan vuelos directos y en ocasiones también indirectos.

- Entre 70-90% de cuota en una o ambas temporadas: 12 rutas⁶². Existe una gran adición de cuotas entre Air Berlin (que opera como Air Berlin y también como LTU) y Condor. En estas rutas nuevamente es TUIFLY la siguiente aerolínea, mientras que Iberia, cuando aparece como competidor, se sitúa con cuotas generalmente entre el [0%-10%] y [0%-10%]. Además, de nuevo, las partes y TUIFLY realizan casi en su totalidad estos vuelos de forma directa (y a veces además indirecta), pero Iberia realiza estos vuelos siempre de forma indirecta, tardando con frecuencia el doble de tiempo que las partes⁶³.
- Entre 50-70%: 6 rutas⁶⁴, en las cuales el único competidor que posee una cuota de importancia es nuevamente TUIFLY (siempre entre ([30%-40%]-[40%-50%])), seguido de Iberia, que, cuando aparece como competidor, lo hace con cuotas muy reducidas (máximo [0%-10%], en la ruta Gran Canaria- Frankfurt en verano). Nuevamente las partes realizan estos vuelos de forma directa e indirecta, mientras que Iberia siempre realiza vuelos indirectos de duración considerable. Las partes aportan las frecuencias de otras compañías como Lufthansa o Spanair para algunas de estas rutas, pero su cuota es inferior a [0%-10%] cuando aparecen y sus vuelos son indirectos, con duración considerablemente superior a la de las partes (frecuentemente el doble).

⁶¹ Las partes han podido facilitar las frecuencias de TUI sólo para parte de estas rutas.

⁶² Rutas con entre el 70%- 90% de cuota de las partes en una o ambas temporadas: Fuerteventura-Munich: [80-90]% en invierno (resultado de adición de cuotas [10-20]% de LTU y [70-80]% de Condor) y [40-50]% en verano ; Fuerteventura-Berlin: [60-70]% en invierno (resultado de adición de cuotas [30-40]% Air Berlin [10-20]% de LTU y [20-30]% de Condor) y [70-80]% en verano(resultado de adición de cuotas [10-20]% Air Berlin [20-30]% de LTU y [30-40]% de Condor); Gran Canaria-Dusseldorf: [70-80]% en verano (resultado de adición de cuotas [0-10]% de Air Berlin; [20-30]% LTU y [30-40]% de Condor) y [50-60]% en invierno; Gran Canaria -Munich: [70-80]% en invierno (resultado de adición de cuotas [10-20]% de LTU y [60-70]% de Condor) y [40-50]% en verano; Gran Canaria -Berlin: [70-80]% en invierno (resultado de adición de cuotas [20-30]% Air Berlin [10-20]% de LTU y [30-40]% de Condor) y [70-80]% en verano(resultado de adición de cuotas [0-10]% Air Berlin [10-20]% de LTU y [40-50]% de Condor); Lanzarote-Dusseldorf: [80-90]% en verano (resultado de adición de cuotas [10-20]% de Air Berlin; [30-40]% LTU y [30-40]% de Condor) y [60-70]% en invierno; Lanzarote -Munich: [70-80]% en invierno ([70-80]% de Condor) y [50-60]% en verano; Santa Cruz-Dusseldorf: [80-90]% en verano (resultado de adición de cuotas [50-60]% LTU y [30-40]% de Condor) y [50-60]% en invierno; Gran Canaria-Leipzig: [70-80]% en verano (resultado de adición de cuotas [20-30]% Air Berlin y [40-50]% de Condor) y [60-70]% en invierno; Tenerife- Munich: [60-70]% en verano (resultado de adición de cuotas [10-20]% de LTU y [50-60]% de Condor) y [80-90]% en invierno(resultado de adición de cuotas [10-20]% de LTU y [60-70]% de Condor); Tenerife -Berlin: [70-80]% en verano (resultado de adición de cuotas [20-30]% Air Berlin [30-40]% de LTU y [10-20]% de Condor) y [80-90]% en invierno (resultado de adición de cuotas [40-50]% Air Berlin [0-10]% de LTU y [20-30]% de Condor); Tenerife -Leipzig: [70-80]% en verano (resultado de adición de cuotas [30-40]% Air Berlin y [40-50]% de Condor) y [60-70]% en invierno.

⁶³ Sirva como ejemplo la ruta Santa Cruz-Dusseldorf, ya que es la ruta en la que las partes aportan una mayor cuota de mercado a Iberia: [10-20]% en verano, frente a un [50-60]% de Air Berlin/LTU y [30-40]% de Condor. Los vuelos de Air Berlin y Condor tienen una duración de 4 horas y 30 minutos y son siempre directos. Iberia vuela de forma indirecta, con una duración mínima de 8 horas y 55 minutos y máxima de 14 horas de acuerdo con las informaciones aportadas por las partes.

⁶⁴ Fuerteventura-Dusseldorf ([40-50]% en verano y [50-60]% en invierno), Gran Canaria-Frankfurt ([60-70]% en verano y [50-60]% en invierno); Lanzarote-Frankfurt ([60-70]% en verano y [50-60]% en invierno); Tenerife-Frankfurt ([50-60]% en verano y [50-60]% en invierno); Tenerife - Dusseldorf ([60-70]% en verano y [60-70]% en invierno) y Tenerife-Hamburgo ([50-60]% en verano y [50-60]% en invierno).

- Menos de 50% de cuota acumulada por las partes en una o ambas temporadas: 12 rutas⁶⁵, en las que el competidor principal vuelve a ser TUIFLY, con cuotas mayoritarias, y generalmente la entidad resultante y TUIFLY son las únicas que realizan estas rutas.

RUTA PALMA DE MALLORCA-DUSSELDORF						
	Año Turístico 04/05 Mayo 04 hasta Abril 05		Año Turístico 05/06 Mayo 05 hasta Abril 06		Año Turístico 06/07 Mayo 06 hasta Abril 07	
	Pax	%	Pax	%	Pax	%
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100
Air Berlin	[...]	[50-60%]	[...]	[50-60%]	[...]	[50-60%]
Condor	[...]	[10-20%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Combinado	[...]	[70-80%]	[...]	[70-80%]	[...]	[80-90%]
TUIfly	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[10-20%]
LH	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

FUENTE: PARTES, METODOLOGÍA: VUELOS DIRECTOS E INDIRECTOS, AÑOS TURÍSTICOS VERANO+INVIERNO

Es importante destacar que TUI es la única competidora en prácticamente todo el espectro de rutas, pues las otras aerolíneas que aparecen lo hacen con cuotas muy reducidas, que no suelen superar el [0%-10%], además entre estas rutas se encuentran algunas con un número de pasajeros anuales importantes, como Fuerteventura–Frankfurt con [...] pasajeros durante el año turístico 2006/2007.

La operación implica que en 3 rutas Alemania-Canarias la entidad resultante pasaría a ostentar una posición monopolista durante todo el año turístico, y en 12 rutas sería monopolista, en al menos una de las 2 temporadas, mientras que en 12 rutas alcanzaría un cuota de más del [70%-80%] con ningún competidor ejerciendo presión competitiva suficiente.

En cuanto al resto de rutas Alemania-Canarias, la situación es de duopolio, con Tuifly en la mayoría de los casos como único competidor y las compañías de bandera (LH, Iberia o Spanair) como competidores minoritarios, principalmente en ventas individuales.

Se analizará como ruta representativa Tenerife-Munich, debido a la importancia de sus aeropuertos y el número de viajeros. Durante el año 2006 la ruta Tenerife-Munich tuvo un número total de [...] pasajeros, el [50%-60%] de los cuales adquirieron su pasaje a través de tour-operadores. En esta ruta se aprecia cierto incremento del número de viajeros durante el invierno ([60%-70%] en invierno y [40%-50%] en verano).

⁶⁵ Rutas por debajo de [50-60%] de cuotas de las partes en una o ambas temporadas: las 5 rutas en las que participa el aeropuerto alemán de Hanover (Fuerteventura-Hanover [20-30%] en verano, [30-40%] en invierno), Gran Canaria-Hanover ([40-50%] en verano y [30-40%] en invierno), Lanzarote-Hanover ([30-40%] en verano y [40-50%] en invierno), Santa Cruz-Hanover ([60-70%] en verano y [0-10%] en invierno) y Tenerife-Hanover ([30-40%] en verano y [30-40%] en invierno), 3 de las rutas a Hamburgo: Fuerteventura-Hamburgo ([20-30%] en verano y [30-40%] en invierno), Gran Canaria-Hamburgo ([50-60%] en verano y [40-50%] en invierno); Lanzarote-Hamburgo ([30-40%] en verano y [50-60%] en invierno), dos rutas a Stuttgart: Gran Canaria-Stuttgart ([40-50%] y [30-40%] en verano e invierno respectivamente) y Lanzarote-Stuttgart ([40-50%] y [30-40%] en verano e invierno respectivamente) además de las rutas de Fuerteventura-Frankfurt ([30-40%] y [40-50%] en verano e invierno respectivamente) y Fuerteventura-Leipzig ([40-50%] y [50-60%] en verano e invierno respectivamente)

En los últimos 3 años esta ruta ha experimentado un incremento del [20%-30%] en el número de pasajeros. AIR BERLIN ha ido perdiendo cuota gradualmente hasta situarse en [10%-20%] en el año 2006/2007 ([10%-20%] en verano y [10%-20%] en invierno), mientras que Condor ha mantenido más o menos estable su cuota, que de media en los últimos 3 años supone un [60%-70%] ([50%-60%] en verano de 2006 y [60%-70%] en invierno 2006/2007). Esto supondría que las partes se situarían en el [70%-80%] sobre el total anual de pasajeros transportados ([70%-80%] en verano y [70%-80%] en invierno).

En cuanto a los competidores se refiere, la única aerolínea con cuota de importancia es TUIFLY, que ha experimentado un ascenso en el número de pasajeros transportados desde [...] en 2004/2005 ([20%-30%] del total anual) hasta [...] en el año turístico 2006/2007 ([20%-30%] del total anual). Sus cuotas por temporada también permanecen estables, siendo del [20%-30%] en verano de 2006 y del [20%-30%] en invierno de 2006/2007. En cuanto al resto de compañías, carecen de relevancia, y solo Iberia posee una cuota de [0%-10%] en el último año y de [0%-10%] de media en los últimos 3 años.

De acuerdo con la notificante, la oferta de frecuencias aéreas en el verano de 2007 se centró, en cuanto a los vuelos directos se refiere, en AIR BERLIN, CONDOR y TUIFLY, con 2 vuelos semanales la primera, 4 la segunda y 1 la tercera, de duración 4 horas y 30 minutos. La notificante afirma que Lufthansa, Spanair e Iberia ofertaron vuelos indirectos⁶⁶.

También de acuerdo con la notificante, la oferta de frecuencias aéreas en el invierno de 2007/2008 se centra, en cuanto a los vuelos directos se refiere, en AIR BERLIN, CONDOR y en TUIFLY, con 1 vuelo semanal la primera, un vuelo diario la segunda y 3 semanales la tercera, de duración en torno a 4 horas y media. Iberia, que ofrece esta ruta de forma indirecta, con duración de vuelo entre 6 horas 20 minutos y 7 horas 20 minutos, opera, según la notificante, 2 vuelos diarios indirectos.

	RUTA: MUNICH-TENERIFE					
	Año Turístico 04/05 Mayo 04 hasta Abril 05		Año Turístico 05/06 Mayo 05 hasta Abril 06		Año Turístico 06/07 Mayo 06 hasta Abril 07	
	Pax	%	Pax	%	Pax	%
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100
Air Berlin	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
Condor	[...]	[50-60%]	[...]	[60-70%]	[...]	[60-70%]
Combinado	[...]	[70-80%]	[...]	[70-80%]	[...]	[70-80%]
TUIfly	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Iberia	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

FUENTE: PARTES, METODOLOGÍA: VUELOS DIRECTOS E INDIRECTOS, AÑOS TURISTICOS VERANO+INVIERNO

⁶⁶ la notificante no aporta frecuencias para estas 3 compañías.

RUTA: MUNICH-TENERIFE								
TEMPORADA VERANO 2006 (MAYO-OCT)					TEMPORADA DE INVIERNO 2006/2007 (NOV-ABRIL)			
P.TOTALES		P.INDIV		P.TOTALES		P.INDIV		
Pax	%	Pax	%	Pax	%	Pax	%	
Total	[...]	100	[...]	100	[...]	100	[...]	100
Air Berlin	[...]	[10-20%]	[...]	[0-10%]	[...]	[10-20%]	[...]	[10-20%]
Condor	[...]	[50-60%]	[...]	[50-60%]	[...]	[60-70%]	[...]	[60-70%]
Combinado	[...]	[70-80%]	[...]	[60-70%]	[...]	[70-80%]	[...]	[70-80%]
TUIfly	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]	[...]	[20-30%]
Iberia	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]
Otros	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]	[...]	[0-10%]

FUENTE: PARTES; METODOLOGÍA: VUELOS DIRECTOS E INDIRECTOS; REGULARES

VII.4 Estructura de la demanda y distribución

Según la notificante, los clientes que utilizan el transporte aéreo en las rutas operadas por las partes entre España y Alemania, lo hacen primordialmente por motivos de turismo y ocio ([90%-100%] en el caso de AIR BERLIN; [90%-100%] en el caso de CONDOR), son mayoritariamente no sensibles al tiempo y su demanda tiene un carácter estacional, derivado de la desigual intensidad en la afluencia de turistas en distintas partes del año.

La demanda individualizada de estos billetes está muy atomizada y los consumidores no cuentan con ningún tipo de poder compensatorio. En cambio, la demanda por tour-operadores está mucho más concentrada, especialmente entre tour-operadores alemanes.

Entre los tour-operadores clientes de AIR BERLIN y CONDOR destacan THOMAS COOK⁶⁷ (matriz de CONDOR) y TUI⁶⁸ (matriz de TUIFLY). En este sentido, según la notificante, THOMAS COOK representó de media el [30%-40%] de las ventas totales a tour-operadores en las rutas entre Alemania-Baleares, el [20%-30%] en las rutas Alemania-Canarias y el [10%-20%] en las rutas Alemania-Península. En el caso de TUI, estas cuotas fueron de [20%-30%] en Alemania-Baleares, [30%-40%] Alemania-Canarias y [20%-30%] Alemania-Península.

Según la notificante, las ventas a tour-operadores son muy importantes en la mayoría de las rutas afectadas. De hecho, como ya se ha indicado con anterioridad, en 64 de las 72 rutas afectadas las ventas a tour-operadores representan más del 50% de los billetes vendidos.

⁶⁷ THOMAS COOK adquirió en 2006 a AIR BERLIN [...] billetes en las rutas Alemania-Baleares ([0-10]% de las ventas de AIR BERLIN en estas rutas), [...] billetes en las rutas Alemania-Canarias ([10-20]% de las ventas), y [...] billetes en las rutas Alemania-Península ([0-10]% de las ventas). Además, CONDOR vendió en 2006 a THOMAS COOK [...] billetes en las rutas Alemania-Baleares ([50-60]% de las ventas de CONDOR en estas rutas), [...] billetes en las rutas Alemania-Canarias ([50-60]% de sus ventas), y [...] billetes en las rutas Alemania-Península ([30-40]% de sus ventas).

⁶⁸ TUI adquirió en 2006 a AIR BERLIN [...] billetes en las rutas Alemania-Baleares ([10-20]% de las ventas de AIR BERLIN en estas rutas), [...] billetes en las rutas Alemania-Canarias ([10-20]% de las ventas), y [...] billetes en las rutas Alemania-Península ([0-10]% de las ventas). Además, CONDOR vendió en 2006 a TUI [...] billetes en las rutas Alemania-Baleares ([0-10]% de las ventas de CONDOR en estas rutas), [...] billetes en las rutas Alemania-Canarias ([0-10]% de sus ventas), y [...] billetes en las rutas Alemania-Península ([0-10]% de sus ventas).

En lo que respecta a los canales de distribución, AIR BERLIN vende un [30%-40%] de sus billetes a tour-operadores, un [20%-30%] a través de su página web y un [20%-30%] vía agencias de viaje. En el caso de CONDOR, el [60%-70%] de sus ventas se hicieron a tour-operadores y el [20%-30%] a través de agencias de viaje.

En lo que se refiere a las ventas a tour-operadores de los principales competidores de la entidad resultante en las rutas afectadas, la entidad resultante estima que éstas representaron el [70%-80%] de las ventas totales de TUIFLY, el [60%-70%] de las de Spanair, el [10%-20%] de Germanwings, el [0%-10%] de Iberia, el [0%-10%] de Lufthansa, el [0%-10%] de Easyjet y el [0%-10%] de Ryanair.

VII.5.- Fijación de precios

Según la notificante, en las rutas afectadas entre Alemania y España en las que operan las partes, la competencia se produce eminentemente vía precios.

Según la notificante, para fijar precios en sus rutas AIR BERLIN utiliza un precio mínimo, a partir del cual va incrementando sus precios teniendo en cuenta el grado de ocupación del avión en el momento de la compra y el esperado en el momento de vuelo, así como el tiempo restante para que se produzca el vuelo. CONDOR utiliza un sistema parecido, aunque a diferencia de AIR BERLIN, hace ofertas de último minuto a precios reducidos para aumentar la ocupación de los aviones.

En 2006, los precios medios en verano de AIR BERLIN en las rutas afectadas a Canarias oscilaron entre los [...] y los [...] euros, mientras que los precios medios a Península y Baleares oscilaron entre los [...] y los [...] euros. En invierno estos precios fueron ligeramente inferiores.

En el caso de CONDOR, los precios medios son inferiores a los de AIR BERLIN. Así, en los vuelos a Canarias en verano 2006 los precios de CONDOR han oscilado entre los [...] y los [...] euros, mientras que los precios medios a Península y Baleares oscilaron alrededor de los [...] - [...] euros. En este caso, también se dan menores precios medios en invierno.

Según la notificante, los precios de AIR BERLIN y CONDOR están en línea con los de sus principales competidores.

VII.6.- Barreras a la entrada – Competencia potencial

Las barreras regulatorias desaparecieron en la Unión Europea en 1997⁶⁹ de modo que en la actualidad cualquier compañía comunitaria puede prestar libremente servicios de transporte aéreo en el interior de la UE, tanto de vuelos intracomunitarios como nacionales.

Sin embargo, las inversiones necesarias para desarrollar la actividad de transporte aéreo de pasajeros son elevadas (aeronaves y, en menor medida, personal cualificado y publicidad).

En lo que se refiere a la adquisición de aeronaves, en el expediente C/0024/07 EASYJET/GB se señalaba que en este momento el mercado está ligeramente saturado, por lo que los periodos de espera mínimos para la entrega de aeronaves están entre 2-3 años. De hecho, los operadores ya establecidos gestionan la expansión de sus flotas a largo plazo. En el caso de AIR BERLIN, tiene ya detallados sus planes de expansión de flota hasta 2017.

No obstante, existen otras alternativas, como el leasing financiero de aeronaves o el *wet leasing* (que incluye a la tripulación), que son más flexibles pero más caras.

⁶⁹ Reglamento (CEE) 2408/1992, del Consejo, de 23 de julio de 1992, en vigor desde el 1 de abril de 1997.

De todas maneras, en el presente caso, el hecho de que se vean afectadas 72 rutas en numerosos aeropuertos en España y Alemania implica que un nuevo entrante o un competidor ya presente en otras rutas tendría dificultades para replicar toda la red de rutas de CONDOR entre España y Alemania como consecuencia de los costes asociados a la organización y optimización de la flota, apertura o desarrollo de bases en todos o algunos de los aeropuertos implicados, desarrollo de los canales de distribución de plazas, etc.

En este sentido, conviene destacar que una parte muy significativa de las plazas en las rutas afectadas se venden a través de tour-operadores y que, CONDOR, en la medida que está verticalmente integrada con un tour-operador tan importante en Alemania como THOMAS COOK, tiene una posición privilegiada en estas rutas que es difícilmente replicable por un nuevo operador no integrado verticalmente.

Por otra parte, los antecedentes citados coinciden en que uno de los insumos más importantes para prestar servicios de transporte aéreo es disponer de acceso suficiente a los aeropuertos.

En este sentido, que los aeropuertos dispongan de suficientes slots es esencial para que una aerolínea pueda abrir o expandir las frecuencias de determinadas rutas a partir de un aeropuerto. Asimismo, de cara a la gestión óptima de los vuelos, suele ser necesario disponer de una escala mínima eficiente en al menos uno de los dos aeropuertos que configuran una ruta.

La asignación de slots en los aeropuertos de la UE está regulada por el Reglamento 95/1993, del Consejo, de 18 de enero de 1993, relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos comunitarios. Esta normativa prevé tres tipos de aeropuertos: no coordinados, con horarios facilitados y coordinados.

Según los antecedentes citados, sólo en el caso de los aeropuertos coordinados el nivel de saturación de los slots puede generar una barrera a la entrada significativa.

En estos aeropuertos, los slots se asignan dos veces al año⁷⁰ por un coordinador, que a la vista de las solicitudes, da prioridad a las aerolíneas con derechos históricos (por haber dispuesto del slot en la temporada anterior) que hayan utilizado dicho slot en un 80% o más durante el día y hora asignado. El resto de los slots se asignan de manera equitativa a las solicitudes, debiéndose asignar el 50% de dichos slots remanentes a nuevos entrantes.

No obstante, conviene tener en cuenta que el proceso de asignación de slots es continuo a lo largo de cada temporada desde su inicio, de forma que las compañías aéreas pueden efectuar nuevas solicitudes, modificar las existentes o cancelar las mismas en cualquier momento previo a la fecha de operación. Por lo tanto, es posible efectuar nuevas asignaciones una vez iniciada la temporada, siempre que exista capacidad disponible para ello. Asimismo, los operadores ya presentes en un aeropuerto pueden reasignar sus slots disponibles a nuevas rutas en cualquier momento.

En lo que respecta a los aeropuertos de los que parten las rutas analizadas en la presente operación, están coordinados los aeropuertos en Alemania de Frankfurt, Munich, Stuttgart, Berlín (Tegel y Schönefeld), Dusseldorf y Colonia/Bonn. En España están coordinados los aeropuertos de Barcelona, Jerez de la Frontera, Málaga, Palma de Mallorca, Ibiza (verano), Mahón (verano), Fuerteventura, Gran Canaria, Sta. Cruz de la Palma, Lanzarote y Tenerife (Norte y Sur).

⁷⁰ De cara a las temporadas de la IATA de invierno (noviembre -marzo) y verano (abril-octubre)

En lo que se refiere a los **aeropuertos alemanes** coordinados, según información aportada por la notificante, el aeropuerto de Dusseldorf está bastante congestionado, con la excepción del sábado por la tarde y el domingo por la mañana, mientras que en Munich los niveles de congestión son también significativos aunque menores. Por otra parte, el aeropuerto de Frankfurt está muy congestionado todos los días y en todas las franjas horarias. En cambio, los aeropuertos de Berlín, Stuttgart y Colonia/Bonn tienen niveles de congestión relativamente poco significativos.

En lo que se refiere a los **aeropuertos españoles**, AENA⁷¹ ha indicado que en la actualidad la disponibilidad de capacidad puede estar saturada en algunas franjas horarias (especialmente en verano).

De los aeropuertos españoles coordinados, a partir de datos de AENA, cabe señalar respecto a la capacidad disponible en la temporada de verano⁷²:

- o En Barcelona, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 8,5%, con importantes restricciones en todas las franjas horarias y todos los días. De cara al verano 2008 se espera que estas restricciones se agraven ligeramente.
- o En Málaga, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 33%. No obstante, presentó algunas restricciones en determinadas franjas horarias de mañana durante la semana y en algunas franjas de tarde los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones se agraven ligeramente.
- o En Jerez de la Frontera no existen problemas especialmente significativos de capacidad, pues la capacidad libre no baja del 50% en ninguna temporada.
- o En Palma de Mallorca, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 26,9%. No obstante, presentó algunas restricciones en determinadas franjas horarias de mañana y tarde de los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones se agraven ligeramente.
- o En Ibiza, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 28,6%. No obstante, presentó restricciones en casi todas las franjas horarias de mañana y tarde de los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones se agraven ligeramente.
- o En Mahón, la capacidad libre media en verano de 2007 en horario comercial fue de 28,8%. No obstante, presentó restricciones en casi todas las franjas horarias de mañana y tarde de los viernes, y en menor medida de los fines de semana. De cara al verano de 2008 está previsto que estas restricciones se agraven ligeramente.

⁷¹ De acuerdo con la información suministrada por AENA, la capacidad disponible para operar en los aeropuertos españoles se analiza a partir de tres subsistemas interrelacionados: “pista” (aterrizaje y despegue, incluyendo la capacidad de radionavegación), “terminal” (espacio y facilidades de procesamiento de pasajeros), y “plataforma” (facilidades de aparcamiento de aviones, entre otros). En cuanto a plataforma, ninguno de los aeropuertos para los que se solicita información presenta problemas importantes de capacidad. Por tanto, la información aquí recogida se corresponde con la limitación más restrictiva en cada caso entre las definidas en los apartados de capacidad de pista y capacidad de terminal del aeropuerto en cuestión. AENA considera que aquellas franjas horarias con un porcentaje de capacidad disponible en cualquiera de estos dos subsistemas inferior al 20% implicará que las compañías aéreas pueden encontrar mayores dificultades para que les sean autorizados slots o confirmados horarios de operación.

⁷² Esta capacidad está calculada respecto a una semana tipo, escogida por AENA, que es la tercera semana de julio en todos los casos.

- o En Tenerife Sur no existen problemas especialmente significativos de capacidad, pues la capacidad libre no baja del 60% en ninguna temporada.
- o En Santa Cruz de la Palma no existen problemas especialmente significativos de capacidad, pues la capacidad libre no baja del 50% en ninguna temporada.
- o En Lanzarote, Fuerteventura y Gran Canaria no existen problemas especialmente significativos de capacidad, pues la capacidad libre no baja del 40% en ninguna temporada.

En invierno, la mayoría de los aeropuertos no suele experimentar problemas significativos. La excepción es el aeropuerto de Barcelona, donde la capacidad libre media en la semana tipo⁷³ en invierno 2006/2007 fue de 13,3%, con importantes restricciones en todas las franjas horarias y todos los días, siendo más reducidas los sábados por la tarde y los domingos por la mañana. De cara al invierno 2007/2008 estas restricciones se han reducido ligeramente, quedando libre el 17,4% de la capacidad.

Asimismo, cabe señalar que AENA ha indicado que están previstos aumentos de capacidad significativos durante los próximos cinco años en los aeropuertos de Barcelona, Málaga, Jerez de la Frontera, Tenerife Sur, Santa Cruz de la Palma, Lanzarote, Gran Canaria y Fuerteventura.

En lo que se refiere a la **competencia potencial**, la notificante destaca que en los últimos años operadores como Germanwings, Easyjet, Ryanair y Clickair han comenzado a operar vuelos entre algunas ciudades alemanas y destinos en la Península y, en algunos casos, Baleares y Canarias.

VIII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de AIR BERLIN del control exclusivo sobre CONDOR.

Los mercados considerados a los efectos del análisis en primera fase de la presente operación son los de transporte aéreo regular de pasajeros, en rutas entre Alemania y España, bajo el enfoque punto de origen-punto de destino, considerado el número total de pasajeros y considerando también como sustitutivos los vuelos directos e indirectos.

Todo ello sin perjuicio de que en la segunda fase se deba hacer un análisis en mayor profundidad, a fin de delimitar el grado de sustituibilidad entre ventas de billetes individuales y ventas a tour-operadores, entre vuelos directos e indirectos y entre algunos pares de aeropuertos.

VIII.1 Posición en el mercado

Las partes coinciden en 72 rutas entre España y Alemania. De ellas, 42 tienen como destino las islas Canarias, 24 Baleares y 8 la Península. Dentro de estas rutas, destacan las que se dirigen a Palma de Mallorca, pues concentran el [50%-60%] del volumen de pasajeros de las partes en el bloque de rutas afectadas por la operación de concentración.

En la mayoría de las rutas consideradas los principales operadores son AIR BERLIN, CONDOR y TUIFLY, especialmente en aquéllas que se dirigen a Canarias. En casi todas las rutas afectadas operan vuelos indirectos de compañías de bandera como Iberia y Lufthansa/Spanair (en código compartido). Sin embargo, su cuota de mercado suele ser residual a pesar del elevado

⁷³ AENA ha escogido como semana tipo en este caso la tercera semana de enero.

número de frecuencias diarias indirectas que ofrecen, posiblemente por el precio y la existencia de escalas.

En las rutas que se dirigen a Canarias, tras la operación de concentración la entidad resultante alcanza cuotas superiores al [90%-100%] en alguna temporada en 12 rutas, y en otras 18 rutas tiene cuotas superiores al [50%-60%]. En casi todas estas rutas CONDOR tenía un peso muy importante, por lo que como consecuencia de la operación AIR BERLIN pierde a su competidor más significativo, que además, suele hacer casi todos sus vuelos directos. Otra característica especial de este bloque de rutas es en que en casi todas ellas TUIFLY es el único competidor significativo.

En lo que respecta a las rutas a Baleares, cabe destacar que AIR BERLIN ve reforzada su posición como primer operador en la mayoría de las rutas, especialmente las dirigidas a Palma de Mallorca, donde la entidad resultante tiene en verano (la temporada donde existen más operadores y pasajeros) una cuota de mercado superior al [70%-80%] en 8 rutas y superior al [50%-60%] en las 5 restantes. Asimismo, en las rutas a Palma de Mallorca AIR BERLIN se beneficia de las economías de escala que le otorga tener un hub en dicho aeropuerto.

En estas rutas, el principal competidor suele ser TUIFLY, mientras que otros operadores, como GERMANWINGS, EASYJET o RYANAIR, suelen tener una presencia más reducida en las rutas u operan desde aeropuertos secundarios, lo que reduce su capacidad para replicar la presión competitiva de CONDOR.

En lo que se refiere a las rutas entre Alemania y la Península, la entidad resultante alcanza cuotas por encima del [50%-60%] en alguna temporada en 7 de ellas. En estas rutas, sólo suele haber un competidor alternativo significativo, aunque sólo en algunos casos es TUIFLY.

VIII.2 Efectos unilaterales y efectos coordinados

En relación con los posibles efectos unilaterales derivados de la operación, cabe destacar que CONDOR es el principal competidor de AIR BERLIN y en muchas rutas, la entidad resultante alcanza una cuota sensiblemente superior al [50%-60%], con adiciones significativas, superiores al [20%-30%].

Asimismo, tras la operación de concentración AIR BERLIN va a beneficiarse de cierto grado de integración vertical, en la medida en que THOMAS COOK quien pasará a ser su principal accionista, es uno de los tour-operadores más importantes en el sector de paquetes turísticos en Alemania con destino a España. Esto es especialmente relevante porque en 64 de las 72 rutas, las ventas a tour-operadores representan más del [50%-60%] de las ventas totales. De esta manera, AIR BERLIN ve reforzado su poder de mercado más allá de la mera adición de las cuotas correspondientes a CONDOR, en la medida en que establece una relación privilegiada con THOMAS COOK.

Por otra parte, conviene destacar que en casi todas las rutas el único competidor significativo es TUIFLY. El resto de competidores son compañías de bandera como IBERIA o LUFTHANSA/SPANAIR, que sólo suelen operar vuelos indirectos y tienen cuotas de mercado muy reducidas. Por otra parte, los operadores de bajo coste, como GERMANWINGS, EASYJET o RYANAIR, sólo están presentes en algunas de las rutas afectadas, en algunos casos operan desde aeropuertos secundarios que no ejercen la misma presión competitiva, y no cuentan con una red tan amplia de destinos en España o Alemania.

Además, en la medida en que TUIFLY es una aerolínea verticalmente integrada con el tour-operador TUI, y puesto que éste tiene importantes vínculos comerciales con la entidad resultante, se plantea la posibilidad de que los incentivos de TUIFLY a ejercer una presión competitiva significativa sean limitados.

Asimismo, al reducirse el número de operadores significativos en la mayoría de las rutas de 3 a 2, como consecuencia de la operación existe la posibilidad de que se facilite la coordinación entre la entidad resultante y TUIFLY. En particular, pasan a ser operadores relativamente simétricos, y que se alternarían en el primer y segundo puesto en la mayor parte de las rutas afectadas. Esto podría facilitar el reparto de las frecuencias entre ambos o reducir las presiones competitivas sobre los precios. Todo ello en unos mercados donde los servicios prestados son relativamente homogéneos, y en los que las frecuencias y los precios (especialmente para los billetes individuales) son muy transparentes a través de Internet.

A la hora de valorar estos efectos unilaterales y coordinados, será preciso estudiar en qué medida la necesidad de alcanzar economías de escala (“crear mercado”) elimina los incentivos de la entidad resultante a reducir el número de frecuencias o subir los precios. No obstante, en mucha de las rutas el número de pasajeros anual es significativo, especialmente en la temporada de verano, por lo que resulta difícil aceptar esta posibilidad para dichas rutas.

VIII.3 Barreras a la entrada de nuevos operadores y a la expansión de los incumbentes

La valoración de los posibles efectos unilaterales y coordinados de la operación de concentración depende en gran medida de la capacidad de expansión de los terceros operadores aéreos presentes o futuros en las rutas afectadas y, en particular, su capacidad para replicar la amplia red de rutas aéreas de CONDOR entre España y Alemania.

En este sentido, es preciso determinar si el nivel de saturación de los distintos aeropuertos afectados, y en particular el de los más saturados (en particular, los de Dusseldorf, Frankfurt y Munich) supone un impedimento significativo para la entrada o expansión de terceros operadores. De hecho, uno de los principales beneficios de la operación para AIR BERLIN es poder expandirse en estos aeropuertos más saturados.

Sin embargo, el principal interrogante que se debería despejar es si terceros competidores tienen capacidad para replicar la red de rutas de CONDOR entre España y Alemania. En particular, dado el elevado número de aeropuertos implicados en España y Alemania, terceros operadores pueden no tener incentivos o ver dificultada su capacidad para crear una red similar a la de CONDOR, en particular desde el punto de vista de optimización de la flota.

Esta cuestión es especialmente importante porque la mayor parte de las rutas afectadas tienen un volumen de pasajeros reducido, lo que dificulta alcanzar la escala mínima eficiente en ellas. Asimismo, en muchas de ellas los tour-operadores juegan un papel muy importante, y terceras líneas aéreas podrían ver dificultada su capacidad para replicar los vínculos que CONDOR y la entidad resultante tienen con tour-operadores, especialmente con THOMAS COOK.

De hecho, salvo TUIFLY, no existe ningún operador que tenga una presencia parecida a la de CONDOR en los distintos aeropuertos españoles y alemanes. Esta cuestión es especialmente importante en lo que se refiere a las rutas entre Alemania y Canarias.

En estas rutas, las compañías como Lufthansa/Spanair, Iberia, o Air Europa sólo suelen ofrecer vuelos indirectos no optimizados para minimizar su duración. Por su parte, los operadores

de bajo coste como Ryanair o Easyjet, suelen tener una mínima presencia entre España y Alemania.

VIII.4 Conclusión

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, esta Dirección de Investigación estima preciso un análisis en profundidad de la operación notificada, a la vista de los posibles obstáculos para el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados considerados.

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 **acordar iniciar la segunda fase del procedimiento**, en aplicación del artículo 57.2.c) de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia, en la medida que la operación puede obstaculizar el mantenimiento de la competencia efectiva en los mercados analizados.

Asimismo, se propone desestimar la solicitud de levantamiento de la suspensión de la ejecución de la operación conforme a lo dispuesto en el artículo 9.6 de la Ley 15/2007, porque dicha suspensión no causa ningún perjuicio a las empresas partícipes.

Todo ello sin perjuicio de la legislación sectorial aplicable.



ANEXO 1. Datos rutas: Vuelos directos e indirectos; Pasajeros totales

RUTAS	VERANO 2006					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
DRESDE	[40-50]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[40-50]	[30-40]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
PADDERBORN	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
BERLIN	[60-70]	[10-20]	[70-80]	[0-10]	[20-30]	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[40-50]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNICH	[30-40]	[30-40]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
NUREMBERG	[40-50]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HANOVER	[40-50]	[20-30]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[70-80]	[20-30]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNSTER	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
COLONIA	[30-40]	[10-20]	[50-60]	[20-30]	[10-20]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IBIZA						
DUSSELDORF	[80-90]	[10-20]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[40-50]	[50-60]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[40-50]	[40-50]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[60-70]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[10-20]	[50-60]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
MENORCA						
DUSSELDORF	[40-50]	[30-40]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX BALEARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	[50-60]	[20-30]	[80-90]	[0-10]	[10-20]	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[20-30]	[60-70]	[0-10]	[30-40]	[...]



STUTTGART	[10-20]	[40-50]	[60-70]	[0-10]	[30-40]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[50-60]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BARCELONA						
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[40-50]	[10-20]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX PENINSULA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	[30-40]	[60-70]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[30-40]	[40-50]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
COLONIA	[10-20]	[40-50]	[50-60]	[20-30]	[10-20]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[30-40]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TENERIFE						
COLONIA	[40-50]	[60-70]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[20-30]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
LEPZIG	[30-40]	[40-50]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[50-60]	[60-70]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[20-30]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LANZAROTE						
LEIPZIG	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
COLONIA	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]



BERLÍN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10] ([0-10] IBERIA)	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[30-40]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
MUNICH	[20-30]	[20-30]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[10-20]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[30-40]	[0-10]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[30-40]	[0-10]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FUERTEVENTURA						
COLONIA	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[30-40]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[20-30]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[40-50]	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[40-50]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LA PALMA						
BERLIN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[50-60]	[30-40]	[80-90]	[0-10]	[10-20] ([10-20] IBERIA)	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10] (IBERIA)	[...]
HANNOVER	[10-20]	[50-60]	[60-70]	[0-10]	[30-40]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX CANARIAS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación



RUTAS	INVIERNO 2006/2007					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
DRESDE	[70-80]	[20-30]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
PADDERBORN	[80-90]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[50-60]	[30-40]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
NUREMBERG	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[60-70]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[50-60]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNSTER	[70-80]	[0-10]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
BERLIN	[60-70]	[0-10]	[60-70]	[0-10]	[20-30] ([20-30] EASYJET)	[...]
STUTTGART	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[20-30]	[0-10]	[...]
HANOVER	[40-50]	[0-10]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
COLONIA	[50-60]	[0-10]	[50-60]	[20-30]	[20-30]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IBIZA						
DUSSELDORF	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[70-80]	[0-10]	[80-90]	[0-10]	[10-20] ([0-10] GERMANWINGS)	[...]
FRANKFURT	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[0-10]	[30-40] ([20-30] IBERIA)	[...]
STUTTGART	[40-50]	[0-10]	[40-50]	22,9	[30-40] ([30-40] GERMANWINGS)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
MENORCA						
DUSSELDORF	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[0-10]	[10-20]	[...]
STUTTGART	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[0-10]	[10-20] (SPANAIR)	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[0-10]	[30-40]	[0-10]	[60-70] (IBERIA [50-60])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX BALEARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	[60-70]	[20-30]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]

FRANKFURT ⁷⁴	[60-70]	[20-30]	[40-50]	[0-10]	[50-60] (LUFTHANSA [20-30])	[...]
STUTTGART	[20-30]	[10-20]	[30-40]	[10-20]	[50-60] (GERMANWINGS [30-40])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[40-50]	[10-20]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[30-40]	[20-30]	[...]
DUSSELDORF	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[40-50]	[20-30]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BARCELONA						
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70] (LUFTHANSA [30-40])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX PENINSULA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	[30-40]	[50-60]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[10-20]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[30-40]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[20-30]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[20-30]	[30-40]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
COLONIA	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[10-20]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TENERIFE						
COLONIA	[50-60]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[20-30]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
LEPZIG	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]

⁷⁴ La notificante incluye a Ryanair en esta ruta (con una cuota del [20-30]%), a pesar de que opera desde Frankfurt-Hahn.



TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LANZAROTE						
LEIPZIG	[50-60]	[30-40]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
COLONIA	[50-60]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[20-30]	[30-40]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[10-20]	[30-40]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[50-60]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[10-20]	[30-40]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[30-40]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FUERTEVENTURA						
COLONIA	[50-60]	[30-40]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[60-70]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[10-20]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[30-40]	[10-20]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[10-20]	[10-20]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LA PALMA						
BERLIN	[30-40]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[20-30]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[70-80]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX CANARIAS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

ANEXO 2. Datos rutas: Vuelos directos e indirectos; Pasajeros individuales

RUTAS	VERANO 2006					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
DRESDE	[40-50]	[20-30]	[60-70]	[0-10]	[30-40] ([30-40] GERMANWINGS)	[...]

LEIPZIG	[60-70]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
PADDERBORN	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLIN	[50-60]	[0-10]	[60-70]	[0-10]	[30-40] ([30-40]EASYJET)	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[...]
MUNICH	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
NUREMBERG	[60-70]	[10-20]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANOVER	[60-70]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[50-60]	[10-20]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNSTER	[70-80]	[0-10]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[30-40]	[20-30]	[60-70]	[20-30]	[10-20]	[...]
COLONIA	[30-40]	[10-20]	[40-50]	[10-20]	[30-40]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IBIZA						
DUSSELDORF	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[40-50]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[50-60]	[30-40]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[20-30]	[50-60]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
MENORCA						
DUSSELDORF	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX BALEARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	[50-60]	[20-30]	[80-90]	[0-10]	[20-30] ([0-10] IBERIA)	[...]
FRANKFURT ⁷⁵	[20-30]	[10-20]	[40-50]	[0-10]	[50-60] ([20-30] LUFTHANSA)	[...]
STUTTGART	[10-20]	[30-40]	[40-50]	[0-10]	[50-60] ([20-30] GERMANWINGS)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[50-60]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[10-20]	[...]
DUSSELDORF	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[10-20]	[...]

⁷⁵ La notificante incluye a Ryanair en esta ruta (con una cuota del [20-30]%), a pesar de que opera desde Frankfurt-Hahn.



MUNICH	[0-10]	[60-70]	[60-70]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BARCELONA						
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70] ([40-50] LUFTHANSA)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX PENINSULA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	[0-10]	[70-80]	[80-90]	[0-10]	[10-20]	[...]
LEIPZIG	[0-10]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[10-20]	[40-50]	[50-60]	[10-20]	[20-30]	[...]
DUSSELDORF	[20-30]	[30-40]	[50-60]	[10-20]	[20-30]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[20-30]	[10-20]	[...]
COLONIA	[0-10]	[50-60]	[60-70]	[20-30]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[40-50]	[10-20]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TENERIFE						
COLONIA	[50-60]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[...]
LEPZIG	[0-10]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[50-60]	[60-70]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[10-20]	[50-60]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LANZAROTE						
LEIPZIG	[50-60]	[0-10]	[50-60]	[0-10]	[40-50]	[...]
COLONIA	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[0-10]	[10-20]	[...]
BERLÍN	[60-70]	[0-10]	[60-70]	[0-10]	[30-40] (IBERIA [30-40])	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[...]
MUNICH	[10-20]	[30-40]	[40-50]	[20-30]	[20-30]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[20-30]	[20-30]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[50-60]	[0-10]	[...]



HANNOVER	[30-40]	[0-10]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[20-30]	[0-10]	[20-30]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FUERTEVENTURA						
COLONIA	[10-20]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[40-50]	[10-20]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[10-20]	[40-50]	[30-40]	[20-30]	[...]
LEIPZIG	[40-50]	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[40-50]	[10-20]	[...]
BERLÍN	[10-20]	[50-60]	[60-70]	[10-20]	[10-20]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LA PALMA						
BERLIN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[30-40] (IBERIA [30-40])	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10] (IBERIA [0-10])	[...]
HANNOVER	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[0-10]	[40-50]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX CANARIAS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

RUTAS	INVIERNO 2006/2007					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
DRESDE	[80-90]	[10-20]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
PADDERBORN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[50-60]	[30-40]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
NUREMBERG	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[40-50]	[80-90]	[0-10]	[10-20]	[...]
MUNSTER	[70-80]	[0-10]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[60-70]	[10-20]	[70-80]	[0-10]	[10-20]	[...]

BERLIN	[50-60]	[0-10]	[50-60]	[0-10]	[40-50] (EASYJET [40-50])	[...]
STUTTGART	[40-50]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HANOVER	[60-70]	[0-10]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
COLONIA	[40-50]	[0-10]	[50-60]	[20-30]	[20-30]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IBIZA						
DUSSELDORF	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[70-80]	[0-10]	[70-80]	[0-10]	[20-30] ([0-10]GERMANWINGS)	[...]
FRANKFURT	[50-60]	[0-10]	[50-60]	[0-10]	[40-50] ([20-30]IBERIA)	[...]
STUTTGART	[40-50]	[0-10]	[40-50]	[20-30]	[30-40] ([30-40]GERMANWINGS)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
MENORCA						
DUSSELDORF	[70-80]	[0-10]	[70-80]	[0-10]	[20-30]	[...]
STUTTGART	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[0-10]	[10-20] (SPANAIR)	[...]
FRANKFURT	[20-30]	[0-10]	[20-30]	[0-10]	[70-80] ([50-60] IBERIA)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX BALEARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	[60-70]	[20-30]	[90-100]	[0-10]	[0-10] (IBERIA [0-10])	[...]
FRANKFURT ⁷⁶	[60-70]	[10-20]	[30-40]	[0-10]	[60-70] (LUFTHANSA [20-30])	[...]
STUTTGART	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[0-10]	[60-70] (GERMANWINGS [30-40])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[40-50]	[20-30]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[20-30]	[30-40]	[...]
DUSSELDORF	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[20-30]	[40-50]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[0-10]	[10-20]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BARCELONA						
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70] (LUFTHANSA [40-50])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX PENINSULA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CANARIAS						

⁷⁶ La notificante incluye a Ryanair en esta ruta (con una cuota del [20-30]%), a pesar de que opera desde Frankfurt-Hahn.



GRAN CANARIA						
DRESDE	[20-30]	[40-50]	[60-70]	[0-10]	[30-40]	[...]
COLONIA	[0-10]	[50-60]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[10-20]	[20-30]	[...]
LEIPZIG	[20-30]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[10-20]	[30-40]	[50-60]	[30-40]	[10-20]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[30-40]	[10-20]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[60-70]	[60-70]	[20-30]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[50-60]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TENERIFE						
COLONIA	[50-60]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[...]
LEPZIG	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LANZAROTE						
LEIPZIG	[50-60]	[20-30]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
COLONIA	[20-30]	[60-70]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[30-40]	[10-20]	[40-50]	[10-20]	[30-40]	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[10-20]	[50-60]	[30-40]	[10-20]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[30-40]	[20-30]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[50-60]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[30-40]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FUERTEVENTURA						
COLONIA	[30-40]	[30-40]	[70-80]	[0-10]	[20-30]	[...]
MUNICH	[10-20]	[60-70]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[10-20]	[50-60]	[30-40]	[10-20]	[...]
LEIPZIG	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]

FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[10-20]	[10-20]	[...]
HANNOVER	[10-20]	[10-20]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LA PALMA						
BERLIN	[30-40]	[20-30]	[60-70]	[10-20]	[20-30]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[20-30]	[50-60]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[70-80]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX CANARIAS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

ANEXO 3. Datos rutas: Vuelos directos; Pasajeros totales⁷⁷

RUTAS	VERANO 2006					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
NUREMBERG	71,2%	24,9%	96,1%	3,9%	0,0%	229.433
LEIPZIG	55,6%	34,3%	90,0%	10,0%	0,0%	197.566
BERLIN	72,3%	15,1%	87,4%	0,0%	12,6% (EASYJET)	439.375
PADDERBORN	63,2%	19,6%	82,8%	17,2%	0,0%	298.781
DUSSELDORF	59,7%	21,8%	81,5%	17,8%	0,7%	814.680
MUNICH	45,4%	35,3%	80,7%	18,5%	0,8%	413.562
FRANKFURT	33,1%	44,6%	77,7%	18,5%	3,8%	587.096
HANOVER	51,3%	21,5%	72,8%	26,3%	0,9%	394.908
HAMBURGO	44,8%	26,6%	71,4%	28,6%	0,0%	451.244
MUNSTER	53,8%	16,0%	69,8%	30,2%	0,0%	367.081
STUTTGART	35,0%	33,5%	68,5%	25,6%	5,8%	458.512
COLONIA	42,7%	17,0%	59,7%	25,3%	15,0%	525.042
TOTAL PAX	2.634.812	1.342.202	3.977.014	1.004.528	195.639	5.177.280
IBIZA						
DUSSELDORF	87,2%	12,7%	99,9%	0,0%	0,1%	159.168

⁷⁷ Estos cuadros han sido elaborados con datos aportados por AENA. En este caso, AENA no ha podido distinguir entre los pasajeros que tienen destino final un aeropuerto de la ruta o simplemente hacen escala en él. Esto puede distorsionar ligeramente las cifras, especialmente las rutas con Palma de Mallorca, que es un hub de AIR BERLIN donde un número significativo de pasajeros hace escala.



MUNICH	34,1%	65,6%	99,7%	0,0%	0,3%	40.530
FRANKFURT	46,5%	41,3%	87,8%	11,9%	0,3%	74.184
HAMBURGO	60,4%	19,3%	79,7%	19,8%	0,5%	42.056
STUTTGART	0,0%	69,1%	69,1%	30,2%	0,7%	28.054
TOTAL PAX	212.499	105.036	317.535	25.674	783	343.992
MENORCA						
DUSSELDORF	38,3%	32,5%	70,7%	29,3%	0,0%	35.016
STUTTGART	0,0%	53,5%	53,5%	46,5%	0,0%	20.129
FRANKFURT	0,0%	52,4%	52,4%	47,6%	0,0%	23.420
TOTAL PAX	13.394	34.400	47.794	30.771	0	78.565
TOTAL PAX BALEARES	2.860.705	1.481.638	4.342.343	1.060.973	196.422	5.599.837
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	60,3%	37,9%	98,2%	1,5%	0,3%	91.109
FRANKFURT	45,5%	22,6%	48,9%	0,0%	51,1% (LUFTHANSA 49,9)	157.525
STUTTGART	0,0%	75,2%	75,2%	0,0%	24,8% (GERMANWINGS 22,1)	28.348
TOTAL PAX	126.605	91.395	187.781	1.391	87.773	276.982
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	0,0%	61,9%	61,9%	38,1%	0,0%	28.224
FRANKFURT	0,0%	61,1%	61,1%	38,9%	0,0%	57.704
DUSSELDORF	0,0%	44,9%	44,9%	55,1%	0,0%	42.171
MUNICH	0,0%	73,5%	73,5%	25,7%	0,8%	38.923
TOTAL PAX	0	100.271	100.271	66.439	312	167.022
BARCELONA						
MUNICH	0,0%	22,4%	22,4%	0,0%	77,6%	280.997
TOTAL PAX	0	63.073	63.073	0	218.054	280.997
TOTAL PAX PENÍNSULA	126.605	254.739	351.125	67.830	306.138	725.001
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	35,4%	62,3%	97,8%	0,0%	2,2%	16.802
COLONIA	37,1%	44,0%	81,1%	16,9%	2,1%	54.804
BERLÍN	36,8%	41,5%	78,3%	21,2%	0,5%	49.721
LEIPZIG	24,6%	49,4%	74,0%	26,0%	0,0%	30.028
DUSSELDORF	27,1%	39,6%	66,7%	23,5%	9,9%	121.995
FRANKFURT	7,0%	58,5%	65,5%	34,5%	0,0%	135.039
HAMBURGO	14,4%	41,1%	55,5%	41,6%	2,9%	68.600
MUNICH	2,4%	51,7%	54,1%	45,0%	0,9%	82.367



STUTTGART	1,3%	41,7%	42,9%	54,7%	2,3%	76.773
HANNOVER	16,0%	25,1%	41,0%	58,6%	0,3%	69.339
TOTAL PAX	118.416	317.466	435.882	250.994	18.592	705.468
TENERIFE						
COLONIA	63,7%	34,8%	98,5%	0,0%	1,5%	27.741
BERLÍN	43,4%	37,0%	80,5%	17,0%	2,5%	56.499
LEPZIG	31,9%	46,4%	78,4%	19,8%	1,8%	32.778
MUNICH	13,3%	55,8%	69,1%	30,9%	0,0%	88.628
DUSSELDORF	23,0%	41,1%	64,1%	35,3%	0,6%	102.586
FRANKFURT	6,0%	53,2%	59,2%	40,6%	0,3%	140.247
HAMBURGO	9,8%	43,2%	53,0%	41,9%	5,1%	54.823
HANNOVER	10,2%	26,4%	36,6%	63,4%	0,0%	62.515
TOTAL PAX	108.073	252.224	360.297	199.229	6.291	565.817
LANZAROTE						
LEIPZIG	92,4%	7,6%	100,0%	0,0%	0,0%	8.776
COLONIA	87,2%	10,5%	97,7%	0,0%	2,3%	18.728
BERLÍN	82,6%	7,5%	90,1%	9,9%	0,0%	19.178
DUSSELDORF	45,3%	33,6%	78,8%	20,0%	1,2%	70.911
MUNICH	22,8%	41,6%	64,4%	35,6%	0,0%	34.087
FRANKFURT	16,1%	47,4%	63,4%	36,6%	0,0%	63.306
STUTTGART	0,7%	41,5%	42,3%	57,7%	0,0%	39.100
HANNOVER	31,9%	7,1%	39,0%	61,0%	0,0%	32.005
HAMBURGO	27,2%	11,5%	38,7%	61,3%	0,0%	37.122
TOTAL PAX	110.897	94.816	205.713	116.230	1.270	323.213
FUERTEVENTURA						
COLONIA	34,8%	37,4%	72,2%	21,3%	6,5%	46.743
MUNICH	14,6%	47,6%	62,2%	37,8%	0,0%	59.952
CDUSSELDORF	38,3%	21,7%	60,0%	40,0%	0,0%	141.360
LEIPZIG	44,2%	5,8%	50,0%	46,2%	3,8%	23.546
HAMBURGO	1,8%	45,6%	47,4%	52,6%	0,0%	57.995
FRANKFURT	13,2%	30,1%	43,3%	56,7%	0,0%	121.609
BERLÍN	24,9%	17,7%	42,7%	14,7%	42,7%	78.390
HANNOVER	4,2%	24,9%	29,0%	71,0%	0,0%	72.720
TOTAL PAX	129.216	173.048	302.264	262.689	37.362	602.315
LA PALMA						
BERLIN	90,5%	9,5%	100,0%	0,0%	0,0%	3.861
DUSSELDORF	54,2%	45,8%	100,0%	0,0%	0,0%	13.888
HAMBURGO	100,0%	0,0%	100,0%	0,0%	0,0%	4.110
MUNICH	7,2%	90,8%	98,0%	2,0%	0,0%	19.600



HANNOVER	0,0%	89,9%	89,9%	10,1%	0,0%	3.553
STUTTGART	0,0%	85,3%	85,3%	14,7%	0,0%	12.534
TOTAL PAX	16.548	38.414	54.962	2.584	0	57.546
TOTAL PAX PENÍNSULA	483.150	875.968	1.359.118	831.726	63.515	2.254.359

Fuente: AENA

RUTAS	INVIERNO 2006/2007					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
NUREMBERG	97,8%	1,3%	99,2%	0,8%	0,0%	53.222
PADDERBORN	92,0%	3,5%	95,5%	4,5%	0,0%	52.795
MUNICH	63,1%	31,0%	94,1%	5,9%	0,0%	138.556
LEIPZIG	55,6%	34,3%	90,0%	10,0%	0,0%	197.566
DUSSELDORF	73,2%	16,7%	89,9%	9,2%	1,0%	172.057
MUNSTER	88,3%	0,5%	88,8%	11,2%	0,0%	49.621
FRANKFURT	40,1%	46,6%	86,7%	9,0%	4,3%	154.834
HAMBURGO	66,6%	17,3%	83,8%	12,6%	3,6%	136.266
BERLIN	75,3%	7,3%	82,7%	0,0%	17,3% (EASYJET)	140.702
COLONIA	75,6%	3,4%	79,0%	13,8%	7,2%	90.054
STUTTGART	48,4%	23,4%	71,8%	27,4%	0,8%	106.531
HANOVER	52,5%	2,8%	55,3%	43,8%	0,9%	97.241
TOTAL PAX	897.113	279.054	1.176.167	167.432	45.807	1.389.445
TOTAL PAX BALEARES	897.113	279.054	1.176.167	167.432	45.807	1.389.445
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	62,0%	36,7%	98,7%	0,0%	1,3%	47.869
FRANKFURT	17,0%	26,8%	43,8%	0,0%	56,2% (LUFTHANSA 55,4)	70.477
STUTTGART	0,0%	40,8%	40,8%	0,0%	59,2% (GERMANWINGS)	6.511
TOTAL PAX	41.661	39.104	80.765	0	44.084	124.857
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	0,0%	79,9%	79,9%	20,1%	0,0%	3.118
FRANKFURT	0,0%	73,7%	73,7%	26,3%	0,0%	7.578
DUSSELDORF	0,0%	61,6%	61,6%	34,8%	3,6%	4.459
MUNICH	0,0%	86,1%	86,1%	0,0%	13,9%	13.757
TOTAL PAX	0	22.662	22.662	4.170	2.080	28.912
BARCELONA						
MUNICH	0,0%	24,0%	24,0%	0,0%	76,0% (LUFTHANSA 65,2)	161.686



TOTAL PAX	0	38.763	38.763	0	122.881	161.686
TOTAL PAX PENÍNSULA	41.661	100.529	142.190	4.170	169.045	315.455
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	57,4%	41,2%	98,5%	0,0%	1,5%	36.452
COLONIA	37,8%	38,8%	76,6%	23,4%	0,0%	45.879
BERLÍN	20,6%	46,1%	66,7%	33,3%	0,0%	18.648
DUSSELDORF	5,9%	56,7%	62,6%	37,4%	0,0%	84.204
HAMBURGO	53,7%	8,2%	61,9%	37,3%	0,8%	84.237
LEIPZIG	21,9%	37,5%	59,4%	40,5%	0,1%	86.217
FRANKFURT	6,3%	43,0%	49,3%	50,1%	0,6%	67.372
STUTTGART	7,2%	28,0%	35,2%	64,8%	0,0%	45.164
TOTAL PAX	118.710	170.019	288.729	177.751	1.693	468.173
TENERIFE						
COLONIA	55,1%	44,4%	99,5%	0,0%	0,5%	28.664
BERLÍN	54,6%	31,5%	86,1%	13,9%	0,0%	52.862
MUNICH	11,1%	55,9%	67,0%	32,8%	0,2%	88.335
LEPZIG	23,7%	43,0%	66,7%	33,3%	0,0%	20.295
DUSSELDORF	34,4%	28,4%	62,8%	37,2%	0,0%	93.425
FRANKFURT	6,2%	51,1%	57,3%	42,6%	0,1%	86.755
HAMBURGO	4,1%	50,5%	54,6%	45,0%	0,3%	61.950
HANNOVER	11,4%	27,8%	39,3%	60,4%	0,4%	45.896
TOTAL PAX	104.603	202.465	307.068	170.348	766	478.182
LANZAROTE						
COLONIA	59,2%	40,8%	100,0%	0,0%	0,0%	18.589
LEIPZIG	50,2%	48,6%	98,9%	0,0%	1,1%	6.275
MUNICH	1,4%	72,9%	74,4%	25,6%	0,0%	23.632
BERLÍN	24,8%	35,4%	60,2%	39,8%	0,0%	17.880
DUSSELDORF	46,0%	14,0%	60,1%	38,0%	2,0%	37.819
FRANKFURT	10,5%	46,6%	57,0%	42,6%	0,3%	31.069
HAMBURGO	13,1%	38,6%	51,7%	48,3%	0,0%	26.192
HANNOVER	11,8%	36,6%	48,4%	51,6%	0,0%	23.445
STUTTGART	0,0%	34,8%	34,8%	65,2%	0,0%	22.819
TOTAL PAX	45.774	80.621	126.395	80.412	913	207.720
FUERTEVENTURA						
COLONIA	50,4%	47,8%	98,2%	0,0%	1,8%	31.567
BERLÍN	52,5%	29,3%	81,8%	18,2%	0,0%	40.378
MUNICH	10,5%	63,2%	73,6%	26,4%	0,0%	58.399
DUSSELDORF	30,7%	29,2%	59,8%	40,2%	0,0%	17.703



LEIPZIG	39,6%	20,0%	59,6%	40,4%	0,0%	78.189
FRANKFURT	5,0%	51,6%	56,7%	43,0%	0,3%	59.746
HAMBURGO	6,0%	32,2%	38,2%	58,9%	2,9%	53.312
HANNOVER	13,5%	20,0%	33,5%	66,5%	0,0%	39.017
TOTAL PAX	91.089	140.483	231.572	144.475	2.264	378.311
LA PALMA						
MUNICH	52,7%	47,3%	100,0%	0,0%	0,0%	6.043
BERLIN	13,6%	66,3%	79,8%	20,2%	0,0%	35.927
DUSSELDORF	40,1%	23,4%	63,5%	36,5%	0,0%	8.171
TOTAL PAX	11.330	28.580	39.910	10.231	0	50.141
TOTAL PAX PENÍNSULA	371.506	622.168	993.674	583.217	5.636	1.582.527

Fuente: AENA

ANEXO 4. Datos rutas: Vuelos directos; Pasajeros individuales

RUTAS	VERANO 2006					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
DRESDE	[40-50]	[20-30]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[70-80]	[20-30]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
PADDERBORN	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLIN	[50-60]	[0-10]	[60-70]	[0-10]	[30-40] (EASYJET)	[...]
FRANKFURT	[40-50]	[30-40]	[70-80]	[10-20]	[10-20]	[...]
MUNICH	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[10-20]	[0-10]	[...]
NUREMBERG	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANOVER	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[50-60]	[10-20]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNSTER	[70-80]	[0-10]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[30-40]	[20-30]	[60-70]	[20-30]	[10-20]	[...]
COLONIA	[30-40]	[10-20]	[40-50]	[10-20]	[30-40]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IBIZA						
DUSSELDORF	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[20-30]	[70-80]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[50-60]	[30-40]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[20-30]	[50-60]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]



MENORCA						
DUSSELDORF	[20-30]	[40-50]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX BALEARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	[70-80]	[20-30]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[20-30]	[60-70]	[0-10]	[30-40] (LUFTHANSA)	[...]
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[0-10]	[40-50] (GERMANWINGS)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BARCELONA						
MUNICH	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[50-60] (LUFTHANSA [50-60])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX PENINSULA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[0-10]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[10-20]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[20-30]	[50-60]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[60-70]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
COLONIA	[10-20]	[50-60]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[30-40]	[40-50]	[40-50]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TENERIFE						
COLONIA	[40-50]	[50-60]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]



BERLÍN	[30-40]	[40-50]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
LEPZIG	[0-10]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[10-20]	[60-70]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
STUTTART	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LANZAROTE						
LEIPZIG	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
COLONIA	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[40-50]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
MUNICH	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
STUTTART	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[30-40]	[0-10]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FUERTEVENTURA						
COLONIA	[10-20]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[20-30]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[10-20]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[40-50]	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[10-20]	[60-70]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LA PALMA						
BERLIN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[50-60]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
STUTTART	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX CANARIAS	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

RUTAS	INVIERNO 2006/2007					
	AIR BERLIN	CONDOR	COMBINADO	TUIFLY	OTROS	TOTAL
	%	%	%	%	%	PAX
BALEARES						
PALMA DE MALLORCA						
DRESDE	[80-90]	[10-20]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
PADDERBORN	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[70-80]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLIN	[50-60]	[0-10]	[50-60]	[0-10]	[40-50] (EASYJET)	[...]
FRANKFURT	[30-40]	[40-50]	[80-90]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[50-60]	[30-40]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
NUREMBERG	[80-90]	[0-10]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANOVER	[60-70]	[0-10]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[60-70]	[10-20]	[70-80]	[0-10]	[10-20]	[...]
MUNSTER	[70-80]	[0-10]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[40-50]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
COLONIA	[40-50]	[0-10]	[50-60]	[20-30]	[20-30]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IBIZA						
DUSSELDORF	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[90-100]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[90-100]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX BALEARES	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
PENÍNSULA						
MÁLAGA						
MUNICH	[70-80]	[20-30]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
FRANKFURT ⁷⁸	[20-30]	[10-20]	[40-50]	[0-10]	[50-60] (LUFTHANSA [20-30])	[...]
STUTTGART	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[10-20]	[60-70] (GERMANWINGS)	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
JEREZ DE LA FRONTERA						
STUTTGART	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]

⁷⁸ La notificante incluye a Ryanair en esta ruta (con una cuota del [20-30]%), a pesar de que opera desde Frankfurt-Hahn.



DUSSELDORF	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[80-90]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
BARCELONA						
MUNICH	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[0-10]	[60-70] (LUFTHANSA [40-50])	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TOTAL PAX PENINSULA	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
CANARIAS						
GRAN CANARIA						
DRESDE	[30-40]	[60-70]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[20-30]	[40-50]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[40-50]	[30-40]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[10-20]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
COLONIA	[40-50]	[50-60]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TENERIFE						
COLONIA	[50-60]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[30-40]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[50-60]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[50-60]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[20-30]	[20-30]	[70-80]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LANZAROTE						
LEIPZIG	[60-70]	[30-40]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
COLONIA	[30-40]	[60-70]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[40-50]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
MUNICH	[0-10]	[70-80]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]



HANNOVER	[0-10]	[30-40]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[30-40]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
FUERTEVENTURA						
COLONIA	[20-30]	[70-80]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[60-70]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[40-50]	[10-20]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
LEIPZIG	[40-50]	[10-20]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[10-20]	[20-30]	[30-40]	[60-70]	[0-10]	[...]
FRANKFURT	[0-10]	[40-50]	[40-50]	[50-60]	[0-10]	[...]
BERLÍN	[50-60]	[20-30]	[70-80]	[20-30]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
LA PALMA						
BERLIN	[50-60]	[40-50]	[90-100]	[0-10]	[0-10]	[...]
DUSSELDORF	[30-40]	[20-30]	[50-60]	[40-50]	[0-10]	[...]
HAMBURGO	[0-10]	[10-20]	[10-20]	[80-90]	[0-10]	[...]
MUNICH	[10-20]	[60-70]	[80-90]	[10-20]	[0-10]	[...]
HANNOVER	[0-10]	[0-10]	[0-10]	[90-100]	[0-10]	[...]
STUTTGART	[0-10]	[60-70]	[60-70]	[30-40]	[0-10]	[...]
TOTAL PAX	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación