



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N-06118

TAP / PORTUGALIA

Con fecha 22 de noviembre de 2006 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa a la adquisición por parte de TAP, TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, SGPS, S.A. (en adelante TAP) del control exclusivo sobre PORTUGALIA, COMPANHIA PORTUGUESA DE TRANSPORTE AÉREO, S.A. (en adelante PORTUGALIA).

Dicha notificación ha sido realizada por TAP según lo establecido en el artículo 15.1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia por superar el umbral establecido en el artículo 14.1 a. A esta operación le es de aplicación lo previsto en el Real Decreto 1443/2001, de 21 de diciembre, por el que se desarrolla la Ley 16/1989, en lo referente al control de las concentraciones económicas.

El artículo 15 bis de la Ley 16/1989 establece que: "El Ministro de Economía, a propuesta del Servicio de Defensa de la Competencia, remitirá al Tribunal de Defensa de la Competencia los expedientes de aquellos proyectos u operaciones de concentración notificados por los interesados que considere pueden obstaculizar el mantenimiento de una competencia efectiva en el mercado, para que aquél, previa audiencia, en su caso, de los interesados dictamine al respecto".

Asimismo, se añade: "Se entenderá que la Administración no se opone a la operación si transcurrido un mes desde la notificación al Servicio, no se hubiera remitido la misma al Tribunal".

De acuerdo con lo estipulado en el artículo 15.2 de la Ley 16/1989, la notificante solicita que, en el caso de que el Ministro de Economía resuelva remitir el expediente al Tribunal de Defensa de la Competencia, se levante la suspensión de la ejecución de la operación.

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

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de TAP del control exclusivo sobre PORTUGALIA.

Según el acuerdo de compraventa de acciones y de cesión de créditos firmado el 6 de noviembre de 2006 entre ESPIRITO SANTO INTERNATIONAL, S.A. (en adelante ESI) y TAP, ésta adquiere el [...] % del capital social de PORTUGALIA y [...].

Igualmente, TAP adquiere indirectamente la participación del [...] % que PORTUGALIA mantiene en SERVICIOS PORTUGUESES DE HANDLING, S.A. (SPdH).

Finalmente, cabe señalar que la ejecución de la operación está condicionada a la autorización de la operación por parte de las autoridades de competencia españolas. La operación se ha notificado igualmente en Portugal.

II. APLICABILIDAD DE LA LEY 16/1989 DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

De acuerdo con la notificante, la operación no entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) nº 139/2004 del Consejo, de 20 de enero, sobre el control de las concentraciones entre empresas.

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

III. EMPRESAS PARTICÍPES

III.1. “TAP, TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, SGPS, S.A.” (TAP)

TAP es la empresa gestora de las sociedades participadas por el Estado portugués en el sector aéreo. TAP esta controlada al 100% por el Estado portugués¹ a través de la entidad gestora de participaciones públicas, PARPÚBLICA – PARTICIPAÇÕES PÚBLICAS, S.A.².

En particular, TAP participa directa e indirectamente en las siguientes sociedades:

(i) TAP - TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, S.A., controlada al 100%, activa principalmente en el transporte aéreo de pasajeros y carga. Tiene una flota propia actualmente con 46 destinos en 39 países, y su centro de coordinación de actividades se sitúa en el aeropuerto de Lisboa. TAP S.A. tiene a su vez dos filiales que son operadores turísticos, PORTUGAL TOURS – PROGRAMAÇÕES TURÍSTICAS, S.A y CARABELA TOURS LIMITED.

(ii) SPdH – SERVIÇOS PORTUGUESES DE HANDLING S.A. (en adelante SPdH), participada al 43,9% por TAP³, ofrece servicios de asistencia técnica en escala en transporte aéreo o “handling” en diferentes aeropuertos de Portugal, Marruecos y España.

(iii) TAPGER – SOCIEDADE DE GESTAO E SERVIÇOS, S.A., controlada al 100%, activa en la prestación de servicios complementarios relacionados con el transporte aéreo. TAPGER participa a su vez en siguientes empresas: LFP – LOJAS FRANCAS DE PORTUGAL S.A. (51%, opera en tiendas libres de impuestos); CATERINGPOR – CATERING DE PORTUGAL S.A. (51%, opera en servicios de catering para la propia flota y a terceros); MEGASIS – SOCIEDADE DE SERVIÇOS E ENGENHARIA INFORMÁTICA, S.A., filial al 100%, dedicada a los sistemas de información; UCS – CUIDADOS INTEGRADOS DE SAÚDE, S.A., filial al 100%, actividades para el desarrollo de la medicina aeronáutica, en el ámbito de las obligaciones legales a las que TAP está sometida); y AAE – ACADEMIA AERONÁUTICA DE ÉVORA, S.A., participada en un 44%, como escuela de pilotos.

(iv) SEAP – SERVIÇOS ADMINISTRAÇÃO E PARTICIPAÇÕES, Lda., con una participación del 75% que, a su vez, detenta una participación del 20% en AIR MACAU CO. Ltd.

(v) En cuanto a AIR SAO TOMÉ E PRÍNCIPE, participada al 40%, fue disuelta en junio de 2006; y WHITE AIRWAYS, S.A., empresa del grupo dedicada a la explotación de vuelos chárter, fue vendida por TAP en septiembre de 2006.

¹ El Gobierno portugués anunció a inicios de 2006 su intención de privatizar un porcentaje de TAP, todavía sin determinar.

² Además de TAP, PARPÚBLICA participa en otras empresas no relacionadas con el transporte aéreo: <http://www.parpublica.pt/carteirapart.htm>.

³ TAP participa en la actualidad en el capital de SPdH con un [...] % (expediente AC-I-Ccent.19/2004 – Globalia Corporación Empresarial S.A. / *Serviços Portugueses de Handling*, S.A.), por lo que como consecuencia de la presente operación pasaría a ostentar una participación no de control del [...] %.

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

Volumen de ventas de TAP ⁴ (millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[>250]	[>250]	[>250]
España ⁵	[<60]	[<60]	[>60]

Fuente: Notificación.

III.2. “PORTUGALIA, COMPANHIA PORTUGUESA DE TRANSPORTE AÉREO, S.A.” (PORTUGALIA)

PORTUGALIA es una aerolínea portuguesa regional, perteneciente al GRUPO ESPÍRITO SANTO, que comenzó a operar en el sector del transporte aéreo en Portugal en el año 1990 exclusivamente en vuelos domésticos, con especial incidencia en las rutas Lisboa-Porto y Lisboa-Faro. A lo largo de la década de los noventa, PORTUGALIA empezó a operar en diversas rutas en Europa, en particular, en España, Francia e Italia.

La actividad actual de PORTUGALIA está concentrada en el transporte aéreo regional regular, contando con una flota que incluye aviones de dimensión media con capacidad entre 19 y 98 pasajeros⁶, que le permite operar en 20 rutas.

Los principales accionistas de PORTUGALIA son ESI, con el [...] % del capital y algunos accionistas [...]. A su vez, ESI forma parte del Grupo ESPIRITO SANTO, controlado por la familia Espírito Santo y algunos accionistas minoritarios.

Por su parte, PORTUGALIA únicamente tiene una participación no de control del [...] % en SPdH, que también será objeto de la presente operación, como ya se menciono anteriormente.

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

Volumen de ventas de PORTUGALIA (millones euros)			
	2003	2004	2005
Mundial	[<2.500]	[<2.500]	[<2.500]
Unión Europea	[<250]	[<250]	[<250]
España	[<60]	[<60]	[<60]

Fuente: Notificación

⁴ Incluye las ventas de PARPÚBLICA

⁵ El volumen de negocios de PARPÚBLICA en España corresponde exclusivamente a TAP.

⁶ En las líneas entre Portugal y España PORTUGALIA utiliza aviones[...].

IV. MERCADOS RELEVANTES

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 TAP como la adquirida PORTUGALIA⁷.

Las actividades de TAP en España incluyen las líneas regulares de pasajeros entre España y Portugal, directas en las rutas Lisboa-Madrid y Lisboa-Barcelona, e indirectas en las rutas Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona, siempre a través de Lisboa, con flota propia.

Por su parte, PORTUGALIA opera en España igualmente en las líneas directas⁸: Lisboa-Madrid; Lisboa-Barcelona; Lisboa-Bilbao; Lisboa-La Coruña; Lisboa-Málaga; Lisboa-Pamplona; Oporto-Madrid; y Oporto-Barcelona.

En el sector del transporte aéreo de pasajeros, las autoridades españolas⁹ y europeas¹⁰ de competencia en diferentes decisiones y resoluciones consideran que las líneas regulares de transporte de pasajeros constituyen un mercado de producto diferenciado de los vuelos de pasajeros en líneas no regulares o en régimen chárter y que cada ruta o grupo de rutas de transporte aéreo regular de pasajeros configura su propio mercado de producto y geográfico, en el que se incluyen todas aquellas alternativas de viaje y 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 solapen significativamente con el área de los aeropuertos afectados; (iii) los vuelos indirectos que puedan sustituir a los directos (en casos en que no existe suficiente frecuencia de vuelos directos para hacer un viaje de ida y vuelta en un solo día).

Por otro lado, para determinadas rutas o grupos de rutas podría diferenciarse entre la venta de plazas individuales o de “solo asiento” y la venta de plazas a tour operadores, que combinan otros servicios adicionales.

Además, en las rutas de corto recorrido se consideran sustituibles aquellos medios de transporte que ofrezcan a los clientes prestaciones equiparables a las rutas aéreas consideradas¹¹.

⁷ Las actividades de carga en España de ambas empresas representan menos del [...] % de sus volúmenes de negocios. Las cuotas de mercado en España en servicios de carga son inferiores al [0-10] %, por lo que no se analizará este mercado en la presente operación.

⁸ PORTUGALIA abandonó las rutas Lisboa-Valencia y Lisboa-Valladolid el 28 de octubre de 2006 y 18 de febrero de 2006, respectivamente.

⁹ Expediente del TDC Líneas Aéreas 2 y expedientes del SDC N-240 HESPERIA/IBERIA/ BINTER CANARIAS; N-178 AIR NOSTRUM/BINTER MEDITERRANEO; y N-253 EASY JET/ NEWGO 1/GO FLY. De manera más tangencial las operaciones del sector turístico, N-04010 VIAJES IBERIA/TUI ESPAÑA; N-03078 IBEROJET/VIVA TOURS, N-03031 TEINVER (MARSANS)/ TIEMPO LIBRE; N-03006 GLOBALIA/V. ECUADOR; y N-03003 IBEROSTAR/TURAVIA CLUB.

¹⁰ Entre otros, los casos IV/M.3770, Lufthansa/Swiss; M.3280 Air France/KLM; M.2672 SAS/ Spanair; M.2041 UNITED AIRLINES/US AIRWAYS; M.1696 ONEX/AIR CANADA/CANADIAN AIRLINES; JV19 KLM/ALITALIA; M.1626 SAIR GROUP/SAA; M.1328 KLM/ MARTINAIR (II); M.1128 KLM/MARTIN AIR; M.967 KLM/AIR UK; M.616 SWISSAIR/ SABENA (II); M.562 SWISSAIR/ SABENA; M.278 BRITISH AIRWAYS/DAN AIR; M.157 AIR FRANCE/SABENA y las sentencias del Tribunal de Justicia de la UE, Casos 66/86; 342/99; y 177/04. Igualmente, en aplicación del Artículo 81 TCE las decisiones de la Comisión en el expediente COMP/D2/38.749, British Airways/Iberia/GB Airways.

¹¹ Los medios de transporte que se han considerado aptos para ser aceptados como sustituibles son el tren de alta velocidad (M.3280) y embarcaciones de alta velocidad (N-240 y expediente del TDC C84/04 BALEARIA/UMAFISA). En

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

En términos generales, los precedentes señalados consideran que los viajeros de ocio tienen mayor flexibilidad en los horarios que los viajeros de negocio y, por tanto, su grado de sustituibilidad será más elevado centrándose la competencia básicamente en torno al precio.

Por el contrario, existe un tipo de pasajeros que están más interesados en billetes sin restricción, es decir, que puedan ser cambiados y que les permitan regresar en el mismo día, por lo que para ellos la frecuencia de vuelos es importante.

En este sentido, la Comisión señala¹² la tendencia entre clientes de negocios a usar billetes menos flexibles con el objetivo de disminuir costes y considera que en la actualidad una línea de bajo coste puede competir por ambas categorías de clientes, de ocio y de negocio, con las aerolíneas tradicionales¹³.

En la presente operación, en las rutas Lisboa-Madrid y Lisboa-Barcelona, dada la corta duración de los vuelos y la alta frecuencia diaria de vuelos regulares existentes entre los puntos de origen y destino¹⁴, la sustituibilidad desde el punto de vista de la demanda con los vuelos indirectos es reducida.

Por los mismos motivos, los aeropuertos en el mismo área de influencia¹⁵ podrían ser sustitutivos de estas rutas, si bien tienen una relevancia más bien residual.

Según la información suministrada por la notificante, el [...] % y [...] % de los pasajeros en los vuelos de TPA y PORTUGALIA que demandan la ruta Lisboa-Madrid son sensibles al tiempo (clase business). En cuanto a la ruta Lisboa-Barcelona estos datos son del [...] % y [...] %, respectivamente, en un mercado en el que los vuelos charter son prácticamente inexistentes.

PORTUGALIA opera también en España las líneas directas Lisboa-Bilbao, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga, Lisboa-Pamplona, Oporto-Madrid, y Oporto-Barcelona. En las cuatro primeras, TAP no cuenta con rutas directas ni indirectas, por lo que no hay adición de cuotas. Por su parte, en las líneas Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona, TAP tiene conexiones indirectas a través de Lisboa. No obstante, se trata de rutas de corta duración, en las que vuelos directos ofrecidos por PORTUGALIA para ir y volver en el día son frecuentes¹⁶ y el número de pasajeros

la presente operación, únicamente podría tomarse en consideración el tren de alta velocidad. No obstante, en la actualidad no existe conexión de ferrocarril de alta velocidad entre España y Portugal y los proyectos de realización de estas conexiones están previstos para el 2013.

¹² Caso M.3770 Lufthansa/Swiss.

¹³ M.3940 LUFTHANSA/EUROWINGS; y BA/Iberia.

¹⁴ En la ruta Lisboa-Madrid, PORTUGALIA tiene un total de 29 frecuencias semanales en el sentido Lisboa-Madrid y 30 en el sentido Madrid-Lisboa, y TAP cinco frecuencias diarias, es decir, 35 frecuencias semanales en cada sentido. En cuanto a la ruta Lisboa-Barcelona, PORTUGALIA dispone de 24 frecuencias semanales en cada sentido y TAP tiene cinco frecuencias diarias en cada sentido.

¹⁵ Siguiendo los precedentes N-253; M.3280; y BA/Iberia, ya citados, únicamente, en la ruta Lisboa-Barcelona el aeropuerto de Girona podría ofrecer servicios de transporte aéreo regular y considerarse como sustituible al de Barcelona para aquellos pasajeros menos sensibles al tiempo.

¹⁶ De lunes a viernes, dos frecuencias directas diarias Madrid-Oporto y Oporto-Madrid, tres Oporto-Barcelona y cuatro Barcelona-Oporto y sábados y domingos una frecuencia directa diaria.

que opta por vuelos indirectos es mínimo¹⁷, por lo que la sustituibilidad entre líneas directas e indirectas puede considerarse reducida.

De acuerdo con todo lo anterior, considerando las características de la presente operación, este Servicio analizará los mercados de transporte aéreo regular de pasajeros en las rutas Lisboa-Madrid, Lisboa-Barcelona, Lisboa-Bilbao, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga, Lisboa-Pamplona, Oporto-Madrid, y Oporto-Barcelona.

V. ANÁLISIS DEL MERCADO

V.1.- Estructura de la oferta

El mercado de líneas regulares de carácter regional en España se caracteriza por la presencia tanto de las principales líneas que han operado tradicionalmente en España en el mercado de líneas regulares de carácter regional (IBERIA, AIR EUROPA, SPANAIR y AIR NOSTRUM) como de las aerolíneas de bajo coste (VUELING y CLICKAIR)¹⁸, cuya entrada está modificando de forma significativa la estructura de la oferta así como la estructura tradicional de la demanda.

De acuerdo con la información facilitada por la empresa notificante, las principales compañías aéreas que operan las rutas Lisboa-Madrid y Lisboa-Barcelona son, además de TAP y PORTUGALIA, IBERIA, CLICKAIR y VUELING.

Ruta Lisboa-Madrid

En el cuadro siguiente se indican los pasajeros transportados entre Lisboa y Madrid, las compañías aéreas que operan en esta ruta y sus cuotas de mercado.

Mercado transporte aéreo regular Lisboa-Madrid								
Compañía aérea	2003		2004		2005		Enero-Oct. 2006	
	Pasj.	%	Pasj.	%	Pasj.	%	Pasj.	%
IBERIA	[...]	[50-60]%	[...]	[50-60]%	[...]	[50-60]%	[...]	[50-60]%
TPA	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%
PORTUGALIA	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
TAP+PORTUG.	[...]	[40-50]%	[...]	[50-60]%	[...]	[40-50]%	[...]	[40-50]%
Air Luxor	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%	[...]	-	[...]	-
SPANAIR	[...]	[0-10]%	[...]	-	[...]	-	[...]	-
VUELING	[...]	-	[...]	-	[...]	-	[...]	[0-10]%
Otras	[...]	-	[...]	-	[...]	-	[...]	-
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

¹⁷ Según la notificante, durante el año 2005, únicamente un [0-10]% de los pasajeros de TAP de la ruta Lisboa-Madrid tenían una conexión con Oporto, porcentaje que para la ruta Lisboa-Barcelona fue del [0-10]%.

¹⁸ Según el informe del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, "Las compañías aéreas de bajo coste en España en 2005", otras compañías de bajo costo son: Virgin Express, Sterling European, Myair.com, Transavia.com, Co-GO Fly, Jet2 Flyglobespan, My Travel Lite, BmiBaby, Jersey European Airways, Air Scotland, EU Jet, Thomsonfly, Deutsche Ba, Germanwings, Hapag Lloyd Executive, EasyJet Switzerland, FlyBaboo, Helveitic, Norwegian Air Shuttle A, Flyniky/NL Luftfahrt GmbH, Sky Europe, Smart Wings, Wizz Air, Blue Air, Snowflay, Flynordic.com.

Según se desprende del cuadro anterior, como consecuencia de la presente operación la cuota conjunta de las partes es del [450]%, siendo la cuota adquirida del [0-10]%, permaneciendo TAP como segundo operador. El primer operador sigue siendo IBERIA¹⁹, con una cuota del [50-60]%. En el 2006 se ha producido la entrada en esta ruta de VUELING, que desde febrero de 2006, fecha en la que comienza a operar en esta línea, hasta octubre del 2006 ha alcanzado una cuota del [0-10]%.

Ruta Lisboa-Barcelona

En el cuadro adjunto se indican los pasajeros transportados entre Lisboa y Barcelona durante los últimos años, las compañías aéreas que operan en esta ruta y sus cuotas de mercado.

Mercado transporte aéreo regular Lisboa-Barcelona								
Compañía aérea	2003		2004		2005		Enero-Oct. 2006	
	Pasj.	%	Pasj.		Pasj.		Pasj.	
TAP	[...]	[80-90]%	[...]	[70-80]%	[...]	[50-60]%	[...]	[50-60]%
PORTUGALIA	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
TAP+PORTUG.	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%	[...]	[70-80]%	[...]	[70-80]%
IBERIA	-	-	[...]	[0-10]%	[...]	[10-20]%	-	-
CLICKAIR	-	-	-	-	-	-	[...]	[0-10]%
VUELING	-	-	-	-	[...]	[10-20]%	[...]	[20-30]%
Otras	[...]	-	[...]	-	[...]	-	-	-
Total	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%	[...]	100%

Fuente: Notificación

Como consecuencia de la operación las partes tendrán una cuota conjunta del [70-80]%, de la que [0-10] puntos corresponden a la adquirida. Aunque TAP sigue siendo el principal operador en esta ruta, la cuota conjunta de las Partes ha descendido en [20-30] puntos en los dos últimos años (del [90-100]% en el 2003 al [70-80]% en 2005).

En efecto, en mayo de 2005 entró en esta ruta la compañía aérea de bajo coste VUELING con siete frecuencias semanales (una diaria), que aumentaron desde junio de 2006 a dos frecuencias diarias, alcanzando una cuota en el 2005 del [10-20]% y de enero a octubre de 2006 del [20-30]%.

Por su parte, CLICKAIR ha iniciado sus actividades en octubre de 2006 con una frecuencia de vuelo diaria, alcanzando una cuota del [0-10]% durante ese mes. Esta compañía ha anunciado que a partir del 1 enero de 2007 operará con una nueva frecuencia diaria. IBERIA, que tiene con CLICKAIR un acuerdo de código compartido tras la ruptura de los acuerdos de código compartido con TAP, operó esta ruta directamente entre junio de 2004 y agosto de 2005, alcanzando cuotas del [0-10]% y [10-20]% durante los meses que operó en 2004 y 2005, respectivamente.

¹⁹ Según la notificante, IBERIA ha anunciado que aumentará el número de líneas entre Lisboa y Madrid.

Según se desprende del cuadro anterior, la cuota de IBERIA ha sido atraída fundamentalmente por VUELING, mientras que la de TAP disminuye en 26 puntos y la de PORTUGALIA en 3²⁰.

Rutas Lisboa-Bilbao; Lisboa-La Coruña; Lisboa-Málaga; y Lisboa-Pamplona

Las rutas Lisboa-Bilbao; Lisboa-La Coruña; Lisboa-Málaga; Lisboa-Pamplona, se caracterizan por un tráfico muy limitado, con poca frecuencia de vuelos y flotas con aeronaves de capacidad media. Como ya se ha indicado, únicamente opera PORTUGALIA y TAP no opera en rutas directas ni indirectas.

En los cuadros siguientes se muestran los pasajeros transportados, durante los últimos años, las compañías aéreas que operan en estas rutas y sus cuotas de mercado.

Mercado de transporte aéreo regular Lisboa-Bilbao				
Compañías Aéreas	2005		enero-julio 2006	
	Nº pasajeros	%	Nº pasajeros	%
PORTUGALIA	[...]	[90-100]%	[...]	[50-60]%
AIR NOSTRUM	[...]	[0-10]%	[...]	[40-50]%
Total	[...]	100%	[...]	100%
Mercado de transporte aéreo regular Lisboa-La Coruña				
Compañías Aéreas	2005		enero-julio 2006	
	Nº pasajeros	%	Nº pasajeros	%
PORTUGALIA	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%
Mercado de transporte aéreo regular Lisboa-Málaga				
Compañías Aéreas	2005		enero-julio 2006	
	Nº pasajeros	%	Nº pasajeros	%
PORTUGALIA	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%
AIR NOSTRUM	[...]	[0-10]%	[...]	[0-10]%
Total	[...]	100%	[...]	100%
Mercado de transporte aéreo regular Lisboa-Pamplona				
Compañías Aéreas	2005		enero-julio 2006	
	Nº pasajeros	%	Nº pasajeros	%
PORTUGALIA	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%

Fuente: Notificación

Según se desprende de los cuadros anteriores, TAP adquiere el [90-100]% de las rutas Lisboa-Pamplona y Lisboa-La Coruña y cuotas del [90-100]% y [50-60]% en las rutas Lisboa-Málaga y Lisboa-Bilbao, respectivamente. La contestabilidad de estos mercados queda ilustrada

²⁰ El Informe del Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, “Las compañías aéreas de bajo coste en España en 2005”, subraya el importante auge de las aerolíneas de bajo coste y recoge asimismo que los pasajeros de negocio optan también por las aerolíneas de bajo coste.

por el hecho de que en la ruta de mayor tráfico, Lisboa-Bilbao, la compañía aérea AIR NOSTRUM en un año incrementó su cuota en [30-40] puntos en detrimento de PORTUGALIA.

Además, según la notificante, en las rutas con cuotas más elevadas de PORTUGALIA (Lisboa-Málaga, Lisboa-Pamplona y Lisboa-La Coruña), se podría plantear la sustituibilidad de vuelos indirectos por vuelos directos, debido a la falta de frecuencias en los vuelos de PORTUGALIA que permitan un vuelo de ida y vuelta en el mismo día. En este sentido, en las tres rutas señaladas IBERIA está presente con diferentes conexiones que permiten realizar el viaje de ida y vuelta en el mismo día.

En el caso de considerar un mercado más amplio de vuelos indirectos en estas rutas, TAP tiene firmados acuerdos de código compartido con SPANAIR o AIR EUROPA. No obstante, al ser muy limitado el número de pasajeros que utilizan estas líneas, las adiciones de cuota serían poco significativas.

Por último, algunas de estas rutas como Lisboa-Málaga, son de marcado carácter estacional, operando en la misma AIR NOSTRUM con una ruta directa en la temporada de verano.

Rutas Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona

En los siguientes cuadros se recogen los pasajeros transportados en las rutas Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona durante los últimos años, las compañías aéreas que operan en estas rutas y sus cuotas de mercado.

Mercado de transporte aéreo regular Oporto-Madrid				
Compañías Aéreas	2005		enero-julio 2006	
	Nº pasajeros	%	Nº pasajeros	%
AIR NOSTRUM	[...]	[40-50]%	[...]	[40-50]%
IBERIA	[...]	[30-40]%	[...]	[30-40]%
PORTUGALIA	[...]	[10-20]%	[...]	[10-20]%
Total	[...]	100%	[...]	100%
Mercado de transporte aéreo regular Oporto-Barcelona				
Compañías Aéreas	2005		enero-julio 2006	
	Nº pasajeros	%	Nº pasajeros	%
PORTUGALIA	[...]	[90-100]%	[...]	[90-100]%

Fuente: Notificación

Según se desprende de los cuadros anteriores, TAP adquiere el [10-20]% de la ruta Oporto Madrid y el [90-100]% de las rutas Oporto-Barcelona.

En ambas rutas, aunque TAP opera con vuelos indirectos (a través de Lisboa) y no explota de forma directa estas rutas porque no dispone de la flota adecuada.

Por otra parte, en la ruta Oporto-Barcelona tanto CLICKAIR como RYANAIR han anunciado su entrada. CLICKAIR ha anunciado que a partir de enero de 2007 comenzará a operar con

una frecuencia diaria en código compartido con IBERIA. Por su parte, RYANAIR comenzará a operar en esta ruta en marzo de 2007 desde el aeropuerto de Gerona²¹ con una frecuencia diaria.

Por último, cabe señalar que los principales proveedores tanto de TAP como de PORTUGALIA, son los propios de toda compañía aérea que opera líneas regulares: AENA, como organismo que concede los permisos necesarios para la utilización de las instalaciones aeroportuarias españolas, suministradores de combustibles, prestadores de servicios de “handling”, arrendadores de aviones, etc.

V.2.- Estructura de la demanda, distribución y precios

Los clientes que utilizan el transporte aéreo regular en las rutas Lisboa-Madrid y Lisboa-Barcelona, según la notificante, lo hacen por diversos motivos (familiares, turismo y deportivos), con una demanda de carácter estacional, derivada de la desigual intensidad en la afluencia de turistas en distintas partes del año. El resto de pasajeros viaja por motivos de negocios.

Según datos aportados por la notificante, en la ruta Lisboa-Madrid, el [...] % y [...] % de los clientes en vuelos de TPA y PORTUGALIA, respectivamente, son sensibles al tiempo (clase business). En cuanto a la ruta Lisboa-Barcelona estos datos son del [...] % y [...] %, respectivamente.

En la tabla adjunta se detallan, en euros, los precios medios ofrecidos por TAP y PORTUGALIA y sus principales competidores en las dos rutas españolas coincidentes, al igual que el precio más alto y el precio más bajo ofrecidos por las compañías durante el año²².

Precios vuelos regulares 2006 (en Euros)				
Ruta	Compañía	Precio medio	Precio más bajo	Precio más alto
Lisboa-Madrid	TAP	[...]	[...]	[...]
	PORTUGALIA	[...]	[...]	[...]
	IBERIA	[...]	[...]	[...]
	VUELING	[...]	[...]	[...]
Lisboa-Barcelona	TAP	[...]	[...]	[...]
	PORTUGALIA	[...]	[...]	[...]
	IBERIA	[...]	[...]	[...]
	CLICKAIR	[...]	[...]	[...]
	VUELING	[...]	[...]	[...]

Fuente: Notificación

El principal canal de distribución y venta de billetes para ambas compañías, TAP y PORTUGALIA, es la venta indirecta a través de agencias de viaje ([...] % TAP y [...] % PORTUGALIA) y en menor medida la venta directa a través de las tiendas de las propias compañías, Internet o call center ([...] % TAP y [...] % PORTUGALIA)

²¹ Como ya se ha señalado, el aeropuerto de Gerona puede considerarse en el mismo área de influencia del aeropuerto de Barcelona, al menos para una gran parte de los viajeros, menos sensibles al tiempo

²² Con la entrada en el sector de las compañías de bajo coste, existe una amplia gama de precios en función de las estructura de costes de las empresas, del grado de madurez de cada ruta, de las frecuencias, horarios, conexiones de cada ruta, etc.

V.3.- Competencia potencial - barreras a la entrada

De acuerdo con la notificante, no existen barreras regulatorias para el acceso a estas rutas por parte de nuevos entrantes, ni relativas a inversiones de tipo productivo u obstáculos en materia de servicios de “handling” o de reservas.

Las barreras de tipo regulatorio desaparecieron en la Unión Europea en 1997²³ de forma 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.

Existe una amplia gama de fórmulas y estructuras financieras para acceder a los activos necesarios, principalmente aeronaves y personal cualificado, para la operación de líneas regulares de transporte de pasajeros, que facilitan la realización de la inversión necesaria para el establecimiento de compañías que operan en otras rutas.

Por lo que se refiere a la asistencia en tierra, desde el registro de pasajeros y equipaje hasta la asistencia en pista a una aeronave, la Directiva 96/67 del Consejo de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad, liberaliza estos servicios. Todo operador tiene la opción de elegir entre la auto-asistencia y la asistencia por terceros operadores.

Por tanto, el principal factor que puede condicionar el mantenimiento de una relación efectiva de competencia en rutas regulares de transporte aéreo lo constituye la posible saturación existente en los aeropuertos de origen y destinos en determinadas franjas horarias.

La notificante estima que existen “slots” disponibles en los aeropuertos de Madrid y Barcelona²⁴, como consecuencia de los aumentos de capacidad en ambos, así como en el de Lisboa²⁵.

Además, según la notificante, el desarrollo del Plan Barcelona está permitiendo pasar de 52 operaciones/hora en el verano de 2004 a 63 operaciones/hora a finales del 2006 y permitirá crecer gradualmente hasta 90 operaciones/hora, lo que supondrá un aumento de capacidad de más del 70%. Igualmente, Madrid ha aumentado su capacidad desde las 78 a las 90 operaciones/hora, lo que permite crecer al aeropuerto un 28,5% en movimientos programados y un 32% en asientos.

Por último, durante los últimos años han accedido a estos mercados compañías aéreas de bajo coste. Según la notificante, actualmente CLICKAIR, VUELING, RYANAIR y AIR BERLIN operan en distintas rutas entre España y Portugal en las que también están presentes TAP y PORTUGALIA.

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

²⁴ Según la información suministrada por la notificante, en el aeropuerto de Barcelona se han producido devoluciones y reasignaciones de “slots” por parte de AENA durante los últimos tres años.

²⁵ De acuerdo con la información suministrada a la notificante por ANA-Aeropuertos de Portugal VUELING y CLICKAIR han obtenido los slots solicitados.

VI. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de TAP, TRANSPORTES AÉREOS PORTUGUESES, SGPS, S.A. del control exclusivo sobre PORTUGALIA, COMPANHIA PORTUGUESA DE TRANSPORTE AÉREO, S.A.

Las actividades de TAP en España incluyen las líneas regulares de pasajeros entre España y Portugal, directas en las rutas Lisboa-Madrid y Lisboa-Barcelona e indirectas (a través de Lisboa) en las rutas Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona.

Por su parte, PORTUGALIA opera en España en las líneas directas Lisboa-Madrid, Lisboa-Barcelona, Lisboa-Bilbao, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga, Lisboa-Pamplona, Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona.

Así, como consecuencia de la operación notificada, TAP entra en las rutas directas Lisboa-Bilbao, Lisboa-La Coruña, Lisboa-Málaga y Lisboa-Pamplona, así como en las de Oporto-Madrid y Oporto-Barcelona con cuotas del [50-60]%, [90-100]%, [90-100]%, [90-100]%, [10-20]% y [90-100]%, respectivamente. Todas estas rutas son, en general, de tráfico muy limitado. TAP no operaba en dichas rutas.

Además, TAP refuerza su posición en las rutas en las operan ambas compañías, Lisboa-Madrid y Lisboa-Barcelona. En la primera, la cuota conjunta es del [40-50]%, con una adición de [0-10] puntos, reforzando TAP su segunda posición por detrás de IBERIA ([50-60]%). En febrero del 2006 se ha producido la entrada en esta ruta de VUELING, que hasta octubre del 2006 ha alcanzado una cuota del [0-190]%.

En la ruta Lisboa-Barcelona, como consecuencia de la operación TAP alcanza una cuota del [70-80]%, con una adición de [10-20] puntos, permaneciendo como principal operador. No obstante, en esta ruta en los dos últimos años la cuota conjunta de las Partes ha descendido en [20-30] puntos porcentuales, con la entrada de dos compañías aéreas de bajo coste, VUELING (cuota de [20-30]% de enero a octubre de 2006) y CLICKAIR ([0-10]% en octubre de 2006).

Además, en ambas rutas existen importantes competidores potenciales que cuentan con medios, dimensión y experiencia similares.

De acuerdo con la notificante, no existen barreras regulatorias para el acceso a estas rutas, ni relativas a inversiones de tipo productivo u obstáculos en materias de servicios de “handling” o de reservas. En cuanto a los permisos de despegue o aterrizaje (“slots”), de acuerdo con la notificante, existen slots disponibles en los aeropuertos de Madrid, Barcelona y Lisboa.

Teniendo en cuenta las consideraciones expuestas, no cabe esperar que la operación suponga una amenaza para la competencia efectiva en los mercados considerados.

VII. PROPUESTA

En atención a todo lo anterior, se propone **no remitir** el expediente de referencia al Tribunal de Defensa de la Competencia para su informe en aplicación del apartado 1 del artículo 15 bis de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, por lo que la operación de concentración notificada quedaría tácitamente autorizada conforme al apartado 2 del mencionado artículo.