



INFORME DEL SERVICIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

N- 240 HESPERIA / BINTER CANARIAS

Con fecha 29 de abril de 2002 ha tenido entrada en este Servicio de Defensa de la Competencia notificación relativa al proyecto de operación de concentración económica consistente en la adquisición por parte de HESPERIA INVERSIONES AÉREAS, S.A. (en adelante HESPERIA) de la totalidad de las acciones de BINTER CANARIAS, S.A. (en adelante BINTER), filial de IBERIA L.A.E., S.A. (en adelante IBERIA).

Dicha notificación ha sido realizada por la sociedad adquirente HESPERIA, 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, computados los plazos, si el expediente no es trasladado al Tribunal de Defensa de la Competencia antes del **29 de mayo de 2002**, inclusive, la operación notificada se considerará tácitamente autorizada.

I. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

La operación notificada consiste en la adquisición por parte de HESPERIA de la totalidad de las acciones de BINTER, filial de IBERIA (99,99%).



II. RESTRICCIONES ACCESORIAS

II.1. Acuerdos de “handling” y otros servicios

El contrato de promesa de compraventa firmado entre las partes contempla que los contratos actuales de servicios de “handling”, carga y otros de prestación de servicios suscritos entre IBERIA y BINTER se prorroguen por un periodo de tres años. Además, el comprador se compromete a otorgar a IBERIA un derecho preferente para la renovación de dichos acuerdos en condiciones de mercado.

El apartado 5 del artículo 15.bis de la Ley 16/1989 establece que podrán entenderse comprendidas dentro de una operación determinadas restricciones a la competencia accesorias, directamente vinculadas a la operación y necesarias para su realización.

La recientemente publicada Comunicación de la Comisión sobre “*las restricciones directas*” (DO C 188 de 4.7.2001) contempla la posibilidad de considerar, en determinadas circunstancias, los acuerdos de

caso, se trata de garantizar durante un periodo de tres años la continuidad en el servicio de “handling” y otros relacionados, hasta ahora prestados por IBERIA a BINTER, para el sector del transporte aéreo de pasajeros, como la continuidad de las ventas de IBERIA tal como estaban

“handling” y otros servicios no va más allá de lo que de forma razonable exige la operación de procedimiento regulado en los artículos 4 y 38 de la Ley 16/1989 y en el Real Decreto 157/1992,

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

De acuerdo con la notificación, la operación no entra en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Ley 16/1989 de Defensa de la Competencia, que regula las operaciones de concentración entre empresas, modificado por el Reglamento (CEE) nº 1310/97, dado que no se alcanzan los

para su notificación, al superarse el umbral establecido en el artículo 14.1 a) de la misma.



IV. EMPRESAS PARTICIPES

IV.1. Adquirente: HESPERIA INVERSIONES AÉREAS, S.A. (HESPERIA)

HESPERIA se constituyó en febrero de 2002 con el fin de canalizar el interés de diversos inversores en la adquisición de BINTER CANARIAS. Su objeto social es la inversión en empresas y actividades directas o indirectamente relacionadas con el transporte aéreo, la industria y los servicios aeronáuticos y los aeropuertos y servicios complementarios, no habiendo realizado actividad hasta el momento.

El capital social de HESPERIA está suscrito por diferentes empresas y personas físicas, según se recoge en el cuadro adjunto, no controlando ninguno de ellos, ni directa ni indirectamente, la sociedad.

DISTRIBUCIÓN DEL CAPITAL SOCIAL DE HESPERIA	
SOCIOS	(%)
Rerum Novarum, S.L.	5,00
Propiedades Mejorada, S.L.	1,00
Ferma Canarias Eléctrica, S.L.	10,00
Flapa, S.L.	7,50
Cofitel Quince, S.L.	8,00
Agencia Marítima Afroamericana, S.L.	10,00
Promociones Tinojai, S.L.	5,00
Lemaza Patrimonial, S.L.	3,50
Grupo Alisio Inversiones	10,00
Rodolfo Núñez	6,67
Ilsamar Tenerife, S.L.	33,33

Fuente: Notificación

Los accionistas de HESPERIA no desarrollan actividad alguna relacionada con el transporte aéreo de pasajeros y mercancías en el archipiélago canario.

IV.2. Adquirida: BINTER CANARIAS, S.A. (BINTER)

BINTER es una sociedad filial al 99,99% de IBERIA, que fue constituida en febrero de 1988 e inició sus actividades en marzo de 1989.

La principal actividad de IBERIA, entidad mercantil constituida el 28 de junio de 1927, consiste en el transporte aéreo de pasajeros y carga. IBERIA es la sociedad matriz del Grupo IBERIA, que realiza también otras actividades vinculadas a su negocio principal, tales como servicios de "handling" en aeropuertos españoles, mantenimiento de aeronaves y explotación y desarrollo de sistemas informatizados de reservas.



Desde su constitución, BINTER ha centrado su actividad exclusivamente en la prestación de servicios aéreos regulares de transporte de personas y, en menor medida, de mercancías en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Las 14 rutas que opera BINTER son principalmente las conexiones entre Tenerife y Gran Canaria con el resto de las islas de archipiélago, con la excepción de las conexiones La Palma-El Hierro y Lanzarote-La Palma.

La flota actual de BINTER se compone de once aviones ATR-72, ocho propiedad de la empresa y tres en régimen de arrendamiento, con capacidad para 68 pasajeros. Además, BINTER tiene firmado un contrato con Naysa de alquiler de aviones de menor tamaño (19 asientos), para hacer frente a las situaciones puntuales de mayor demanda y a las rutas que deben ser cubiertas como prestación de servicio público y que no son rentables con un avión ATR-72, como por ejemplo las rutas La Palma-Hierro o Lanzarote-La Palma.

La facturación de BINTER en los tres últimos ejercicios económicos es la siguiente:

Volumen de ventas de BINTER (Millones euros)			
	1999	2000	2001
Mundial	-	-	-
Unión Europea	-	-	-
España	80,1	93,0	107,5

Fuente: Notificación

V. MERCADOS RELEVANTES

V.1. Mercados geográfico y de producto

El sector económico afectado por la presente operación es el transporte aéreo de pasajeros y, en menor medida, de mercancías, en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias, actividad en la que únicamente está presente la sociedad adquirida, BINTER.

El transporte aéreo interinsular canario se ha declarado servicio público, dadas las peculiaridades del mismo y la necesidad de que el servicio se preste en condiciones de continuidad, frecuencia, capacidad y calidad que cubra razonablemente la demanda existe.



Así, la Resolución de 30 de julio de 1998, recoge el Acuerdo de Consejo de Ministros de 10 de julio de 1998, por el que se declaran Obligaciones de Servicio Público (OSPs) en las siguientes rutas aéreas entre las islas Canarias:

- Tenerife Norte-Gran Canaria,
- Tenerife Norte-La Palma,
- Tenerife Norte-Lanzarote,
- Tenerife Norte-Fuerteventura,
- Tenerife Norte-El Hierro,
- Tenerife Norte-La Gomera,
- Gran Canaria-Lanzarote,
- Gran Canaria-Fuerteventura,
- Gran Canaria-La Palma,
- Gran Canaria-El Hierro,
- Gran Canaria-La Gomera,
- Gran Canaria-Tenerife Sur,
- La Palma-El Hierro,
- Lanzarote-La Palma.

La citada resolución señala las condiciones específicas de las OSPs, que afectan al periodo de operación, frecuencia mínima, horarios y capacidad ofrecida, estableciéndose unas tarifas máximas para cada una de las rutas, que podrán revisarse anualmente por el Ministro de Fomento, y la reducción de tarifas para personas residentes, jóvenes menores de veintidós años y personas que hayan cumplido los sesenta años de edad.

En el sector del transporte aéreo de pasajeros, recientes Resoluciones del Tribunal de Defensa de la Competencia¹, la Comisión Europea² y el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas consideran que:

- las líneas regulares de transporte de pasajeros constituyen un mercado de producto diferenciado de la aviación chárter, y
- que cada ruta o grupo de rutas de transporte aéreo regular de pasajeros configura su propio mercado geográfico y de producto, en el que se incluyen todas aquellas alternativas de viaje y conexión entre los puntos de origen y destino que pueden ser consideradas sustituibles.

Con base en lo dicho anteriormente, el mercado geográfico y de producto potencialmente afectado por la presente operación estaría compuesto por las 14 rutas o conexiones interinsulares regulares que ponen en contacto las distintas islas de la Comunidad Autónoma de Canarias definidas anteriormente, conexiones que pueden realizarse por vía aérea o bien por vía marítima.

Para cada ruta, la elección de uno u otro medio de transporte estaría en función de los motivos por los que se realiza el viaje (negocios, turismo, familiares, deportivos, enfermedad...) y de las prestaciones que cada medio de transporte ofrece a los clientes y del precio.

¹ Resolución de 23.12.99, Exp. Líneas Aéreas 2.

² Casos IV/M.1494/99; IV/M.857/97; IV/M.616/95; IV/M.1354/98.



Dada las peculiaridades geográficas del archipiélago canario, para la mayoría de las 14 rutas ambos medios de transporte son más bien servicios complementarios que sustitutivos, ya que satisfacen necesidades diferentes de los consumidores si tenemos en cuenta factores como la duración del viaje por uno u otro medio de transporte, la frecuencia en las conexiones y las diferencias en precios. En principio, parece razonable suponer que la sustituibilidad será menor en el caso de viajes de negocios, margados por la duración del transporte, que representan la mayoría en los vuelos interinsulares en Canarias.

Únicamente podría considerarse que existe cierta sustituibilidad entre en transporte aéreo y el marítimo en las rutas Tenerife-Gran Canaria, Gran Canaria-Fuerteventura y Tenerife-La Gomera, en las que existen, además de las embarcaciones convencionales, embarcaciones de alta velocidad ("jet foil") que pueden ofrecer prestaciones similares al transporte aéreo en duración del viaje y precios, aunque no así en la frecuencia de los mismos.

Por último, en cuanto al transporte de mercancías, éste se realiza principalmente por vía marítima, básicamente por causa de las menores tarifas, la disponibilidad del servicio, la normativa y capacidad tanto de peso transportado como de volumen de facturación, y la menor urgencia del flete en comparación con el transporte de viajeros.

A la vista de todo lo anterior, teniendo en cuenta las características de la presente operación y, en particular, que el mercado del transporte aéreo regular de pasajeros entre las Islas Canarias se encuentra operado únicamente por BINTER, será éste el relevante para el análisis de la operación, sin que sea preciso delimitar si existen mercados de productos y geográficos más estrechos.

VI. ANÁLISIS DEL MERCADO

VI.1. Características y evolución

El mercado aéreo interinsular canario se caracteriza por su relativamente limitada capacidad y potencial de crecimiento y su aislamiento de otros mercados. Debido a la singularidad del mismo, la Comunidad Autónoma Canaria es la única región española que tiene un marco jurídico que regula el transporte aéreo entre sus islas, estableciéndose obligaciones de servicio público, tarifas máximas y subvenciones a los pasajeros.

De acuerdo con la información facilitada por la empresa notificante, en el cuadro adjunto se señalan los datos por volumen de facturación y número de pasajeros transportados en líneas aéreas durante los últimos cuatro años, así como el volumen de facturación:

Mercado de transporte aéreo interinsular canario				
	1998	1999	2000	2001
Pasajeros	1.818.866	2.154.834	2.262.107	2.294.681
Millones euros	72,3	88,7	99,7	111,2

Fuente: Estimación del notificante



Según se desprende del cuadro adjunto, durante los últimos cuatro años se ha producido un incremento sostenido tanto del volumen de facturación como del número de pasajeros transportados.

VI.2. Estructura de la oferta

Las principales compañías aéreas que operan en nuestro país en el mercado de líneas regulares de carácter regional son IBERIA, AIR EUROPA, SPANAIR y AIR NOSTRUM.

En el caso concreto del mercado aéreo interinsular canario, el único operador que tiene una flota posicionada en Canarias destinada a atender los vuelos interinsulares es BINTER. Otras dos compañías nacionales, AIR EUROPA y SPANAIR, solamente ofrecen vuelos entre las islas aprovechando los vuelos de posición de sus aviones dentro del archipiélago.

Las principales empresas que operan en el mercado canario, así como su cuota de mercado, para el año 2001, se recoge en el cuadro adjunto:

Transporte aéreo de pasajeros en las Islas Canarias				
Operador	Pasajeros transportados		Volumen de facturación	
	Miles pasaj.	Cuota	Mill. Euros	Cuota
Binter	2.214	96,5 %	107,7	96,4
Air Europa	-	1,5%	-	1,3%
Spanair	-	2,0%	-	2,3%
TOTAL	2.294	100 %	111,2	100 %

Fuente: Estimaciones del notificante.

VI.3. Estructura de la demanda

El principal grupo de clientes de BINTER está formado por pasajeros que utilizan este medio de transporte entre las islas por motivos de negocio (56%), clientes que tienen menor sustituibilidad con el transporte marítimo debido a las necesidades de ahorro de tiempo en sus viajes. El resto (44%) son pasajeros que realizan este tipo de viajes por motivos diversos como familiares, turismo, deportivos o enfermedad, teniendo la demanda un carácter de cierta estacionalidad, derivada de la desigual intensidad en la afluencia de turistas en las distintas partes del año.

VI.5. Fijación de precios y otras condiciones comerciales

La Comunidad Autónoma Canaria es la única región española que, como se ha señalado anteriormente, tiene un marco jurídico que regula en transporte aéreo entre sus islas. Este marco jurídico está actualmente recogido en la Resolución 20637, de 30 de julio de 1998, que fija, entre otras condiciones, las tarifas máximas aplicables en los vuelos interinsulares.



Dado que desde 1998 estas tarifas permanecen congeladas, los operadores aplican la tarifa máxima independientemente de que excepcionalmente se introduzcan algunos descuentos para ciertos colectivos como estudiantes, jóvenes, residentes, etc. Así, las tarifas previstas en las OSPs son las realmente aplicadas de media por BINTER.

Los precios aplicados por los competidores, al tratarse de venta de vuelos posicionales, suelen ser inferiores en un 10% a los máximos autorizados.

Por lo que se refiere a los principales proveedores de BINTER, son los propios de toda compañía aérea que operan líneas regulares: AENA, como organismo que concede los permisos necesarios para la utilización de las instalaciones aeroportuarias españolas, suministradores de combustible, prestadores de servicios de "handling", arrendadores de aviones, compañías de mantenimiento de aeronaves,

En cuanto a los canales de venta, BINTER nombró desde su fundación en 1988 como agente general de ventas a IBERIA, utilizando la propia red de venta de IBERIA (16% de las ventas de billetes) y las agencias de viaje (para el restante 84%). Dentro del acuerdo de servicios firmado entre las partes BINTER seguirá utilizando por un periodo de tres años los servicios de venta de billetes de IBERIA.

VI.6. Competencia potencial - Barreras a la entrada

Por lo que se refiere a las posibles barreras de entrada existentes en el mercado relevante de la presente operación, no existen barreras regulatorias para el acceso a estas rutas por parte de nuevos entrantes, con la excepción de las derivadas de la garantía del servicio público ni relativas a inversiones de tipo productivo u obstáculos en materia de servicios de "handling" o de reservas.

Las barreras de tipo regulatorio desaparecieron totalmente de la Unión Europea a partir de 1997, 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.

En cuanto a las obligaciones de servicio público para el transporte aéreo dentro del archipiélago canario determinadas en la Resolución de 30 de julio de 1998, éstas se aplican igualmente para cualquier compañía aérea europea que desee operar, que deberá estar en posesión de una licencia de explotación en vigor y deberá presentar, en los plazos estipulados, el programa de operaciones que abarcará un periodo mínimo de doce meses consecutivos, incluyendo en dicho programa, las rutas que desea operar, horarios, oferta de capacidad, tarifas,

En cuanto a las barreras relacionadas con las inversiones de tipo productivo, 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: arrendamiento operativo, alquiler de aviones con tripulación, alquiler de



aviones sin tripulación, sub-contratación de servicios de “handling”,..., que no supone la realización de una inversión significativa para compañías que operan en otras rutas.

Por lo que respecta a los servicios de “handling” están liberalizados en España y en cuanto a los sistemas centralizados de reservas el Reglamento (CEE) nº 2299/89 del Consejo de 24 de julio de 1989, garantiza la neutralidad, transparencia e igualdad de trato de las aerolíneas que distribuyen su oferta a través de dichos sistemas.

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 imposibilidad de que nuevas compañías aéreas entren en dichas rutas como consecuencia de la saturación existente en los aeropuertos de origen y destinos de las mismas y, en particular, el mecanismo de asignación de permisos de despegue o aterrizaje o “slots”.

Según la información aportada por la empresa notificante, en los siete aeropuertos afectados por la presente operación, existe disponibilidad de “slots”, aunque para los aeropuertos de mayor tráfico como Gran Canaria o Tenerife, puede haber dificultades para determinados días en algunas franjas horarias. Durante la temporada de invierno 2000/2001 el número de “slots” solicitados por las compañías aéreas coincide con el de concedidos y efectivamente utilizados por las compañías. Por tanto, no parece existir en los aeropuertos afectados por la presente operación de concentración una situación de congestión que pudiera comprometer el acceso de nuevos operadores a permisos de despegue o aterrizaje.

VII. VALORACIÓN DE LA OPERACIÓN

VII.1. Posición en el mercado

Como consecuencia de la operación notificada no se modifica la estructura de competencia del mercado afectado. La operación no producirá ningún cambio en la prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros interinsular canario, mercado en el que prácticamente sólo opera BINTER y cuya participación en el mismo no varía como consecuencia de la presente operación.

No se produce por tanto ni solapamiento de actividades entre la empresa adquirente y la sociedad adquirida ni adición de cuota de mercado.

VII.2. Competencia actual

El único operador que tiene una flota posicionada en Canarias destinada a atender los vuelos interinsulares es BINTER. Las otras dos compañías que ofrecen algunas conexiones interinsulares son AIR EUROPA y SPANAIR que únicamente realizan vuelos entre las islas aprovechando los vuelos de posición de sus aviones dentro del archipiélago.



VII.3. Competencia potencial - Barreras a la entrada

En el mercado del transporte aéreo regional español existen importantes competidores potenciales que cuentan con los medios, la dimensión y la experiencia en rutas similares en cuando a densidad de pasajeros.

No existen barreras regulatorias para el acceso a las rutas interinsulares canarias por parte de nuevos competidores, siempre sujetos a las obligaciones de servicio público y no existen barreras significativas de entrada para nuevos competidores relativas a inversiones de tipo productivo u obstáculos en materia de servicios de “handling” o de reservas.

En cuanto a los permisos de despegue o aterrizaje (“slots”), de acuerdo con la información aportada por el notificante, éstos no suponen una barrera a la entrada apreciable en los siete aeropuertos de archipiélago canario de origen y destino y las posibles nuevas compañías entrantes disponen de la posibilidad de operar en esas rutas.

Finalmente, aunque el transporte marítimo viene jugando un papel esencialmente complementario del aéreo, no cabe ignorar su posible efecto competitivo, especialmente en las rutas en que existen embarcaciones rápidas.

VII.4. Poder compensatorio de la demanda

En cuanto a la estructura de la demanda, los servicios de transporte aéreo de pasajeros se dirigen a un gran número de consumidores, no destacando ningún cliente en particular. Dado el tipo de servicio que se ofrece, no cabe señalar un especial poder negociador de la demanda y sí su cierta estacionalidad, derivada de la afluencia de turistas en determinadas épocas del año.

VII.5. Otros elementos

El mercado aéreo interinsular canario es un mercado reducido, limitado en su capacidad y potencial de crecimiento y aislado de otros mercados, con una cierta estacionalidad en su demanda, todo ello derivado de sus peculiaridades geográficas. Estas características hacen que sea el único mercado regional aéreo español con obligación de servicio público, regulándose la frecuencia mínima en las conexiones, los horarios y capacidad ofrecida y estableciéndose unas tarifas máximas en sus precios.

Dada la intensa regulación no resulta previsible que como resultado de la operación BINTER pueda abusar de su posición de práctico monopolio en el mercado en perjuicio de la competencia y, en última instancia, del bienestar de los consumidores.

VII.6. Conclusiones

Teniendo en cuenta estas consideraciones, puede concluirse que la operación de referencia difícilmente dará lugar a una situación que impida el mantenimiento de una competencia efectiva en los mercados señalados.



VIII. 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.