

## II

(Actos cuya publicación no es una condición para su aplicabilidad)

## COMISIÓN

## DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 7 de abril de 2004

relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 81 del Tratado CE relativa al asunto  
COMP/A.38284/D2

**Société Air France/Alitalia Linee Aeree Italiane SpA** <sup>(1)</sup>

[notificada con el número C(2004) 1307]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(2004/841/CE)

El 7 de abril de 2004, la Comisión adoptó una Decisión por la que se concede una exención individual de conformidad con el apartado 3 del artículo 81 del Tratado a un acuerdo de cooperación entre Air France y Alitalia.

Una versión pública de esta Decisión está disponible en inglés, francés y alemán (el texto en lengua inglesa es el único auténtico) en el sitio Internet de la DG COMP en [http://europa.eu.int/comm/competition/index\\_en.html](http://europa.eu.int/comm/competition/index_en.html)

## 1. RESUMEN DEL PROCEDIMIENTO

(1) El 12 de noviembre de 2001, Air France (AF) y Alitalia (AZ) notificaron a la Comisión varios acuerdos de cooperación y solicitaron una declaración negativa de conformidad con el apartado 2 del artículo 3 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo y/o una exención de conformidad con el artículo 5 del mismo Reglamento <sup>(2)</sup>.

(2) El 8 de mayo de 2002, se publicó en el *Diario Oficial de las Comunidades Europeas* un resumen de los acuerdos notificados en el que se invitaba a los terceros interesados a enviar sus comentarios en el plazo de 30 días de conformidad con el apartado 2 del artículo 5 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 <sup>(3)</sup>. En respuesta a esta publicación,

varias líneas aéreas manifestaron su interés en comenzar a operar en las rutas afectadas, siempre que se eliminasen las barreras a la entrada mediante las soluciones adecuadas.

(3) La Comisión notificó por carta a las partes que tenía serias reservas el 1 de julio de 2002, informándolas de que sus acuerdos de cooperación no podían ser aprobados en su forma actual.

(4) En función de las reservas expresadas por la Comisión y después de intensas negociaciones, las partes propusieron unos compromisos que se publicaron en el *Diario Oficial* ofreciendo la posibilidad de presentar comentarios el 9 de diciembre de 2003 en una Comunicación de conformidad con el apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CEE) n° 3975/87 <sup>(4)</sup>. Habida cuenta de los comentarios recibidos, las partes aceptaron mejorar sus compromisos.

<sup>(1)</sup> Informe del consejero auditor publicado en el DO C 305 de 9.12.2004.

<sup>(2)</sup> Reglamento (CEE) n° 3975/87 del Consejo, de 14 de diciembre de 1987, por el que se establecen las normas de desarrollo de las reglas de competencia para empresas del sector del transporte aéreo (DO L 374 de 31.12.1987, p. 1). Reglamento cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1/2003 (DO L 1 de 4.1.2003, p. 1).

<sup>(3)</sup> DO C 111 de 8.5.2002, p. 7.

<sup>(4)</sup> DO C 297 de 9.12.2003, p. 10.

- (5) Los compromisos mejorados, combinados con el hecho de que existen varios nuevos operadores en los mercados afectados, son satisfactorios desde el punto de vista de la política de la competencia. La Comisión ha decidido eximir sus acuerdos de cooperación durante un período de seis años siempre que las partes cumplan estos compromisos.

## 2. EL ACUERDO DE COOPERACIÓN

- (6) A través de su cooperación, las partes pretenden establecer una alianza bilateral estratégica de gran envergadura, a largo plazo, cuyos principales objetivos son los siguientes:

- *creación de un sistema europeo multicentros* basado en los centros de operaciones que poseen las partes en los aeropuertos de París Charles De Gaulle, Roma Fiumicino y Milán Malpensa, a fin de interconectar sus redes mundiales,
- *coordinación de las operaciones de servicio a los pasajeros de las partes*, incluidas una amplia utilización de códigos compartidos, la coordinación de su red de servicios regulares de transporte de pasajeros, las ventas, la gestión de ingresos, el reconocimiento mutuo de los respectivos programas Frequent Flyer (programas de fidelización de la clientela), la coordinación de la comercialización y la utilización compartida de las salas de espera,
- *cooperación en otras áreas*, tales como operaciones de transporte de carga, asistencia a los pasajeros, mantenimiento, compras, catering, tecnologías de la información, desarrollo de la flota y adquisición de aeronaves, formación de la tripulación y contabilidad en materia de ingresos.

- (7) Como el objetivo de la alianza entre Air France y Alitalia es crear un sistema multicentros para interconectar sus redes mundiales, la cooperación será más estrecha en el «binomio» Francia-Italia, que incluye todas las rutas entre Francia e Italia explotadas por Air France o Alitalia, excluidos los vuelos anteriores y posteriores, tanto nacionales como internacionales. En el binomio Francia-Italia, además de la coordinación global de sus operaciones de servicios a los pasajeros descrita anteriormente, las partes también han acordado frecuencias y comparten sus capacidades y sus ingresos.

## 3. EVALUACIÓN

- (8) Las actividades afectadas por el acuerdo son el transporte aéreo regular de pasajeros, el transporte aéreo de mercancías y los servicios de asistencia en tierra. El proyecto

de decisión de exención sólo abarca el primer ámbito de cooperación, es decir, el transporte aéreo regular de pasajeros. El transporte aéreo de mercancías está excluido del ámbito del proyecto de decisión pues las partes aún están negociando el alcance de su cooperación en ese ámbito. El proyecto de decisión tampoco incluye los servicios de asistencia en tierra, que no entran en el ámbito del Reglamento (CEE) nº 3975/87<sup>(1)</sup>.

- (9) La Comisión reconoce que, en su conjunto, la alianza contribuye a mejorar la producción y distribución de los servicios de transporte y a fomentar el progreso técnico y económico. Es probable que el acuerdo de cooperación genere beneficios en el sentido de que la creación de una red mayor a nivel mundial ofrecerá a los clientes mejores servicios en términos de mayor número de vuelos directos e indirectos. Aunque un aumento de la dimensión de la línea aérea no lleva necesariamente a una reducción de los costes gracias a unas economías de escala constantes, pueden conseguirse ahorros gracias a un aumento del tráfico en la red, una mejor planificación de frecuencias, una mayor tasa de ocupación, etc.
- (10) Sin embargo, el consumidor solamente obtendrá una participación equitativa en las reducciones de costes previstas en forma de reducciones de precios si las partes siguen sujetas a una presión competitiva suficiente en aquellos mercados en los que la alianza restringe la competencia.
- (11) De la evaluación de la Comisión a la luz del artículo 81 se desprende que existe un riesgo de que la alianza elimine la competencia por lo que se refiere a una parte sustancial de los servicios de transporte aéreo de pasajeros en siete binomios de «origen + destino»<sup>(2)</sup> a saber, París-Milán, París-Roma, París-Venecia, París-Florenia, París-Bolonia, París-Nápoles y Milán-Lyon. Antes de la alianza, Air France y Alitalia eran los dos operadores principales en estos mercados afectados coincidentes, en los que competían entre sí. En el momento de la notificación, tenían cuotas de mercado muy altas en estos siete binomios O+D. Esto es válido tanto para los pasajeros que conceden importancia al tiempo y a la flexibilidad como para los que se la conceden al precio<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Por lo tanto, esta decisión no prejuzga cualquier otra evaluación de estos aspectos desde el punto de vista de la competencia de conformidad con el artículo 81 del Tratado.

<sup>(2)</sup> Para determinar el mercado de referencia en el transporte aéreo, la Comisión ha desarrollado el concepto del binomio punto de origen/punto de destino (O+D). Según este concepto, se debería considerar que cada combinación de punto de origen y punto de destino es un mercado separado desde el punto de vista del cliente.

<sup>(3)</sup> Existe una excepción para esta segunda categoría de pasajeros en el binomio Milán-Lyon, debido al efecto de la presión competitiva resultante de la existencia de otros medios de transporte (transporte por carretera).

- (12) Por otra parte, la sólida posición global de mercado de las partes está protegida contra la entrada potencial por unas considerables barreras a la entrada, debidas, por ejemplo, a la escasez de franjas horarias en los aeropuertos afectados, al número de frecuencias de vuelo de las partes, a su alta cuota de clientes que conceden importancia al tiempo y al hecho de compartir sus programas de fidelización de la clientela.
- (13) Por lo tanto, el acuerdo de cooperación solamente puede aceptarse si implanta unas soluciones adecuadas, cuyo principal propósito sea eliminar las barreras de entrada existentes para los competidores y asegurarse de que los consumidores afectados obtengan una participación equitativa en los beneficios resultantes de la cooperación.

#### 4. COMPROMISOS

- (14) En función de las reservas expresadas por la Comisión, las partes propusieron unos compromisos que se publicaron en el Diario Oficial ofreciendo la posibilidad de presentar comentarios el 9 de diciembre de 2003. Varias líneas aéreas y la Oficina de Defensa de la Competencia (*Office of Fair Trading*) del Reino Unido presentaron observaciones al respecto. Habida cuenta de éstas, las partes aceptaron mejorar sus compromisos. Concretamente, se modificaron sustancialmente las condiciones referentes a la distribución de las franjas horarias en el aeropuerto de París CDG y se suprimió la limitación del número de franjas que debían liberarse en el aeropuerto de Orly. Los principios básicos de estos compromisos se resumen más adelante.

##### Número de franjas que deben cederse

- (15) Para remediar la escasez de franjas horarias en los aeropuertos congestionados, las partes facilitarán a los competidores varias franjas horarias para dar cabida a nuevos servicios en las siete rutas en las que la Comisión ha detectado problemas de competencia. El número máximo de franjas horarias que deben ser liberadas por las partes para cada ruta se especifica en el anexo de la Decisión.
- (16) Sobre la base de la investigación exhaustiva de la Comisión en el mercado Francia-Italia y habiendo evaluado los comentarios de terceros en respuesta a la publicación de la Comunicación de la Comisión de conformidad con el apartado 3 del artículo 16 del Reglamento (CEE) nº 3975/87, el número de franjas horarias que las partes han aceptado liberar en cada una de las rutas afectadas se considera suficiente para que las compañías aéreas de punto a punto puedan competir eficazmente con las partes en estas rutas. Las soluciones pretenden hacer po-

sible que los competidores transporten el tráfico de punto a punto y en especial, que compitan con las partes en el transporte de pasajeros de O+D que conceden importancia al tiempo y a la flexibilidad.

- (17) Considerando que es más efectivo añadir frecuencias a un servicio existente que empezar un nuevo servicio partiendo de la nada y que los pasajeros que conceden importancia al tiempo y a la flexibilidad necesitan un número suficiente de frecuencias diarias, se cederán franjas horarias con carácter prioritario al competidor que opere en total el mayor número de frecuencias en la ruta (incluyendo sus servicios existentes).

##### Cesión de franjas horarias en los aeropuertos de París y Milán

- (18) De la investigación de la Comisión en el mercado Francia-Italia se deduce que los aeropuertos de París Charles De Gaulle (CDG) y Orly (ORY) son sustituibles desde el punto de vista de la demanda de servicios de transporte de pasajeros O+D en las rutas en cuestión. Lo mismo se aplica a los aeropuertos de Milán Linate y Malpensa.
- (19) La aplicación del principio de proporcionalidad implicaría normalmente que se permitiese a las partes elegir en qué aeropuerto ceden franjas horarias, a condición de que ello baste para solucionar los problemas de competencia. Sin embargo, en el presente caso, la Comisión ha considerado que, en los aeropuertos de París, para asegurar la eficacia de las soluciones propuestas, también se deben ceder, en determinadas condiciones, franjas horarias en Orly a competidores que ya ofrecen servicios en las rutas afectadas partiendo de este aeropuerto, para que puedan aumentar su número de servicios. Esto explica porqué los compromisos establecen que un competidor tiene derecho a obtener franjas horarias en Orly si ya opera vuelos en una ruta afectada a partir de Orly y si todos sus vuelos regulares a París salen o llegan a este aeropuerto.
- (20) Por las mismas razones, los compromisos establecen que las partes deberán ceder franjas horarias en el aeropuerto Milán-Linate sólo a un competidor que ya opere servicios en una ruta afectada desde Linate y que desee añadir frecuencias adicionales en dicha ruta.

##### Otras soluciones

- (21) Además de las franjas horarias, existen otras soluciones que pretenden eliminar las barreras adicionales a la entrada identificadas en el proyecto de decisión.

- (22) Algunas de estas soluciones aumentarán la capacidad de intercambio desde el punto de vista del cliente entre los vuelos operados por las partes y los operados por los competidores en las rutas afectadas y ayudarán a que los nuevos operadores obtengan un número mínimo de pasajeros necesario para empezar a explotar estas rutas. Concretamente, establecen que las partes tendrán que permitir a los nuevos operadores participar en sus programas de fidelización de clientes, si así lo desean. Otro compromiso se refiere a los acuerdos de interlínea y a los acuerdos especiales de prorrateo y permitirá que los pasajeros vuelen a la ida con las partes y a la vuelta con un competidor o viceversa en un determinado viaje, basado en un billete único.
- (23) Las partes también se comprometen a facilitar acuerdos de transporte intermodal, por los que prestan servicios de transporte aéreo como parte de un itinerario que incluye transporte de superficie o transporte marítimo, para asegurar una mayor elección y unos mejores servicios de transporte multimodal para los consumidores. Esto, por ejemplo, permitiría a los clientes que conceden importancia al tiempo combinar un viaje de ida en tren con uno de vuelta en avión a unas condiciones atractivas.
- (24) Finalmente, los compromisos imponen a las partes la obligación de congelar las frecuencias (regulación de los incrementos de frecuencia) durante un período inicial para garantizar que los nuevos operadores no se ven expulsados del mercado poco después de su entrada.

#### 5. CONCLUSIÓN

- (25) Habida cuenta de todo lo anterior, los compromisos presentados por las partes bastan para resolver los problemas de competencia en los mercados identificados durante la investigación al permitir y facilitar la entrada de terceros.
- (26) Por consiguiente, la Comisión ha decidido que, de conformidad con el apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE, y siempre que las partes cumplan los compromisos enumerados en el anexo, el apartado 1 del artículo 81 del Tratado CE no es aplicable al acuerdo de cooperación entre Air France y Alitalia, notificado a la Comisión el 12 de noviembre de 2001, durante el período comprendido entre el 12 de noviembre de 2001 y el 11 de noviembre de 2007.