

**Las operaciones corporativas en el sector aéreo en el seno de la UE:  
la fusión de Air France con KLM**

***Corporate deals in the air sector within the EU:  
The merger of Air France with KLM***

**Martí PACHAMÉ-BARRERA**

Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED, España)  
marpachame@barcelona.uned.es

Recepción: Enero 2017  
Aceptación: Mayo 2017

**RESUMEN**

El objetivo del presente artículo es analizar el papel representado por la Comisión Europea en las operaciones corporativas llevadas a cabo en el seno de la UE. La Comisión Europea tiene un importante papel en el proceso de las Fusiones y Adquisiciones (FyA), en el marco de su labor de control del respeto a las reglas de la competencia y de vigilancia de las prácticas monopolísticas que pudieran derivarse de las concentraciones empresariales. El sector de las comunicaciones y en concreto el sector aéreo es uno de los pilares fundamentales de la construcción del Mercado Único Europeo. La mejora de la eficiencia mediante la reducción de la fragmentación del sector ha sido desde 1999 una de las prioridades de la UE. En el artículo se analiza en concreto una de las fusiones más importantes llevadas a cabo en los primeros años de este siglo XXI, la fusión entre Air France y KLM. También se analiza una operación de fusión en el mercado norteamericano (Delta y Northwest) para comprobar si hay una unicidad de criterios y formas entre las autoridades de la competencia europea y norteamericana.

**Palabras clave:** Fusiones y adquisiciones, Unión Europea, Competencia, Sector Aéreo.

**Códigos JEL:** G34, D43, F23, L93, L40.

## ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the role played by the European Commission in the corporate operations carried out within the EU. The European Commission plays an important role in the Mergers and Acquisitions (M&A) process as part of its work to monitor compliance with competition rules and to monitor monopolistic practices that may have arisen from mergers and acquisitions. The communications sector and in particular the air sector is one of the fundamental pillars of the construction of the European Single Market. Improving efficiency by reducing the fragmentation of the sector has been one of the EU's priorities since 1999. The article analyzes in particular one of the most important mergers carried out in the first years of this 21st century, the merger between Air France and KLM. It is also a merger operation in the North American market (Delta and Northwest) to check if there is a uniqueness of criteria and forms between the authorities of the European and North American competition.

64

**Key words:** Mergers and Acquisitions, European Union, Competition, Air Sector.

**JEL Classification:** G34, D43, F23, L93, L40.



## **1. INTRODUCCIÓN**

El sector aéreo ha sufrido desde el inicio de este siglo XXI los efectos negativos combinados de una floja demanda, de la elevación de los precios de los carburantes, los ataques terroristas, el aumento de la inseguridad y la ralentización de la economía global.

Si por algo se caracteriza la industria aérea es por su carácter cíclico y su dependencia del Producto Interior Bruto (PIB) y en este contexto, las empresas del sector es lógico que hayan buscado ampliar la capacidad a través de fusiones y adquisiciones en lugar de hacerlo por la vía hasta el momento tradicional, la guerra de precios. Las operaciones corporativas en este caso buscaban no ampliar la cuota de mercado, al menos no directamente, sino mejoras sustanciales en la rentabilidad, sobre todo en los mercados dónde ya tenían una fuerte presencia. La reducción de costes y de la capacidad excedente han sido, por lo tanto, los motores del cambio estratégico del sector y el éxito de las operaciones llevadas a cabo se constata en un indicador clave en el sector: el factor de ocupación. Según datos de la Association of European Airlines (AEA)<sup>1</sup> se ha pasado de una ocupación del cerca del 70% en el 2000 al 81% en el 2015.

65

La consolidación del sector aéreo ha sido una de las principales preocupaciones de la Unión Europea, en este sentido cabe destacar la iniciativa denominada “Cielo Único Europeo” (CUE) que en palabras del Parlamento Europeo “*tiene por objeto aumentar la eficiencia de la gestión del tránsito aéreo y los servicios de navegación aérea mediante la reducción de la fragmentación del espacio aéreo europeo. Por su propia naturaleza, esta iniciativa es paneuropea y está abierta a los países vecinos*”<sup>2</sup>. Esta iniciativa se puso en marcha en 1999 con el objetivo de mejorar el funcionamiento de la gestión del tránsito aéreo (GTA<sup>3</sup>) y los servicios de navegación aérea (SNA<sup>4</sup>) mediante una mejor integración del espacio aéreo europeo.

Las ventajas que se esperan se obtendrán con el CUE son muy importantes: En el momento en que se implemente de forma completa (la previsión es 2030-2035) se espera que se multiplique por tres la capacidad del espacio aéreo, que se reduzca un 50% el coste de la GTA, que multiplique por diez la seguridad y que disminuya en un 10 % el impacto de la aviación en el medio ambiente. Esta iniciativa es el desarrollo del Artículo 100, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (Europeo, P., 2013). Además de los pasos para reordenar la gestión del Espacio Único, las aerolíneas han llevado a cabo un importante proceso de concentración destinado a la búsqueda de mejores condiciones de competitividad, la reordenación del sector aeronáutico ha supuesto un esfuerzo importante por parte de todos los agentes sociales debido a que ha llevado aparejado unas importantes reestructuraciones de plantilla, la reinención del sector ha provocado el despido de más de 16.000 empleados, proceso

que no han llevado a cabo solo los operadores europeos sino que trascienden a nivel global.

La aparición de las compañías de bajo coste en los vuelos de corto y medio alcance supuso una auténtica revolución y ahora asistimos a una nueva fase que puede suponer su entrada en los vuelos de larga distancia, lo que conllevará una nueva vuelta de tuerca entre las principales aerolíneas globales.

No obstante y precisamente por ello, la concentración entre empresas del sector no ha tenido excesivos problemas de competencia en la UE. Una de las principales preocupaciones de la Comisión era que este proceso de concentración, que permitiese la construcción de un sector competitivo a nivel mundial y que fuese capaz de luchar en igualdad de condiciones con las compañías principalmente norteamericanas, no perjudicase al consumidor europeo y que sus intereses acabaran perjudicados. El control de las rutas, las situaciones de monopolio y la amplitud de la oferta han sido preocupaciones constantes de la Comisión, introduciendo cláusulas compensatorias en aquellos casos en los que se podía presumir una posición de control de mercado o de precios. La aparición de estas compañías de bajo coste ha supuesto un importante elemento compensatorio y que ha permitido mantener la suficiente oferta en todas las rutas abiertas, abrir nuevas rutas y mantener los precios a niveles competitivos.

66

## 2. FUSIÓN AIR FRANCE – KLM

Se analiza a continuación una de las principales operaciones corporativas del sector en Europa entre las compañías de bandera francesa y holandesa. La evolución histórica de ambas compañías es la siguiente:

### 2.1. *Air France*<sup>5</sup>

- 1933: La compañía de bandera francesa surge de la fusión de las cuatro más importantes compañías del país a la que se sumó casi inmediatamente Aéropostale. Contaba con una flota de 259 aviones y cubría una red de 38.000 km.
- 1945 – 1948: El 26 de junio de 1945 se nacionaliza la aviación civil francesa.
- 1959. Se incorpora la propulsión a reacción a la flota, reduciendo a la mitad la duración de los vuelos. La red cubre 350.000 km.
- 1974: Inauguración del Charles de Gaulle. Impacto de la crisis del petróleo. La compañía diversifica la oferta y potencia la actividad de carga-
- 1976: Entra en explotación el avión supersónico Concorde desarrollado junto con British Airways.
- 1992: Air France entra en el capital de UTA en 1990 y en 1992 se fusiona con ella controlando el 72% de Air Inter.



- 1999: El 22 de febrero, Air France sale a cotizar a bolsa. La sobredemanda asciende a 40 veces las acciones ofrecidas y la OPV se reparte entre 2,4 millones de accionistas individuales.

## **2.2. KLM Royal Dutch Airlines<sup>6</sup>**

- KLM fue fundada el día 7 de octubre de 1919, siendo hoy en día la aerolínea más antigua aún operativa bajo su nombre inicial. El primer vuelo de KLM fue el 17 de mayo de 1920, destinado desde Londres a Ámsterdam y llevando a bordo a dos periodistas británicos y una carga de periódicos.
- KLM posee un 100% de Transavia Airlines, un 100% de Martinair y un 26% de Kenya Airways.
- En agosto de 1998, KLM compró todas las acciones ordinarias del estado holandés. El estado retuvo las acciones preferentes clase A y las acciones prioritarias, con una franquicia superior al 14%.

## **2.3. Cronología de la fusión AIR FRANCE KLM**

- 30 de septiembre de 2003: AIR FRANCE y KLM anuncian oficialmente su fusión a través de una Oferta Pública de Canje amigable de AIR FRANCE sobre KLM.
- 11 de febrero de 2004: las autoridades europeas y norteamericanas de la competencia autorizan la fusión.
- 29 de marzo de 2004: autorización de la Comisión de Participaciones y Transferencias.
- 5 de abril de 2004: lanzamiento de la oferta de canje sobre las acciones de KLM.
- 5 de mayo de 2004: el nuevo grupo es admitido a cotización en las bolsas de París, Ámsterdam y Nueva York.
- 15 de septiembre de 2004: creación de la sociedad holding.
- 22 de febrero de 2005: AIR FRANCE KLM es elegida compañía aérea del año por la revista norteamericana “Air Transport World”.
- 23 de marzo de 2005: AIR FRANCE KLM presenta su programa de fidelidad único, Flying Blue, que reemplaza los programas Fréquence Plus de AIR FRANCE y Flying Dutchman de KLM.

67

En el momento de la fusión Air France era la compañía aérea número uno y KLM la séptima en Europa, respectivamente, en número de pasajeros. La empresa fusionada sería la sexta compañía aérea mundial por detrás de cinco norteamericanas. El grupo se componía de una sociedad holding y dos compañías aéreas que conservaban la marca, su identidad y sus tres actividades.

El grupo representaba una plantilla de 100.000 empleados, 70 millones de pasajeros, 225 destinos y una flota de 565 aviones, lo que lo posicionaba en el primer puesto

mundial en concepto de cifra de negocios y primero en concepto de cuota de mercado europea<sup>7</sup>.

Fue una operación de fusión que no sólo se dio en unas condiciones “*sui generis*”, sino que implicó una recomposición accionarial interna en cada empresa, y con ello, el peso de los propietarios en la toma de decisiones. Air France – KLM nace en 2004 (el 5 de mayo) con la fusión entre Air France (línea área pública en Francia) y la parcialmente privada línea aérea más antigua del mundo, la holandesa KLM.

El resultado es una aerolínea constituida bajo la ley francesa con sus oficinas centrales en el Aeropuerto Charles de Gaulle, cerca de París. Para 2012 fue la mayor aerolínea en el mundo en términos de ganancias operativas totales, y la tercera (la mayor en Europa) en términos de pasajeros-kilómetros. La filtración del acuerdo de cooperación entre ambas empresas se dio en 2003, y con ella, la evaluación de los analistas sobre esta fusión,

68

*“La operación implica una privatización parcial de Air France. El Estado francés controla ahora el 54% y esta participación se diluirá en el nuevo conjunto -sin vender ninguna acción- hasta situarse en el 44%. Los otros accionistas de Air France tendrán el 37% del grupo y el 19% restante quedará en poder de los tenedores de acciones ordinarias de KLM. Todo ello en el supuesto de que el 100% de los accionistas actuales de la compañía holandesa aporten sus títulos a la oferta, que consiste en 11 acciones y 10 bonos de suscripción de acciones de Air France por cada 10 acciones ordinarias de KLM”. (Prieto, J., 2003)*

Como resultado del acuerdo, la participación del Gobierno de Francia en Air France quedó reducida del 54,4% (de la ex Air France) al 44% (de Air France-KLM). Su participación se redujo posteriormente al 25%, y finalmente al 18,6%. Por ello, la fusión ha resultado en la privatización de Air France, dando cuenta que los inversores privados poseen el 81,4% de la compañía (37% en propiedad de ex accionistas de Air France y 21% en propiedad de ex accionistas de KLM), mientras que el Gobierno francés posee el restante 18,6%. ¿El principal motivo de la fusión?: Ahorro de costes.

*“La operación supondrá un ahorro de costes en el beneficio operativo de ambas compañías en un periodo de cinco años de entre 385 y 495 millones de euros, según han anunciado ambas empresas. La fusión ha contado con un buen número de asesores. Así, las firmas ABN Amro y Citigroup han aconsejado a KLM, mientras que Lazard ha estado del lado de Air France.” (El Periódico, 2003)<sup>8</sup>*



El Servicio de Prensa de Air France en junio de 2006<sup>9</sup>, expone las razones y visión en que descansó la decisión de fusionarse con KLM:

*“Las sinergias identificadas deberán desarrollarse y su impacto en el resultado operativo consolidado del Grupo deberá ser positivo y elevarse a 670 millones de euros en 2008-2009. Estas sinergias deberán realizarse gracias a la optimización de las redes, a un óptimo redespliegue de las actividades pasaje y transporte de carga, a una oferta más amplia en las actividades de mantenimiento, y a la reducción de costes en el campo del aprovisionamiento, de la distribución comercial y la informática”.*

Continúa diciendo:

*“En el sector del transporte de pasajeros, las dos compañías han desarrollado una estrategia común, basada en “hubs” eficaces, en París y Ámsterdam, que les han permitido ganar importantes cuotas de mercado en Europa del Norte para KLM y en Europa del Sur para AIR FRANCE. En los mercados europeos, las dos compañías pueden combinar su posición comercial y ser más competitivas. Las dos compañías también son complementarias en el segmento del largo recorrido. Ambas compañías sólo comparten un tercio de destinos comunes, que son destinos con un fuerte volumen de tráfico que justifica la presencia de las dos compañías. El nuevo grupo ofrece una red de 225 destinos en el mundo, a partir de dos de los mejores “hubs” europeos, Paris-CDG y Ámsterdam-Schiphol”. (AIR FRANCE Servicio prensa. (2006), p. 2)*

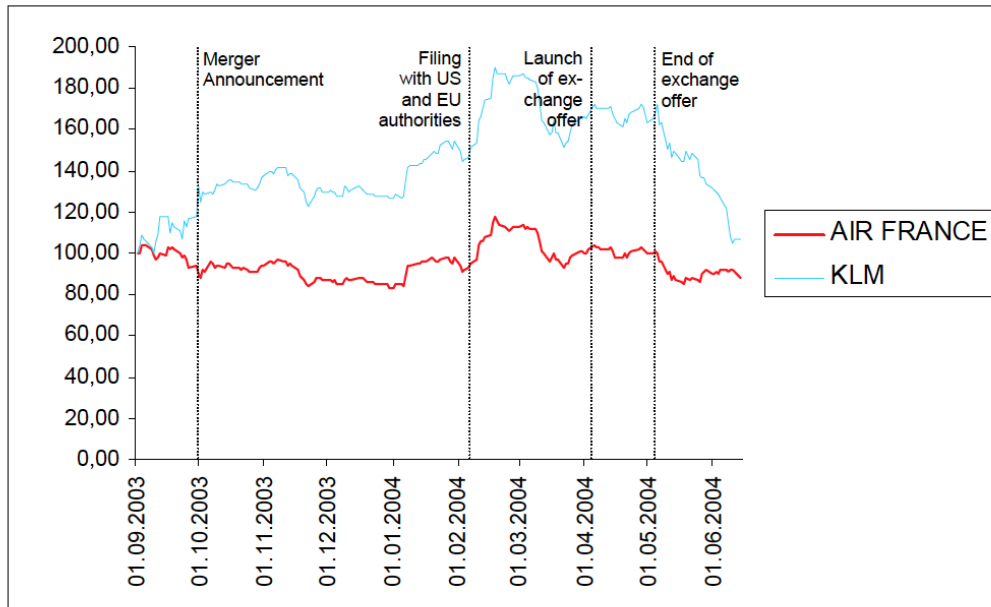
69

Para los accionistas de KLM la oferta representó una importante prima inmediata sobre el último precio cotizado, la cotización de Air France apenas se anotó un insignificante avance de +0,24% el día del anuncio, (ver Figura 1).

Sobre la base de la cotización de Air France el 29 de septiembre de 2003 la oferta sobre KLM significó valorar a la aerolínea holandesa en aproximadamente 784 millones de euros, es decir, a 16,74€/acción, es decir una prima del 40% sobre el precio de cierre de KLM en la Bolsa de Ámsterdam, 11,96€. La oferta completa consistía en lo siguiente:

- Oferta de canje: 11 acciones y 10 warrants de Air France por cada 10 acciones ordinarias de KLM o 11 ADS y 10 ADWs de AIR France por cada 10 acciones de KLM registradas en la Bolsa de Nueva York.
- Warrants: 3 warrants de Air France dan la opción de suscribir 2 acciones de Air France al precio de ejercicio de 20€, vencimiento a los 3,5 años de cerrada la operación, pudiéndose ejercer a los 18 meses de su emisión.
- Valor indicativo de la oferta: 16,74€ por cada acción ordinaria de KLM.

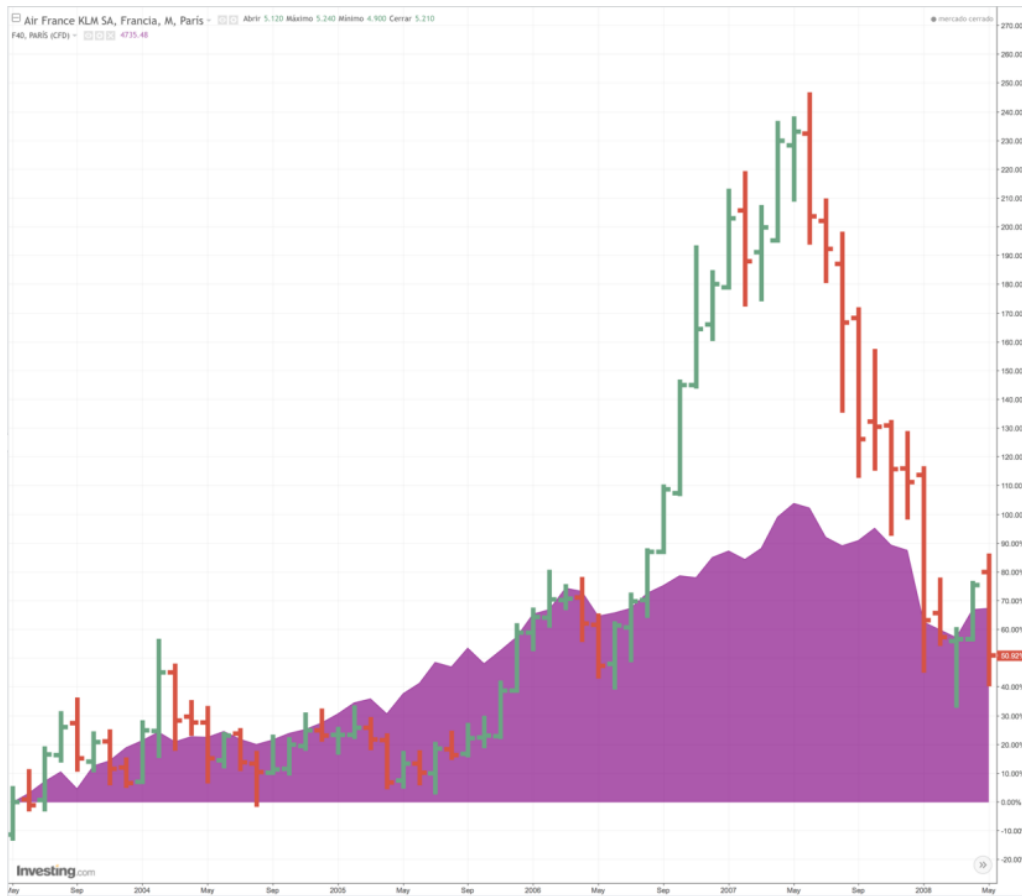
Figura 1- Precios relativos de Air France y KLM. Periodo de la fusión



Fuente: Friesen, M. (2005)

70

Figura 2. Evolución de la cotización de AIR FRANCE – KLM respecto al CAC40



Fuente: Investing.com





Si se observa la comparación con respecto al índice francés de referencia, CAC 40 en la figura (Figura 2), se puede observar que la cotización de la empresa fusionada no tuvo un comportamiento diferente del resto del mercado francés hasta septiembre de 2006, cuando la recuperación económica europea estaba claramente en su fase álgida y, obviamente no incorporaba ya ningún efecto de la fusión realizada puesto que ese factor estaba completamente descontado por mercado en esas fechas.

### **3. CONTROL DE LA COMPETENCIA POR LA COMISIÓN EUROPEA**

El 11 de febrero de 2004 la Comisión Europea autorizó la fusión entre Air France y KLM<sup>10</sup> al haber superado los criterios de las autoridades de la competencia europeos y norteamericanos. La revisión que afectó a la primera fusión de importancia en el sector aéreo europeo, caracterizado precisamente por su gran fragmentación fue la supresión de 94 franjas horarias de despegue y aterrizaje diarios. Esta medida tenía por objeto que las compañías rivales pudieran ofrecer un servicio alternativo, se creaban las condiciones necesarias para que las aerolíneas rivales pudieran ofrecer hasta un total de 31 vuelos adicionales en las rutas afectadas. La preocupación de las autoridades europeas se centró en mantener la libertad de elección y el mantenimiento de precios competitivos para los viajeros europeos.

71

La cesión de estas franjas horarias tenía por primera vez carácter definitivo y no de seis años como ocurre con las alianzas, y si la compañía aérea que las recibía hacía un uso indebido o insuficiente de las mismas, tenía que devolverlas al coordinador de las franjas horarias y no a las partes originarias de la concentración.

La Comisión también obtuvo garantías por parte de los gobiernos francés y holandés de que se concederían licencias de aterrizaje en los aeropuertos de París y Ámsterdam a las compañías aéreas que ofreciesen vuelos en dirección a los Estados Unidos o hacia otras destinaciones en países no pertenecientes a la UE.

También aseguraron que se abstendrían de regular precios en las rutas de larga distancia con las que compiten con otros operadores aéreos y de abstenerse de aumentar su oferta de vuelos en las rutas afectadas permitiendo que los nuevos operadores tuviesen la oportunidad de convertirse en competidores creíbles. A tenor de lo establecido en los acuerdos de fusión, el acuerdo no debía de tener una influencia significativa en la competencia en el sector, puesto que las redes de ambas compañías eran en gran medida complementarias. Air France tenía una mayor presencia que KLM en Europa meridional y África, mientras que KLM contaba con un mayor número de rutas a Europa septentrional y Extremo Oriente.

En relación al efecto sobre los consumidores, la suma de ambas redes tenía que suponer para los clientes de KLM el acceso a 90 nuevos destinos y 40 para los clientes de Air

France. La Comisión confiaba que la fusión permitiese un mayor control de los costes y que esto supusiese un beneficio para los consumidores y para la economía en general.

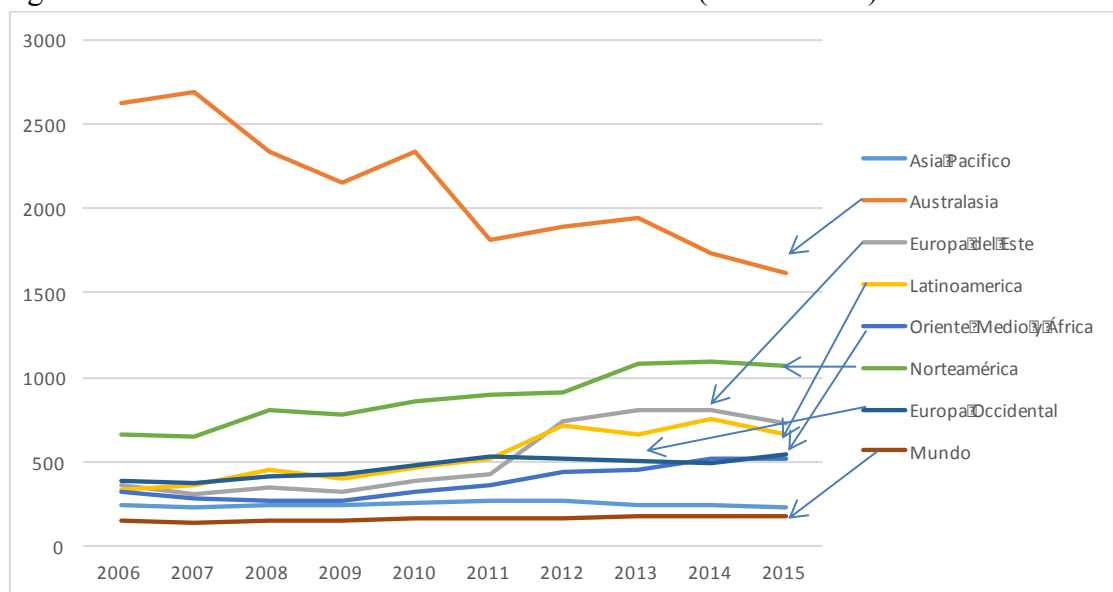
La Comisión hasta la fecha de esta fusión había promovido la consolidación del sector aéreo a través de alianzas sin un cambio en la propiedad de las compañías afectadas. Estas alianzas obtuvieron de la Comisión excepciones de seis años a las normas antimonopolio al amparo del Reglamento 3975/87. Las alianzas que se beneficiaron de estas medidas fueron Lufthansa/Austrian Airlines, British Airways/SN Brussels Airlines y BA/Iberia.

El ámbito de aplicación de las normas relativas a las concentraciones y prácticas colusorias de la competencia se ha enfocado tanto a los aspectos relativos a los efectos de una mayor concentración de oferta en ciertas rutas como sobre el impacto en la competencia debido a la coordinación entre compañías aéreas.

Se puede observar que las medidas establecidas por la Comisión tuvieron un efecto adecuado para la competencia en el sector. Para comprobar su eficacia, entre otros indicadores, se utiliza el ratio de concentración Herfindahl-Hirschman Index (HHI), este índice se calcula sumando los cuadrados de las cuotas de mercado de las empresas de un determinado sector o mercado, a mayor índice en valor absoluto, mayor nivel de concentración y mayor poder de mercado de las empresas operantes. Cuando el valor de este índice es menor de 1500 se considera que el mercado es desconcentrado, entre 1500 y 2500 moderadamente concentrado, por encima de 2500 que es un mercado concentrado y cuando alcanza el valor máximo de 10000 que nos encontramos ante un monopolio<sup>11</sup>.

72

Figura 3. Evolución del Índice Herfindahl-Hirschman (2006 – 2015)



Fuente: Yaşar & Kiracı (2017)



## Las operaciones corporativas en el sector aéreo en el seno de la UE: la fusión de Air France con KLM

En el caso del sector aeronáutico se puede observar como este índice en el caso europeo se encuentra en torno a los 500 puntos, claramente por debajo del umbral de concentración. En la figura 3 se puede observar la evolución de este índice desde 2006 hasta el 2015 una vez producidas diversas operaciones corporativas en el sector en Europa y el resto del mundo.

Otro indicador de la concentración del sector que es posible analizar es el porcentaje del total de plazas aéreas que representa cada aerolínea en Europa. La tabla 1 muestra el porcentaje de los 12 mayores grupos aeronáuticos europeos y, en este caso, se puede observar que, pasados 10 años de la fusión, el grupo Air France – KLM, aun siendo el segundo en el ranking sólo supone el 8% del total y que comparte porcentaje con otras dos compañías europeas.

Tabla 1. Porcentaje de plazas de avión en Europa de las 12 mayores aerolíneas

Ranking	Aerolíneas	Porcentaje del total de plazas en Europa
1	Deutsche Lufthansa AG	11%
2	Air France - KLM S.A.	8%
3	Ryanair	8%
4	International Airlines Group	8%
5	EasyJet plc	6%
6	Turkish Airlines Group	5%
7	Etihad Aviation Group	5%
8	SAS Group	4%
9	Aeroflot - Russian Airlines Group	3%
10	Norwegian Air Shuttle	3%
11	Alitalia	2%
12	Pegasus Airlines Group	2%

Fuente: Centre for Aviation<sup>12</sup>

73

#### 4. FUSIÓN DELTA AIR LINES INC. Y NORTHWEST AIRLINES. UN CASO ANÁLOGO EN EE.UU

Al otro lado del Atlántico, con ocasión de una fusión relativamente parecida, la realizada entre Delta Air Lines Inc. y Northwest Airlines en octubre de 2008, la División Antimonopolio del Departamento de Justicia determinaba lo siguiente<sup>13</sup>:

*Después de una investigación minuciosa de seis meses, durante la cual la División obtuvo información extensa de una amplia gama de participantes en el mercado -incluyendo las compañías (afectadas), otras compañías aéreas,*

*clientes corporativos y agentes de viajes- la División ha determinado que la fusión propuesta entre Delta y Northwest es probable que produzca eficiencias sustanciales y creíbles que beneficien a los consumidores estadounidenses y no es probable que reduzca sustancialmente la competencia.*

El Departamento de Justicia norteamericano, después de analizar la posición competitiva de ambas aerolíneas, no presentó objeciones a la fusión, al determinar que existían otras compañías que ofrecían servicios regulares en una gran mayoría de las rutas que pasaban a ofrecer de forma conjunta las empresas fusionadas, asimismo comprobaba que la fusión tenía sentido económico en cuanto se originaban abundantes sinergias entre ambas compañías y que con toda seguridad los beneficiados de la operación serían los propios usuarios finales gracias a la mejora en los servicios ofrecidos.

Por su parte, las autoridades europeas dictaminaron que la fusión entre Delta y Northwest era<sup>14</sup>:

74

*“Habida cuenta de la amplia cooperación de los miembros de SkyTeam en las rutas transatlánticas, independientemente de esta fusión, la naturaleza principalmente complementaria de las redes respectivas de Delta y Northwest en lo que respecta a las rutas transatlánticas y los resultados de la investigación de mercado que no identificaron preocupaciones sobre las rutas de superposición, la Comisión ha concluido que la presente transacción no suscitaría problemas de competencia”.*

Se comprobaba de nuevo que la razonabilidad económica de la fusión entre las dos empresas y el escaso efecto sobre la competencia que se producía, no solo no impedía la fusión entre ambas compañías sino que se veía bendecida por las respectivas autoridades de la competencia, que veían en la operación corporativa una vía para evitar precisamente lo contrario, que debido a la débil situación de las aerolíneas, después del shock de la crisis del 2008 y la elevación de los precios del petróleo que erosionaba gravemente sus cuentas de resultados, provocase su quiebra y a la postre, con una reducción de la oferta de servicios de transporte aéreo.

## **5. CONCLUSIONES**

Las autoridades de la competencia europeas, al igual que en casos anteriores, no solo no impidieron sino que favorecieron la creación de una aerolínea de carácter transnacional para fomentar la reducción del excesivo minifundismo imperante en el sector aeronáutico europeo con una amplia representación de líneas aéreas de bandera en la gran mayoría de países miembros. La concentración del sector buscando sinergias en la



reducción de costes y en la optimización de las rutas intra y extra europeas fueron uno de los caballos de batalla de la Comisión Europea en los primeros años de este siglo XXI.

La Comisión ha favorecido la fusión entre empresas de pequeño y mediano tamaño dentro de la UE a la vez que “se han desarrollado formas de cooperación entre compañías, desde acuerdos bilaterales de código compartido a alianzas (gran parte de las compañías que operan en Europa y fuera de Europa forman parte de tres grandes alianzas: Oneworld, Star Alliance y Skyteam) o empresas conjuntas” (CE, COM (2012) 253 final). Estas formas de cooperación se han desarrollado principalmente debido a la existencia de importantes restricciones a la inversión extranjera en este sector por parte tanto de los EEUU como de la UE.

En este sentido la Comisión Europea ha elaborado un Libro Blanco de la CE (Europea, U. (2002): *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*; donde se adopta una amplia estrategia al respecto y que se plasma en la presentación de “40 medidas concretas dirigidas a incrementar la movilidad reduciendo a la vez las emisiones carbónicas del transporte en un 60% para 2050”. Una de las iniciativas precisamente es la propuesta de un nuevo Reglamento sobre franjas horarias<sup>15</sup> que pretende facilitar la entrada en el mercado e incitar a una utilización más eficiente de la capacidad aeroportuaria. La propuesta prevé incrementar el ratio de utilización de franjas horarias y concretamente permite la comercialización secundaria de franjas, lo que debería favorecer el aumento de la competencia sin perjuicio de los actuales operadores. Las autoridades de la competencia europea deberán asimismo garantizar que estas facilidades no se utilicen para reforzar situaciones de dominio por parte de las compañías ya existentes.

75

De hecho, y como se ha visto en el caso estudiado, la solución para reducir el impacto sobre la competencia de la fusión entre ambas compañías ha sido la regulación y distribución de determinadas franjas horarias de las empresas fusionadas para facilitar la entrada de nuevos competidores.

En el caso de las autoridades de la competencia norteamericanas, también primó la viabilidad económica y que el efecto sobre la competencia fuese reducido, como se puede ver en la figura 3 puesto que, aunque superior a la concentración europea, su índice HHI está rondando el 1000, y por lo tanto se encuentra claramente por debajo del umbral de concentración.

Por lo tanto, como se puede observar, tanto las autoridades de la competencia europeas como norteamericanas han favorecido la concentración en el sector aeronáutico, bien sea entre empresas pequeñas y medianas típicas del mercado europeo con el objetivo de ganar tamaño para poder competir a nivel internacional o, por el lado norteamericano, para mejoras de eficiencia que permitiesen abandonar la senda de quiebras y cierres de

empresas que caracterizaba al sector durante la década de los 90 y principios de los 2000, o posteriormente con ocasión de la crisis económica y financiera de 2008, agravada con el incremento de los costes provocado por los máximos históricos del precio del petróleo y que, en ambas zonas económicas justificaba la búsqueda de soluciones que profundizasen en la obtención de sinergias, en la reducción de costes y en la mejora de la eficiencia.

Las salvaguardas en ambos casos han sido mínimas aunque siempre ha existido un interés evidente en mantener y preservar la competencia y obtener la máxima repercusión de los beneficios derivados de la fusión en el mercado y en los consumidores finales.

## **6. BIBLIOGRAFÍA**

AEA. (2016). “*AEA Traffic & Capacity Data*”. 08/07/2016, de ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES. Sitio web: <http://www.aea.be/statistics.html>

76

AIR FRANCE Servicio prensa. (2006). “*AIR FRANCE: Un líder mundial del transporte aéreo*”. 26/05/2016, de AIR FRANCE. Sitio web: [http://corporate.airfrance.com/uploads/media/airfrance\\_un\\_lider\\_mundial\\_del\\_transport\\_e\\_aero\\_01.pdf](http://corporate.airfrance.com/uploads/media/airfrance_un_lider_mundial_del_transport_e_aero_01.pdf)

ANTITRUST DIVISION. (2008). “*Statement Of The Department Of Justice's Antitrust Division On Its Decision To Close Its Investigation Of The Merger Of Delta Air Lines Inc. And Northwest Airlines Corporation*”. 15/09/2016, de DEPARTMENT OF JUSTICE. Sitio web: [https://www.justice.gov/archive/atr/public/press\\_releases/2008/238849.htm](https://www.justice.gov/archive/atr/public/press_releases/2008/238849.htm)

CE. (2001). “*Libro blanco: la política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*”. 08/09/2016, de Comisión Europea Sitio web: [http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001\\_white\\_paper/lb\\_texte\\_complet\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/strategies/doc/2001_white_paper/lb_texte_complet_es.pdf)

CE, COM (2011) 827 final. “*Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la UE*”. De Comisión Europea Sitio web: <http://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2011/ES/1-2011-827-ES-F1-1.Pdf>

CE, COM (2012) 253 final. “*Informe sobre la Política de Competencia 2011*” de Comisión Europea Sitio web: [http://ec.europa.eu/competition/publications/annual\\_report/2011/part1\\_es.pdf](http://ec.europa.eu/competition/publications/annual_report/2011/part1_es.pdf)



- Europeo, P. (2013). Tratado de Funcionamiento de la unión Europea (TFUE).
- FRIESEN, M. (2005). “*Capital Market’s Assessment of European Airline Mergers and Acquisitions–The Case of Air France and KLM*”. In *5th Swiss Transport Research Conference, Monte Verità/Ascona*.
- IP/04/194. (2004). “*La Comisión aprueba, con condiciones, la fusión entre Air France y KLM*”. 15/09/2016, de Comisión Europea Sitio web: [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-04-194\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-04-194_es.htm)
- PRIETO, J. (2003): “*La fusión de Air France y KLM crea el grupo aéreo con más ingresos del mundo*”. El País.  
[http://elpais.com/diario/2003/10/01/economia/1064959229\\_850215.html](http://elpais.com/diario/2003/10/01/economia/1064959229_850215.html)
- THOMAS, M. (2016). “*Transporte aéreo: el cielo único europeo*”. 15/09/2016, de PARLAMENTO EUROPEO Sitio web:  
[http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.9.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.html)

## NOTAS

- <sup>1</sup> <http://www.aea.be/statistics.html>
- <sup>2</sup> [http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU\\_5.6.9.html](http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/es/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.9.html)
- <sup>3</sup> La gestión del tránsito aéreo (GTA) garantiza la seguridad y la eficiencia de los movimientos de las aeronaves durante todas las fases de operación (incluye los servicios de tránsito aéreo, la gestión del espacio aéreo y la gestión de afluencia del tránsito aéreo).
- <sup>4</sup> Los servicios de navegación (SNA) son todos los servicios prestados a la navegación aérea, incluidos los servicios del tránsito aéreo, los servicios de comunicación, navegación y vigilancia, los servicios meteorológicos y los servicios de información aeronáutica.
- <sup>5</sup> <http://www.airfranceklm.com/en/group/history>
- <sup>6</sup> <https://www.klm.com/corporate/en/about-klm/students/students-history.html>
- <sup>7</sup> Servicio de Prensa de AIR FRANCE / junio de 2006  
[http://corporate.airfrance.com/uploads/media/airfrance\\_un\\_lider\\_mundial\\_del\\_transporte\\_aereo\\_01.pdf](http://corporate.airfrance.com/uploads/media/airfrance_un_lider_mundial_del_transporte_aereo_01.pdf)
- <sup>8</sup> [http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/economia/fusion-air-france-klm-crea-primera-linea-aerea-mundo\\_74718.html](http://www.elperiodicoextremadura.com/noticias/economia/fusion-air-france-klm-crea-primera-linea-aerea-mundo_74718.html)
- <sup>9</sup> [http://corporate.airfrance.com/uploads/media/airfrance\\_un\\_lider\\_mundial\\_del\\_transporte\\_aereo\\_01.pdf](http://corporate.airfrance.com/uploads/media/airfrance_un_lider_mundial_del_transporte_aereo_01.pdf)
- <sup>10</sup> IP/04/194 Nota de prensa Comisión Europea [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-04-194\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-04-194_es.htm)

<sup>11</sup> <https://www.justice.gov/atr/herfindahl-hirschman-index>

<sup>12</sup> <https://centreforaviation.com/insights/analysis/airline-consolidation-could-europe-follow-north-americas-path-to-improved-margins-170975>

<sup>13</sup> [https://www.justice.gov/archive/atr/public/press\\_releases/2008/238849.htm](https://www.justice.gov/archive/atr/public/press_releases/2008/238849.htm)

<sup>14</sup> [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-08-1245\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-08-1245_en.htm)

<sup>15</sup> Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a normas comunes para la asignación de franjas horarias en los aeropuertos de la Unión Europea (Refundición). Comisión Europea, COM(2011) 827 final.

