

Legal



FUSIONES Y ADQUISICIONES >

## *No vender la piel de Air Europa antes de cazarla o por qué IAG debe superar la batalla de competencia*

PEDRO CALLOL

Solamente si la concentración proyectada carece de dimensión comunitaria sería preciso plantearse la necesidad de recabar autorización de la CNMC

CATI CLADERA EFE



[Ir a comentarios](#)

Madrid | 6 NOV 2019 - 09:02 [CET](#)

**El lunes sorprendían los titulares anunciando la compra de Air Europa por IAG, una operación que reforzará a IAG como primer grupo de transporte aéreo en España. En los recortes de prensa aparecidos se hacía referencia también a que el previsible cierre de la operación tendría lugar en**

la segunda mitad del 2020, una vez recabadas las autorizaciones preceptivas. En esta columna se realizan unas valoraciones iniciales sobre la operación desde la perspectiva de la normativa sobre control de concentraciones, con ánimo puramente informativo, y sobre la base tan solo de la información aparecida en las últimas 24 horas.

En alguna de las primeras noticias aparecidas se ha dicho, de manera algo equívoca, que la operación tenía que ser revisada en España por la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, la CNMC; en otros medios se ha dicho que era la Comisión Europea la que debía hacerlo, y en alguna noticia se decía que ambas autoridades tenían que manifestarse al respecto. Quizás convenga por tanto clarificar, en primer lugar, que solamente una pequeña parte de las operaciones de concentración requieren autorización, dependiendo del cumplimiento de ciertos umbrales cuantitativos definidos por la normativa aplicable. En segundo lugar, si la concentración tiene “dimensión comunitaria”, la misma debe ser revisada y aprobada por la Comisión Europea, cuya competencia administrativa originaria en este ámbito es exclusiva y excluyente de la de cualquier autoridad nacional de la UE. Solamente si la concentración proyectada carece de dimensión comunitaria sería preciso plantearse la necesidad de recabar autorización de la CNMC en España y/o de otras autoridades de competencia nacionales en la UE. Pues bien, la facturación de la compradora, IAG, superó en 2018 los 24.000 millones de euros, mientras que la de Air Europa estuvo por encima de los 2.000 millones. Con esas cifras se puede anticipar que la operación deberá ser revisada por la Comisión Europea (salvo alguna sorpresa contable que hiciera que, por ejemplo, más de 2/3 de la facturación de ambas compañías tuviera lugar en un solo -y el mismo- Estado miembro). Además, se ha apuntado la necesidad de autorización de la operación en Estados Unidos y algunos países de Iberoamérica.

Una vez reconocida la competencia de la Comisión Europea, la normativa prevé la posibilidad, que se da en algunos supuestos (los menos) de que la competencia administrativa pueda ser “reenviada” desde la Comisión a un Estado miembro por la especial relevancia para un mercado nacional (sucedió por ejemplo en la operación *Telefonica/Digital+*).

Según las primeras noticias, la empresa resultante de la concentración pasaría a controlar más del 70% del tráfico aéreo en España, con un importante incremento de la concentración en el *hub* Madrid-Barajas. Siendo ya el dato preocupante, lo cierto es que el impacto sobre la competencia en el sector del transporte aéreo ha de evaluarse por rutas cubiertas, considerando las alternativas para el transporte de pasajeros en cada ruta, teniendo en cuenta también aeropuertos cercanos o competidores si los hay y pudiendo ser relevantes otras segmentaciones de mercado. La Decisión de autorización de la compra de Aer Lingus por IAG en 2015 (que quizás recuerda en algo a la operación ahora proyectada) exigió la liberación de *slots* (derechos de aterrizaje) por parte de IAG en Gatwick a favor de competidores para garantizar la libertad de elección de los consumidores irlandeses en rutas donde se incrementaba la concentración; asimismo se obligó a IAG a asegurar el transporte de viajeros en vuelos de conexión a grandes *hubs* europeos distintos de Gatwick desde donde operaba la competencia de IAG. En la combinación entre British Airways e Iberia, en 2010, se analizaron los efectos sobre la competencia también en mercados como los de transporte de carga, servicios de *handling* en tierra, reparación y mantenimiento. Es interesante que, en aquella autorización de BA/Iberia, una de las pocas empresas destacadas como capaces de disciplinar a IAG era, precisamente, Air Europa – la cual ahora va a desaparecer como competidor.

La concentración proyectada será previsiblemente objeto

de pre-notificación, lo cual permitirá abrir un diálogo con la Comisión sobre los problemas de la operación sin sujeción a los tiempos reglados del procedimiento de control de concentraciones. Después se abrirá un período más o menos largo en función de las circunstancias, donde los terceros afectados disponen de mecanismos para que sus preocupaciones sean consideradas, y previsiblemente lo sean cuidadosamente, pues la operación se antoja problemática. Es poco frecuente (no imposible) que se prohíba la operación, pero no sería de extrañar la exigencia de severas condiciones de desinversión de slots, en materia de conectividad y quizás otras en algunos de los mercados descritos, si es que IAG quiere llevar la compra a buen puerto.

Pedro Callol es socio fundador de Callol, Coca & Asociados

Archivado en



FUSIONES

## Contenido patrocinado

Recomendado por |

Bob's Hideout

[Photos] Trillizas llevan a...

Consejosytrucos.co

Por eso debes dormir con...

Pens and Patron

[Galería] Las fotos más...

Y además...