

Expte.: 064-010740/2001 (Conc. N° 335) y su agregado

N°.064 008842/2001(OPI N° 21/01)

BUENOS AIRES,

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita en el Expediente N° 064-010740/01 caratulado “LAPA, FEXIS S.A., ELENOR S.A., EDUARDO EURNEKIAN Y OTROS (Conc. N° 335) S/ NOTIFICACION ART. 8° LEY N° 25.156” y su agregado N° 064-008842/2001 caratulado “WALMONT S.A. Y FEXIS S.A. – LAPA Y LAPA ESTUDIANTIL (OPI N° 21) S/CONSULTA INTERPRETACION LEY 25.156”

I. ANTECEDENTES DE LA OPERACIÓN NOTIFICADA

1. Con fecha 15 de junio de 2001 WALMONT S.A. (en adelante “WALMONT”) y FEXIS S.A. (en adelante “FEXIS”) presentaron ante esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia una opinión consultiva en los términos del artículo 8° de la Ley N° 25.156. En su presentación, Walmont y Fexis informaron que el día 8 de junio de 2001 celebraron un contrato de compraventa de acciones por el cual FEXIS adquirió 381.589 acciones ordinarias representativas del 91,75% del capital social de LINEAS AEREAS PRIVADAS ARGENTINAS S.A. (en adelante “LAPA”). Asimismo, informaron que LAPA era titular del 90% del capital social de LAPA ESTUDIANTIL S.A. (en adelante “LAPAES”). Los presentantes manifestaron que consideraban que la operación mencionada se encontraba exenta de notificación toda vez que el volumen de negocios de las empresas involucradas no superaba el umbral establecido en el artículo 8 de la Ley N° 25.156.
2. El día 6 de julio de 2001, Emilio Nosedá, en su carácter de Presidente de FEXIS y Santiago Cousido, representante de ELENOR S.A. (“Elenor”) informaron que con posterioridad a la operación celebrada con fecha 8 de junio de 2001 se recibió una propuesta de adquisición de las acciones de Fexis por parte de un grupo inversor compuesto inicialmente por los Sres. Eduardo Eurnekian, Ernesto Gutiérrez, Amadeo Riva, Natalio Wende y Emilio Nosedá (en adelante “LOS ACCIONISTAS COMPRADORES”). Se adjuntó a esta presentación copia

del Libro Registro de Acciones de FEXIS, del que surge que el día 11 de junio de 2001, los Sres. Julio Lezcano y Evangelina Blanco le transfirieron 120 y 11.880 acciones de FEXIS a los Sres. Ronaldo Boyd y Santiago Cousido, respectivamente., y que los días 19 y 22 de junio de 2001, las personas mencionadas anteriormente le transfirieron 120 y 11.880 acciones de Fexis a Emilio Remo Nosedá y ELENOR S.A. respectivamente.

3. Con fecha 19 de julio de 2001 ELENOR S.A. y FEXIS informaron que el 18 de julio de 2001 ELENOR vendió las acciones de Fexis a LOS ACCIONISTAS COMPRADORES en la siguiente proporción: Eduardo Eurnekian, 45,51% de las acciones y cesión del aporte irrevocable de \$ 5.000.000 efectuado por ELENOR en FEXIS); Ernesto Gutiérrez Conte, 21,8%; Amadeo Riva, 3,27%; Natalio Wende, 1,08%; y Emilio Remo Nosedá, 27,34%. Los presentantes declararon que, luego de la operación en cuestión, las tenencias accionarias del Sr. Emilio Remo Nosedá ascenderían al 28,34%, atento que el mismo era titular con anterioridad a la compraventa descripta del 1% del capital social de FEXIS.
4. El día 26 de julio de 2001, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES se presentaron en el Expediente N° 064-0740/2001, a fin de efectuar la notificación establecida en el artículo 8° de la Ley N° 25.156.
5. El día 5 de septiembre de 2001 esta Comisión incorporó las actuaciones obrantes en el Expediente N° 064-008442/2001 como foja única en el Expediente N° 064-010740/2001 (Conc. N° 335).
6. Como consecuencia de la compleja trama de operaciones mencionada en los párrafos precedentes, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES tomarían el control directo de LAPA, e indirecto de LAPAES, sociedades que habrían sido adquiridas por FEXIS el día 8 de junio de 2001.
7. Cabe señalar que antes de haber notificado la toma de control señalada, y a pesar de lo previsto en el artículo 8 de la Ley 25.156, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES comenzaron a operar, en los hechos, LAPA Y LAPAES.

II ACTIVIDAD DE LAS PARTES

8. ELENOR es una sociedad constituida en la República Oriental del Uruguay e inscripta el 15 de diciembre de 2000. Asimismo, el día 22 de junio de 2001 fue inscripta en la Inspección General de Justicia como Sociedad Extranjera en los términos del artículo 123 de la Ley N° 19.550.
9. De las constancias obrantes en las presentes actuaciones surge que el día 18 de julio de 2001, fecha en que se celebraron los contratos de compraventa mediante los cuales LOS ACCIONISTAS COMPRADORES tomaron control de LAPA y LAPAES, el 100% de las acciones de ELENOR S.A. pertenecían a PATERA CORPORATION quien a su vez adquirió dichas acciones el día 19 de junio 2001 por transferencia de DARIANA S.A.
10. PATERA CORPORATION, conforme a lo manifestado por los representantes de FEXIS y ELENOR el día 18 de julio de 2001, es una sociedad holding constituida en las Islas Caimán. Los notificantes se han negado a brindar información acerca de quiénes son los accionistas de PATERA CORPORATION (Fs. 1365 y Fs. 1592).
11. FEXIS es una sociedad holding constituida bajo las leyes de la República Argentina. Conforme a las constancias agregadas a fs. 151 el 8 de junio de 2001, fecha en que FEXIS adquirió el control de LAPA y LAPAES, sus accionistas eran dos personas físicas: el Sr. Julio Cornelio Lezcano y la Sra. Evangelina Blanco, quienes tres días después transfirieron su participación accionaria a los Sres. Ronaldo Patricio Boyd y Santiago Cousido. Por su parte, estos últimos transfirieron sus acciones en FEXIS a ELENOR (99%) y al Sr. Emilio Remo Noseda (1%) los días 22 y 19 del mismo mes y año. Por último, el 18 de julio de 2001 las acciones de Fexis fueron adquiridas por LOS ACCIONISTAS COMPRADORES.
12. LAPA es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina que presta servicios de transporte aéreo de pasajeros de cabotaje y regional y servicios de carga.
13. WALMONT es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina que se encuentra controlada por el Sr. Gustavo Andrés Deutsch (99%).

14. LAPA es titular del 99% del capital social de LAPAES, una empresa que comercializa viajes de egresados de colegios primarios y secundarios a las ciudades de Bariloche, Villa Carlos Paz y Cancún.

15. AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. (“AA2000”) es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina. Administra y explota 32 aeropuertos en la República Argentina a través del Contrato de Concesión del Grupo A de SNA firmado con el Estado Nacional (“Contrato de Concesión de Aeropuertos”)¹. El capital social de AA2000 está distribuido de la siguiente manera:

- Societa Per Azioni Esercizi Aeroportuali S.E.A.	28%
- Ogden Corporation	28%
- Corporación América Sudamericana	35%
- Societa Italiana per le Imprese Miste All Estero Simest S.p.A.	8%
- Riva S.A.I.I.C.F. y A.	1%

16. Como explotador y administrador de los aeropuertos, AA2000 presta servicios de provisión y mantenimiento de la infraestructura aeroportuaria para despegue, aterrizaje, estacionamiento y hangaraje de aeronaves a las aerolíneas (esta infraestructura recibe el nombre de pistas y plataformas). Además, presta a las aerolíneas y a los pasajeros los servicios de provisión y mantenimiento de espacios para oficinas, mostradores, salas VIP, salas de embarque y preembarque, y espacios para el desarrollo de actividades comerciales no vinculadas al transporte aéreo (estos espacios están ubicados en lo que se denomina la terminal del aeropuerto) y para el estacionamiento de vehículos.

17. EMPRESA DE CARGAS AEREAS DEL ATLANTICO SUD S.A. (EDCADASSA), es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina. AA2000 es usufructuaria de las acciones clase “B”, representativas del 45% del capital social de EDCADASSA, de propiedad de la sociedad Villalonga Furlong S.A. (“Villalonga”). Cabe mencionar que el 55% restante de

¹ El aeropuerto de Jujuy todavía no ha sido entregado a AA2000 por el Estado Nacional, con lo cual en la actualidad AA2000 administra un total de 32 aeropuertos.

las acciones corresponden al Ministerio de Defensa. EDCADASSA, de acuerdo al Contrato de Concesión, tiene por objeto, con carácter de exclusividad, la prestación y explotación de los servicios de almacenamiento, depósito, estibaje y operaciones conexas para cargas aéreas internacionales que deben ingresar en los depósitos habilitados por la Administración Federal de Ingresos Públicos - Dirección General de Aduanas- en el Aeropuerto Internacional de Ezeiza, Aeroparque y Aeropuerto Internacional de Córdoba. Se han agregado a la concesión los aeropuertos de Mar del Plata y Mendoza. Los servicios que presta incluyen: i) recepción de carga, ii) conservación en frío, iii) autogestión exportación/importación, iv) tratamiento de materiales peligrosos, v) desconsolidado express, vi) notificación y entrega de guías, vii) informe de gestión, viii) pago automático y telegestión, ix) subasta de mercaderías en rezago, x) servicios de operarios, seguridad, espacios y demás utilidades; xi) cargo handling, xii) coordinación de elementos de carga, xiii) palletizado, xiv) control de peso de equipos armados y xv) y mercadería en tránsito.

III ENCUADRAMIENTO JURÍDICO

18. Como consecuencia de la sucesión de transferencias accionarias relatada previamente, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES tomaron control de LAPA directamente y de LAPAES indirectamente. Dicha toma de control encuadra en los términos del artículo 6º inciso c) de la Ley N° 25.156.
19. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas involucradas supera el umbral establecido en el artículo 8º de la Ley N° 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

IV. PROCEDIMIENTO

20. El día 19 de julio de 2001 FEXIS y ELENOR efectuaron la notificación de la operación por la cual ELENOR vendió sus acciones en FEXIS a LOS ACCIONISTAS COMPRADORES. (Fs. 1/6).
21. El día 24 de julio de 2001 esta Comisión Nacional informó a las presentantes que hasta tanto WALMONT y LOS ACCIONISTAS COMPRADORES presentaran el Formulario F1 de

notificación no se daría trámite a la misma ni comenzaría a correr el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156. (Fs. 7/9).

22. El día 26 de julio de 2001 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES efectuaron la notificación establecida por el artículo 8 de la Ley N° 25.156 mediante la presentación del Formulario F1 de notificación. (Fs. 12- 150).
23. El día 30 de julio de 2001 la CNDC hizo saber a los notificantes que hasta tanto WALMONT presentara el Formulario F1 de notificación no se daría trámite ni comenzaría a correr plazo alguno. (Fs. 151).
24. Atento al tiempo transcurrido, la CNDC reiteró su solicitud indicando que WALMONT debía presentar el Formulario F1 de notificación. (Fs. 152/156).
25. El día 12 de septiembre de 2001 se reiteró a los notificantes que hasta tanto WALMONT S.A. presentara el Formulario F1 de notificación no se daría trámite al expediente de referencia ni comenzaría a correr plazo alguno. (Fs. 619).
26. El día 21 de septiembre de 2001 WALMONT notificó la operación presentando parcialmente el Formulario F1 de notificación. (Fs. 620/644).
27. El día 16 de octubre de 2001 esta Comisión Nacional dictó una resolución ordenando a WALMONT presentar el Formulario F1 de notificación en forma completa (Fs. 645/647).
28. El día 31 de octubre de 2001 se efectuaron nuevas observaciones a la notificación efectuada por FEXIS y ELENOR con fecha 19 de julio de 2001. (Fs. 650/657).
29. El día 2 de noviembre de 2001 WALMONT ratificó el contenido del Formulario F1 de notificación presentado con fecha 21 de septiembre de 2001 a Fs. 620/644. (Fs. 658/665).
30. En ejercicio de las facultades establecidas por el artículo 24 de la Ley N° 25.156 esta Comisión Nacional solicitó al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (Fs.669/670) información adicional para el estudio del expediente de referencia.

31. El día 6 de noviembre de 2001, la CNDC solicitó al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (Fs. 672) y a la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL (Fs. 673) su intervención de acuerdo a lo estipulado por el artículo 16 de la Ley N° 25.156.
32. El día 6 de noviembre de 2001 se hizo saber a los notificantes que hasta tanto el Sr. Gustavo Andrés Deutsch presentara el Formulario F1 de notificación no comenzarían a correr los plazos establecidos en la Ley de Defensa de la Competencia. (Fs. 674/679).
33. El día 13 de noviembre de 2001 el Sr. Gustavo Andrés Deutsch ratificó el contenido del Formulario F1 de notificación presentado por WALMONT (Fs. 685).
34. El día 14 de noviembre de 2001 se hizo saber a los notificantes que debido a que FEXIS, ELENOR y LOS ACCIONISTAS COMPRADORES no habían dado cumplimiento a las observaciones efectuadas el día 31 de octubre de 2001, los plazos se encontraban suspendidos. (Fs. 688/695).
35. El día 20 de noviembre de 2001 la SUBSECRETARIA DE TRANSPORTE AEROCOMERCIAL contestó el requerimiento de la CNDC efectuado a Fs. 673 informando que “atento a la reanudación de las operaciones normales de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. y de CIELOS DEL SUR S.A., no existe prima facie un peligro concreto de concentración del mercado aerocomercial”. (Fs. 696).
36. El día 22 de noviembre de 2001 el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS respondió el requerimiento efectuado oportunamente por este organismo en virtud de lo establecido por el artículo 16 de la Ley de la materia informando que “la actividad económica reglada por el Estado Nacional a través de este organismo regulador está vinculada a las actividades aeroportuarias y no a las actividades de empresas aéreas, según lo determinado en el Decreto N° 375/97” y que “el Contrato de Concesión aprobado por Decreto PEN N° 163/98 determina que dentro del período de vigencia de la concesión, el concesionario deberá tener como objeto social exclusivo la prestación del servicio de explotación, administración y funcionamiento del GRUPO A de aeropuertos, en los términos de la totalidad de la documentación licitatoria, razón por la cual en caso de intervenir en la

compra de cualquier sociedad no dedicada al quehacer aeroportuario estaría violando las disposiciones contractuales. Por último, con relación al impacto que podría generar en el mercado del transporte aéreo de cabotaje no es un tema que pueda ser analizado por este organismo, por tratarse de una problemática específica de la competencia de la Subsecretaría de Transporte Aero comercial y carecerse de la información necesaria para analizar dicha tarea”. (Fs. 698/1010).

37. Asimismo, en igual fecha, el ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS respondió el requerimiento efectuado por esta CNDC a Fs. 672. (Fs. 1011/1012).
38. El día 29 de noviembre de 2001 FEXIS y LOS ACCIONISTAS COMPRADORES completaron el Formulario F1 de notificación (Fs. 1104-1361).
39. El día 11 de diciembre de 2001 FEXIS y ELENOR contestaron el requerimiento efectuado el día 31 de octubre de 2001 (Fs. 1365/1366), mientras que LOS ACCIONISTAS COMPRADORES lo hicieron el día 2 de enero de 2002 (Fs. 1382).
40. El día 11 de enero de 2001 se efectuaron nuevas observaciones a los Formularios F1 de notificación presentados. (Fs. 1384/1425).
41. El día 25 de enero de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES solicitaron una prórroga de 15 días para contestar el requerimiento de la CNDC obrante a Fs. 1384/1425. (fs. 1426).
42. El día 13 de febrero de 2002 WALMONT y el Sr. Gustavo Andrés Deutsch solicitaron una prórroga de 10 días para dar cumplimiento a lo requerido por este organismo a Fs. 1390/1395. (Fs. 1444).
43. El día 21 de febrero de 2002 esta Comisión Nacional intimó a las notificantes a responder lo solicitado a Fs. 1390/1425 en el término de cinco días de recibida la notificación bajo apercibimiento de tener la operación por no notificada (Fs. 1446/1452).
44. El día 20 de febrero de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES respondieron parcialmente el requerimiento formulado oportunamente (Fs. 1472/1484).

45. El día 27 de febrero 2002 WALMONT S.A., el Sr. Gustavo Andrés Deutsch (Fs. 1458/1459), ELENOR (Fs. 1460/1461) y FEXIS (Fs. 1470/1471) contestaron lo solicitado, haciéndolo en forma parcial LOS ACCIONISTAS COMPRADORES (Fs. 1462).
46. En virtud de lo establecido por el artículo 24 inciso b) de la ley N° 25.156 y con la finalidad de recabar información útil para el análisis de las operaciones de concentración económica notificadas, se citó a audiencia testimonial al Director Titular de AEROLINEAS ARGENTINAS S.A., al Gerente General para Argentina de LAN CHILE, al Gerente General para Argentina de UNITED AIRLINES, al Gerente General de FEDERAL EXPRESS CORPORATION y al Presidente de la JUNTA DE REPRESENTANTES DE COMPAÑIAS AEREAS EN ARGENTINA (Fs. 1486/1497).
47. El día 15 de marzo de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES contestaron parcialmente el requerimiento de esta Comisión Nacional (Fs. 1549/1552).
48. El día 20 de marzo de 2002 se intimó a los notificantes a completar lo solicitado a Fs. 1390/1425 bajo apercibimiento de tener la operación por no notificada con aplicación de lo dispuesto en el artículo 9 de la Ley N° 25.156. (Fs. 1553/1559).
49. El día 26 de marzo de 2002 WALMONT y el Sr. Gustavo Andrés Deutsch contestaron lo solicitado a Fs. 1390/1395. (Fs. 1586/1587).
50. El día 2 de abril de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES y FEXIS contestaron los requerimientos de Fs. 1408/1413-1420/1425 (Fs. 1588/1631).
51. El mismo día, ELENOR ratificó el contenido de la presentación efectuada por el apoderado de LOS ACCIONISTAS COMPRADORES en el marco del requerimiento de Fs. 1402/1407 (Fs. 1632/1633).
52. De acuerdo a lo estipulado por el artículo 24 de la Ley N° 25.156, el día 9 de abril de 2002 esta Comisión Nacional solicitó a la FUERZA AÉREA ARGENTINA (FAA) y al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (ORSNA) información adicional para el estudio de la operación notificada (Fs. 1637/1640 y Fs. 1645/1646).

53. El día 9 de abril de 2002 se efectuaron nuevas observaciones en el marco del F1 y del Formulario F2 de notificación presentados (Fs. 1648/1671).
54. El día 2 de mayo de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES respondieron parcialmente el requerimiento de Fs. 1641/1644. (Fs. 1752/1765).
55. El día 7 de mayo de 2002 se intimó a los notificantes presentar la restante información solicitada bajo apercibimiento de tener la operación por no notificada (Fs. 1746/1751).
56. El día 6 de mayo de 2002 el ORSNA respondió el requerimiento formulado por este organismo a Fs. 1637/1640 y Fs. 1645/1646. (Fs. 1766/1863).
57. El día 14 de mayo de 2002 el COMANDO DE REGIONES AEREAS – DIRECCION DE TRANSITO AEREO de la FUERZA AEREA ARGENTINA respondió el requerimiento efectuado por este organismo (Fs. 1864/1869).
58. Con fecha 14 de mayo de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES respondieron parcialmente el requerimiento de fecha 9 de abril de 2002 (Fs. 2058/2060), completando el mismo el día 15 de mayo de 2002 (Fs. 2061/2076).
59. Con fecha 17 de mayo de 2002 FEXIS y LOS ACCIONISTAS COMPRADORES respondieron parcialmente el requerimiento de Fs. 1641/1644. (Fs. 1870/1872).
60. El día 20 de mayo de 2002 LOS ACCIONISTAS COMPRADORES respondieron el requerimiento efectuado a Fs. 1641/1644. (Fs. 1873/1886).
61. Mediante proveído de fecha 27 de mayo de 2002 la CNDC agregó diversos artículos periodísticos publicados en los principales diarios del país relacionados con la operación en cuestión (Fs. 1887/1897).
62. Mediante proveído de fecha 27 de mayo de 2002, se incorporó información útil para la presente causa de acuerdo a lo ordenado en la Resolución de fecha 3 de mayo de 2002 correspondiente al Expediente N° 064-010309/01 (DP N° 8) caratulado “EDUARDO EURNEKIAN, THE EXXEL GROUP, INTERBAIRES S.A., AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A. Y

EDCADASSA S.AZ. (DP N° 8) S/ DILIGENCIA PRELIMINAR – CUMPLIMIENTO ART. 8 LEY N° 25.156”. (Fs. 1898/2039).

63. El día 4 de junio de 2002 el apoderado de LOS ACCIONISTAS COMPRADORES brindó mayor información a lo solicitado por esta CNDC a Fs. 1641/1644 (Fs. 2040/2044).
64. El día 13 de junio de 2002 el ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA respondió el requerimiento efectuado por esta CNDC el 9 de abril de 2002 (Fs. 2077/2088).
65. También el día 13 de junio de 2002, el COMANDO DE REGIONES AEREAS DEL ESTADO MAYOR GENERAL DE LA FUERZA AEREA ARGENTINA respondió el requerimiento efectuado por este organismo el día 9 de abril de 2002 (Fs. 2089/2097).
66. Con fechas 15 y 18 de junio de 2002 se informó a las empresas notificantes que debían presentar un informe no confidencial de cierta información cuya confidencialidad fuera solicitada a este organismo oportunamente (Fs. 2045/2057).
67. Transcurrido casi un año desde la toma de control de LAPA por los ACCIONISTAS COMPRADORES, los notificantes aún no han presentado en forma completa la información prevista en el Formulario F2, pese a las reiteradas intimaciones de esta Comisión en ese sentido. No obstante, esta Comisión considera que la información presentada hasta la fecha resulta suficiente para dictaminar sobre la toma de control en cuestión.
68. Debido a las sucesivas suspensiones del plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156 por no haberse presentado en forma completa la información requerida, hasta el momento sólo han transcurrido 12 de los 45 días hábiles establecidos en dicha norma.

V. LA TOMA DE CONTROL DERIVADA DE LA CONCENTRACIÓN NOTIFICADA

V.A. LA RELACIÓN ENTRE LAPA Y AA2000

69. Según se señaló precedentemente, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES pretenden tomar control de LAPA a través de la adquisición de FEXIS. La participación de LOS ACCIONISTAS COMPRADORES en Fexis, de concretarse la operación notificada, sería la

siguiente: Eduardo Eurnekian (45,51%), Ernesto Gutiérrez Conte (21,8%), Amadeo Riva (3,27%), Natalio Wende (1,08%), y Emilio Remo Nosedá (27,34%).

70. Paralelamente, existen estrechos vínculos entre LOS ACCIONISTAS COMPRADORES y AA2000, según se explicará a continuación.

71. Como se dijo, los accionistas de AA2000 son:

- (i) SOCIETA PER AZIONI ESERCIZI AEROPORTUALI (28%);
- (ii) SOCIETA ITALIANA PER LE IMPRESE MISTE ALL'ESTERO SIMEST S.P.A. (8%);
- (iii) CORPORACION AMERICA SUDAMERICANA S.A. (35%) ("CASSA");
- (iv) RIVA S.A.I.C.F.A. (1%); y
- (v) OGDEN CORPORATION (28%).

72. La principal accionista de AA2000, CASSA, dio el usufructo de sus acciones en AA2000 a Eduardo Eurnekian, lo cual le otorga a éste los derechos económicos y políticos relativos a esas acciones. Asimismo, Ogden Corporation dio en usufructo a Eurnekian las acciones representativas del 20% del capital de AA2000.

73. Según declararon los notificantes, Eduardo Eurnekian dirige las actividades de AA2000 (fs. 15).

74. Julio Ernesto Gutiérrez Conte fue designado presidente de AA2000 en reemplazo de Eduardo Eurnekian (Acta de Directorio de AA2000 de fecha 6 de julio de 2001, Fs. 1907 y Acta de Asamblea Especial de Accionistas de fecha 4 de julio de 2001, Fs. 1910/1911). En dicha oportunidad fue asimismo designado director titular de EDCADASSA por AA2000. Con anterioridad, Gutiérrez Conte había sido gerente general de AA2000, según surge del acta de asamblea especial de accionistas Clase C de fecha 24 de agosto de 2000 (Fs. 1967).

75. Por su parte, Emilio Remo Nosedá fue director por la Clase C de accionistas de AA2000 (cfr. estatuto AA2000, fs. 57 vta.), hasta que renunció a tal cargo para asumir la presidencia de LAPA. (cfr. Acta de Directorio de AA2000 de fecha 6 de julio de 2001, Fs. 1907).

76. Natalio Wende, otro de LOS ACCIONISTAS COMPRADORES, es apoderado de AA2000 (según surge del Acta de Directorio de AA2000 de fecha 8 de agosto de 2001, Fs. 1909).

77. Amadeo Riva, el quinto Accionista Comprador, es también accionista de AA2000.

78. En resumen, Eurnekian, que se convertiría en virtud de la concentración notificada en el principal accionista (45,51%) de Fexis, dirige las actividades de AA2000. A su vez, el actual presidente de AA2000, Gutiérrez Conte, adquiriría el 21,8% de las acciones de Fexis. Nosedá, ex presidente de AA2000, adquiriría el 27,34% de las acciones de Fexis. Wende, apoderado de AA2000, adquiriría el 1,08% de las acciones de Fexis. Finalmente, Riva, accionista de AA2000, pasaría a ser también titular del 3,27% de las acciones de Fexis.
79. La Ley 25.156 de Defensa de la Competencia señala que deberá entenderse que una operación de adquisición de acciones constituye una toma de control si ella otorga influencia sustancial sobre la sociedad en cuestión (artículo 6 inciso c). En consecuencia, la adquisición por parte de Eurnekian del 45,51% de las acciones de Fexis, que lo convierte en el principal accionista de dicha sociedad, debe entenderse como una toma de control a los fines de la Ley 25.156. Al ser Fexis controlante de LAPA, mediante la concentración notificada Eurnekian estaría tomando control de LAPA.
80. Esa conclusión se ve robustecida si se tiene en cuenta la clara relación de confianza que existe entre LOS ACCIONISTAS COMPRADORES. En efecto, Eurnekian ha sido quien designó a Nosedá y luego a Gutiérrez Conte como presidentes de AA2000. A este último oportunamente lo había designado gerente general de AA2000. Similar confianza demuestra Eurnekian respecto de Wende, ya que éste es apoderado de AA2000.
81. Distintas notas periodísticas aluden a esa estrecha relación. Así, La Nación del 29 de junio de 2001 menciona a Gutiérrez Conte como un hombre de confianza de Eurnekian (fs. 98-OPI N° 21). El mismo diario señala a Nosedá como uno de los hombres de máxima de confianza de Eurnekian; y agrega que, de hecho, Nosedá se define como “un empleado de Eurnekian” (fs. 1896). También el diario Clarín del 29 de junio de 2001 hace referencia a Nosedá como un hombre de confianza de Eurnekian (fs. 1889).
82. En ese contexto parece impensable que los restantes accionistas se opongan a las decisiones que sobre LAPA adopte el principal accionista Eurnekian.

83. En consecuencia, la influencia sustancial sobre Fexis (y por ende sobre su controlada LAPA) derivada de la titularidad del 45,51% de sus acciones que adquiriría Eurnekian se verá en la práctica reforzada por las relaciones que Eurnekian mantiene con el resto de los accionistas.
84. Existen elementos adicionales que muestran la estrecha vinculación entre AA2000 y LAPA desde que LOS ACCIONISTAS COMPRADORES adquirieron el control de hecho de dicha empresa aérea. Guillermo Francos, Presidente de LAPA y Director de su controlante Fexis, también es apoderado de AA2000 (fs. 1949). Por su parte, Vicente Pedace, responsable del área financiera y comercial de LAPA, fue Director de Administración de AA2000 (fs. 2001). Además, el Sr. Pedace es, según indica el diario La Nación, un hombre “del riñón de Eurnekian” (fs. 1896). Asimismo, Gustavo Pablo Lupetti, gerente de asuntos legales de AA2000 (acta de directorio de fecha 13 de julio de 2000, fs. 2000) y Ana Cristina Schirinian, abogada interna de AA2000, son apoderados de LAPA (poder especial de fojas 166/170).
85. A la hora de establecer el carácter de la relación que existiría entre AA2000 y LAPA de concretarse la concentración notificada, no puede pasarse por alto la entidad de las relaciones entre los distintos ACCIONISTAS COMPRADORES ni los obvios vínculos que, a partir de la toma de control fáctica de LAPA por parte de LOS ACCIONISTAS COMPRADORES, existen entre dicha línea aérea y AA2000.² En efecto, según prescribe la Ley 25.156, “a los efectos de esta ley, para determinar la verdadera naturaleza de los actos o conductas y acuerdos, atenderá a las situaciones y relaciones económicas que efectivamente se realicen, persigan o establezcan.” Es decir que la Ley aplicable impone mirar más allá de las relaciones estrictamente jurídicas para entender la real naturaleza del negocio analizado.
86. En atención a lo anterior, esta Comisión entiende que la pretendida toma de control de LAPA por parte de LOS ACCIONISTAS COMPRADORES implica una integración entre LAPA y AA2000.

² Aunque conforme la Ley 25.156 las operaciones de concentración económica cuya notificación exige dicha norma no producen efectos ni entre las partes ni frente a terceros hasta que tales operaciones hayan sido autorizadas por la autoridad de aplicación, es un hecho público y notorio que, como se señaló previamente, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES ya han tomado, en los hechos, control de LAPA.

V.B. LA RELACIÓN ENTRE LAPA Y EDCADASSA

87. Conforme el Contrato de Concesión de Aeropuertos, a partir del año 2009 los servicios concesionados a EDCADASSA pasarán a integrar la concesión otorgada a AA2000. Sin embargo, el 2 de julio de 2001 se celebró un convenio de usufructo de las acciones que VILLALONGA tiene en EDCADASSA a favor de AA2000. Mediante el usufructo, VILLALONGA le cedió a AA2000 el ejercicio de sus derechos políticos en EDCADASSA, lo que implica una toma de control de ésta empresa por parte de AA2000. Es decir que la toma de control de LAPA por parte de AA2000 no sólo implicaría una integración entre dichas empresas sino también entre LAPA y EDCADASSA.

V.C. LA RELACIÓN ENTRE LAPA E INTERCARGO

88. En virtud del Contrato de Concesión de Aeropuertos, AA2000 tomará control, a partir del año 2009, de Intercargo. Por ello, esta Comisión analizará las relaciones que se establecerían entre LAPA e Intercargo si ambas fueran controladas por AA2000.

VI. NATURALEZA DE LA OPERACIÓN

89. Al ser las empresas de transporte aéreo los principales usuarios de los servicios que se prestan dentro de un aeropuerto, como consecuencia de la integración notificada se establecería una relación de tipo vertical entre AA2000 y LAPA. Igual relación se establecería entre LAPA y EDCADASSA e INTERCARGO, ya que estas últimas prestan servicios que son insumos del servicio prestado por LAPA.

VII. DEFINICIÓN DE LOS MERCADOS RELEVANTES

90. La toma de control notificada genera relaciones verticales entre dos actividades: (a) el transporte aéreo (de pasajeros y de carga) desarrollado por LAPA; y (b) los servicios aeroportuarios desarrollados por AA2000, EDCADASSA e INTERCARGO. En consecuencia, a continuación se analizarán los mercados relevantes, tanto de producto como geográficos, correspondientes a cada una de esas actividades.

VII. A. TRANSPORTE AÉREO

VII.A.1. Antecedentes del Transporte Aéreo en Argentina

91. El mercado de transporte aéreo modificó sustancialmente su estructura desde la privatización de la única línea aérea de bandera del país, Aerolíneas Argentinas, en 1989. El proceso de desregulación del sector comenzó en el año 1992, para el transporte aéreo de cargas, de pasajeros y de correo³. Entre los principios generales se estimuló el ingreso al mercado de nuevos explotadores, la competencia y la libertad para fijar precios y tarifas.
92. En términos prácticos, la desregulación tomó fuerza en el año 1994 al otorgar la Secretaría de Transporte concesiones para explotar servicios regulares internos de pasajeros a LAPA S.A. y Dinar. Con posterioridad, se produjo la entrada de un nuevo competidor: Southern Winds (SW).
93. Los resultados del proceso de desregulación del servicio de transporte aéreo de cabotaje fueron un importante incremento del tráfico de pasajeros (120% entre 1990 y 1997) y un aumento de la capacidad instalada (parque de aeronaves).
94. Actualmente, dado el contexto recesivo de la economía, el transporte aéreo de cabotaje se ha contraído significativamente. En el año 2000, el transporte aéreo de cabotaje experimentó una caída del orden del 4,6%⁴. Durante el año 2001 la situación de las empresas de transporte aéreo fue aún más difícil. Aerolíneas Argentinas y LAPA entraron en estado concursal y Aerolíneas Argentinas se vio obligada a instrumentar un programa de emergencia con suspensiones de vuelos. Posteriormente, el Grupo Marsans de España tomó control de Aerolíneas Argentinas- Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., a partir de lo cual esta empresa recuperó gran parte de su participación en el transporte aéreo de cabotaje.⁵
95. Si bien las tarifas del transporte aéreo de pasajeros se encuentran desreguladas, existe para cada ruta una tarifa de referencia aprobada por la Dirección Nacional de Transporte

³ Decreto N° 1492/92 y Decreto N° 2186/92.

⁴ Datos aportado por las partes en el marco del presente expediente.

⁵ Cabe señalar que esa toma de control aún no ha sido autorizada conforme el procedimiento previsto en la Ley 25.156.

Aerocomercial (DNTA) a partir del cual se establecen bandas tarifarias que permiten que las tarifas sean hasta un 35% mayores o menores que la de referencia⁶.

96. La actividad que desarrolla LAPA en Argentina es el servicio de transporte aéreo de pasajeros y carga. Estos servicios son complementarios desde el punto de vista de su prestador, ya que dada la actual configuración de la flota el servicio de transporte de carga se realiza utilizando el espacio en bodega con el que cuenta un vuelo que transporta pasajeros.

97. Sin embargo, es claro que no existe sustitución entre estos servicios desde el punto de vista de la demanda, ya que ellos se demandan para fines totalmente diferentes. Por ello, se analizarán en forma separada los mercados de producto y geográfico de los servicios de transporte aéreo de pasajeros y de carga.

VII.A.2. Transporte aéreo de pasajeros

VII.A.2.i. Mercado del producto

98. Para definir el mercado relevante del producto es necesario considerar, principalmente, la sustitución por el lado de la demanda entre los diferentes productos o servicios.

99. Las partes involucradas en esta operación presentaron como sustitutos del transporte aéreo de pasajeros al transporte fluvial y principalmente al transporte terrestre. Si bien los consumidores demandan ambos servicios para arribar a los mismos destinos, la sustitución no resulta significativa debido a las importantes diferencias en precios y calidad que se observan.

100. A modo de ejemplo, en el Cuadro N° 1 se muestran las tarifas y el tiempo que tardan los consumidores para trasladarse en distintas rutas.

Cuadro N° 1: Tarifas y Tiempos de transporte desde Buenos Aires a diferentes destinos, principios del 2002.

⁶ Ver Resolución 47/01 del Ministerio de Cultura, Turismo y Deporte.

	Tarifa (\$)	Tiempo (horas)
BARILOCHE		
Aéreo	136-284	2h 20 min
Terrestre	65-75	22 h
CÓRDOBA		
Aéreo	74-160	1h 10 min
Terrestre	20-22	10 h
MAR DEL PLATA		
Aéreo	116-208	55 min
Terrestre	32-35	5 h
MENDOZA		
Aéreo	116-208	1h 50 min
Terrestre	32-35	14h -16h
ROSARIO		
Aéreo	64-106	52 min
Terrestre	12- 21	6 h

Fuente: Información aportada por las empresas involucradas en el marco del presente expediente e información recabada telefónicamente por la CNDC.

101. Puede observarse en el Cuadro N° 1 que para un pasajero el traslado aéreo cuesta aproximadamente tres veces más que el transporte terrestre. Las diferencias que se presentan en el tiempo de traslado y las tarifas del transporte aéreo y terrestre se acentúan en los tramos de mayor longitud. En Argentina, la mayor parte del transporte aéreo de cabotaje corresponde a rutas de significativa longitud, por lo que la diferenciación entre estos dos servicios se vuelve más relevante.⁷

102. De esta forma, es de suponer que ante un aumento significativo y no transitorio de las tarifas de los servicios de transporte aéreo los consumidores no estarán dispuestos a demandar masivamente transporte terrestre, ya que el tiempo que tardarían al trasladarse por tierra es significativamente diferente al del avión.⁸

VII.A.2.ii.Mercado geográfico

⁷ En este sentido, en el caso *Air France-Sabena*, la Comisión Europea analizó si en la ruta París-Bruselas las líneas aéreas competían con los trenes. La conclusión fue que incluso en un tramo tan corto, y a pesar de la alta calidad de los trenes de Europa Occidental, la sustitución era imperfecta, ya que no se aplicaba a los pasajeros que utilizaban el transporte aéreo en la ruta París-Bruselas como tránsito ni a los pasajeros de clase “business”. Ver Crocioni, Pietro (2000): *Defining airline markets: a comparison of the U.S. and EU experiences*, The Antitrust Bulletin, Spring 2000.

⁸ Resolución N° 164/2001: Secretaría de la Competencia, la Desregulación y la Defensa del Consumidor, Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas. Estos lineamientos establecen que deberán incluirse en el mercado relevante aquellos productos para los que se produzca un traspaso significativo de sus consumidores hacia otros bienes alternativos ante un aumento de precios “pequeño, aunque significativo y no transitorio”: es decir, ante un aumento de precios en un rango del 5% al 10% que se mantenga durante un período no inferior al año.

103. En cuanto a la delimitación geográfica, se observa que, en general, para el caso del transporte aéreo cada ruta constituye un mercado relevante en sí mismo, entendiéndose por ruta a una determinada combinación origen-destino. Ello es así debido a que un pasajero que vuela desde un origen hacia un destino determinado no percibirá los vuelos ofrecidos hacia otros destinos como sustitutos. Por lo tanto, ante un aumento en las tarifas de la ruta demandada los pasajeros no se trasladarán hacia otras rutas.
104. El propósito de la demanda del servicio de transporte aéreo es conectar dos destinos específicos. Un consumidor que desea conectar la ciudad A con la ciudad B no estará dispuesto a volar al destino C.⁹ Así, en el mercado aerocomercial, los mercados quedan definidos por la ruta que une la ciudad de origen y la de destino. Por lo tanto, el mercado relevante es el transporte aéreo de pasajeros por ruta que une pares de ciudades.¹⁰
105. La CNDC utilizó el mismo criterio para definir los mercados relevantes para el transporte aéreo en el Expediente 064-010353/2000 caratulado “Austral Líneas Aéreas s/ Infracción Ley N° 25.156”, cuyo dictamen se emitió el 27 de agosto de 2001.
106. Esta definición del mercado relevante es avalada por la experiencia internacional. En Estados Unidos, el criterio general utilizado por el *Civil Aviation Board (CAB)* y el *Department of Transportation (DOT)* en las fusiones ha sido identificar como mercados relevantes en la industria aérea al servicio de transporte aéreo de pasajeros en cada una de las rutas que comunican un par de ciudades.¹¹
107. Un punto analizado en ese país fue si debía distinguirse entre el transporte aéreo directo al destino final y el transporte con escala. Se encontró evidencia de que las aerolíneas discriminaban precios entre consumidores de clase *business*, (que demandan

⁹ La única excepción se produce cuando B y C son dos ciudades o aeropuertos ubicados a una distancia muy corta. Claramente, esta es la excepción y no la regla.

¹⁰ En este sentido, LAPA sostuvo en el presente expediente que el mercado aerocomercial debe analizarse por rutas, y explica que las características que debería poseer una empresa para prestar los productos sustitutos dependen del mercado geográfico analizado (fs. 1477).

¹¹ Se puede citar en este sentido a las operaciones Texas-National (1979); Texas-International Acquisition Case; Docket N° 33112 and Pan American-Acquisition of control of, and merger with National; Docket N° 33283 (Order Serial Nos 79-12-163; 79-12-164; 79-12-165), October 24 and December 22, 1979, Aviation Law Reports (ALR) at 14,156 (emphasis added) y Northwest-Republic (1986); Northwest Airlines, Inc.- Republic Airlines, Inc. Acquisition Case; Docket N° 43754 (Order 86-7-81), July 31, 1986, ALR, at 14,537.

principalmente viajes directos) y consumidores turistas (que están dispuestos a viajar con escalas por un menor precio), pero se resolvió incluir a todos los pasajeros que demandan el servicio aéreo de una ruta en el mismo mercado, es decir, considerar como mercado relevante a los vuelos directos.

108. En forma coincidente, la Comisión Europea ha identificado como mercado relevante a las rutas que unen pares de ciudades, incluyendo solamente los vuelos directos. En el caso *KLM-Alitalia*, las partes alegaron que el desarrollo del transporte aéreo mediante *hubs*¹² y la desregulación de la actividad configuraban un “mercado global de transporte aéreo” donde cada red que se forma alrededor de un *hub* competiría con el resto de las redes. La Comisión Europea consideró que, desde el punto de vista de la demanda, el consumidor requería el servicio de transporte aéreo entre dos puntos determinados. El mercado relevante se definió como cada par de puntos de origen/destino operados por las partes.¹³

109. En el caso de *United Airlines – US Airways*, la compañía United Airlines alegó que los vuelos involucrados eran vuelos transatlánticos entre Estados Unidos y Europa donde participaban numerosas compañías aéreas y existían alianzas y códigos compartidos, por lo que la definición de mercado por ruta resultaba restringida. Sin embargo, nuevamente la Comisión Europea utilizó la definición de mercado relevante del transporte aéreo por ruta considerando las bajas posibilidades de sustitución por el lado de la demanda y el hecho de que las aerolíneas no podrían entrar en el corto plazo a todas las rutas transatlánticas sin incurrir en costos y riesgos significativos.¹⁴

110. De esta forma, puede observarse que el mercado relevante definido en el presente apartado mercado de transporte aéreo de pasajeros que une pares de ciudades, se corresponde con las definiciones adoptadas por las agencias de defensa de la competencia en Estados Unidos y en Europa. Como se explicará más adelante, las ciudades argentinas poseen un aeropuerto principal para los vuelos de cabotaje que no

¹² El sistema de planificación de rutas tipo hub consiste en concentrar todos los vuelos directos de una determinada empresa en un aeropuerto base o distribuidor.

¹³ *KLM/ALITALIA*, Case M/JV-19, Celex database: Documente N° 399J0019, 11 de Agosto de 1999.

¹⁴ *UNITED AIRLINES7 US AIRWAYS*, Caso N° COMP/M.2041, CELEX database: Document N° 301M2041, 12 de Enero del 2001.

compite con aeropuertos regionales, así como tampoco con aeropuertos internacionales ubicados en países limítrofes, por lo que no corresponde incluir dos aeropuertos dentro del mismo destino u origen. Por otro lado, existe un aeropuerto internacional, Ezeiza, que concentra la mayoría del transporte internacional de pasajeros y de carga. Este aeropuerto no compite con otros aeropuertos internacionales del país porque para los consumidores resulta determinante, en términos de conveniencia, que Ezeiza esté ubicado en las cercanías del centro urbano más importante del país; además, el resto de los aeropuertos internacionales se encuentra a una distancia significativa.

VII.A.2.iii. Características del mercado de transporte aéreo de pasajeros

111. La empresa LAPA vuela principalmente rutas de cabotaje, aunque participa también en algunas rutas internacionales.
112. En lo referido al transporte aéreo de pasajeros de cabotaje, esta empresa experimentó un incremento significativo de su participación a partir del 2001, cuando la empresa Aerolíneas Argentinas- Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. sufrió una importante disminución de sus vuelos al atravesar una difícil situación financiera. Luego de que el Grupo español Marsans se hizo cargo de Aerolíneas Argentinas- Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A., estas empresas recuperaron parte de su participación en el mercado aunque no lograron tener la participación del año 1999.
113. Actualmente, LAPA transporta pasajeros de cabotaje en las rutas directas de Aeroparque- Tucumán, Aeroparque- Neuquén, Aeroparque- Bariloche, Aeroparque- Córdoba, Aeroparque- Mar del Plata, Aeroparque- Mendoza, Aeroparque- San Juan, Aeroparque- Río Gallegos, Aeroparque- Comodoro y Aeroparque- Iguazú. Esta empresa tiene también rutas de cabotaje con escala: Aeroparque- Salta- Jujuy, Aeroparque- Bahía Blanca- Bariloche, Aeroparque- San Luis- Villa Mercedes, Aeroparque- Villa Mercedes- San Luis, Aeroparque- Río Grande- Ushuaia, Aeroparque- Río Grande- Río Gallegos, Aeroparque- Ushuaia- El Calafate, Aeroparque- Ushuaia- Río Gallegos, Aeroparque- Puerto Madryn- El Calafate, Aeroparque- El Calafate- Ushuaia, Aeroparque- Trelew- Comodoro, Aeroparque- Comodoro- Comodoro- Trelew,

Aeroparque- Resistencia- Posadas y Aeroparque- Formosa- Chaco. El “hub” de LAPA es Aeroparque, dado que todas las rutas pasan por este aeropuerto.

114. Adicionalmente, LAPA. posee autorización de Dirección Nacional de Transporte Aero comercial (DN TA) para volar las rutas de Buenos Aires- Villa Gesell, Buenos Aires- Tucumán- Santiago del Estero, Buenos Aires- Catamarca- La Rioja, Córdoba- Tucumán- Salta- Jujuy.

115. En el Cuadro N° 2 se presenta la estructura actual de los mercados de transporte aéreo de cabotaje establecidos por ruta. Puede observarse que LAPA y Aerolíneas Argentinas- Austral Líneas Aéreas Cielos del Sur S.A. son las empresas que poseen mayor participación en los diferentes mercados analizados.

Cuadro N° 2: Participación en el total de pasajeros transportados por las líneas aéreas en los mercados relevantes por ruta, ida y vuelta (en los que participa LAPA), enero- febrero del 2002.

Rutas	LAPA	AA/AU	Dinar	SW	Otras
Aer- Bahía Blanca	55%	45%			
Aer- Bariloche	32%	47%	12%	10%	
Aer- Corrientes	27%	73%			
Aer- Córdoba	32%	40%	10%	18%	
Aer- Comodoro Rivad.	42%	32%	23%		4%
Aer- Formosa	26%	74%			
Aer- Iquazú	42%	58%			
Aer- Calafate	68%	21%		9%	1%
Aer- La Rioja	9%			91%	
Aer- Jujuy	57%		43%		
Aer- San Luis	71%			29%	
Aer- Mar del Plata	44%	49%		8%	
Aer- Mendoza	29%	50%	21%		
Aer- Neuquén	30%	52%	18%		
Aer- Posadas	16%	84%			
Aer-Trelew	35%	36%	29%		
Aer- Resistencia	15%	85%			
Aer- Río Grande	56%	44%			
Aer- Río Gallegos	34%	66%			
Aer- Salta	13%	38%	48%		
Aer- Tucumán	19%	39%	42%		
Aer- San Juan	59%	41%			
Aer- Ushuaia	55%	45%		0%	
Aer- Villa Mercedes	100%				

Fuente: Datos estimados por LAPA en el marco del presente expediente.

116. Considerando que la presente operación es una integración vertical entre LAPA y el explotador de 32 aeropuertos que se encuentran distribuidos en el territorio nacional, resulta relevante analizar también las participaciones en el ámbito nacional. En el Cuadro

Nº 3 puede observarse que si bien LAPA mantuvo su participación de aproximadamente un 30% del transporte aéreo de cabotaje durante los años 1999 y 2000, en el año 2001 la misma se incrementó a más del 40%.

Cuadro N°3: Participación sobre el total de pasajeros de cabotaje transportados en Argentina.

Empresas	Part.1999	Part. 2000	Part. 2001	Part. 2002*
LAPA	34%	32%	41%	38%
AA/AU	56%	55%	38%	45%
Dinar		10%	15%	12%
SW		4%	6%	5%
Resto	11%		0.2%	0.2%
Total	100%	100%	100%	100%

Fuente: Datos estimados por LAPA en el marco del presente expediente.

*Esta participación se calculó considerando sólo las rutas en las que participa LAPA.

117. Debe destacarse que, dada la naturaleza de la presente operación, la posibilidad de llevar a cabo conductas anticompetitivas no depende necesariamente de la magnitud de la participación que posee actualmente LAPA en el mercado, sino de la comunidad de intereses de la aerolínea y el explotador aeroportuario, según se explicará más adelante.

118. Con respecto al transporte aéreo internacional de pasajeros, actualmente LAPA S.A. vuela la ruta Buenos Aires- Punta del Este y transporta pasajeros en la ruta Buenos Aires- Atlanta a través de un convenio de códigos compartidos con la empresa Delta. A su vez, LAPA S.A. se encuentra habilitada para volar las rutas Buenos Aires- Punta Cana- Saint Maarten- Varadero- Cancún, Buenos Aires- San Juan de Puerto Rico, Buenos Aires- Porto Alegre- Floreanópolis- San Pablo- Río de Janeiro, Buenos Aires- Santiago de Chile, Buenos Aires- Córdoba- Mendoza- Santiago de Chile, Buenos Aires- Mendoza- Santiago de Chile, Buenos Aires- Resistencia- Asunción, Buenos Aires- Salta- Santa Cruz de la Sierra, Buenos Aires- Resistencia- Iguazú- Porto Alegre- Florianópolis- San Pablo- Río de Janeiro y Buenos Aires - Montevideo.

VII.A.3. Transporte aéreo de carga

VII.A.3.i. Mercado del producto

119. La empresa objeto de la presente operación ofrece también el servicio de transporte de cargas, que incluye transporte de carga general, servicio Lapa Pronto y servicio Lapa

Expresso. El servicio de transporte de Lapa Pronto y de Lapa Express consiste en el transporte de bultos pequeños en los vuelos de LAPA S.A., con el compromiso de entregar la carga en una determinada cantidad de horas luego de arribado el vuelo. En ambos servicios existe la posibilidad de entrega a domicilio.

120. Los notificantes de esta operación presentaron como servicios sustitutos del transporte aéreo de carga al transporte de carga marítimo, fluvial, terrestre, taxis aéreos y helicópteros. Sin embargo, las características de estos servicios no son similares, por lo que, desde el punto de vista de la demanda, no pueden ser considerados como sustitutos. En el Cuadro N° 4 pueden observarse las diferencias significativas en las características de estos servicios

Cuadro N° 4: Tarifas y Tiempos promedio de los distintos medios de transporte desde Buenos Aires a Rosario y Montevideo, 2002.

<i>Tipo de carga</i>	<i>Carga de 100 kg</i>		<i>Carga de 500 kg</i>		<i>Carga de 1000 kg</i>	
ROSARIO						
	Tarifa (\$)	Tiempo	Tarifa (\$)	Tiempo	Tarifa (\$)	Tiempo
Aéreo*	128	55 min	638	55	1275	55
Taxi Aéreo**	1084	1 h 15 min.	3582	1 h	6582	53
Helicópteros	7589	2 h	7589	2 h		
Fluvial	774	24 h	774	24 h	774	24 h
Terrestre***		24 h	50	24h	64	24 h
MONTEVIDEO						
	Tarifa (U\$S)	Tiempo	Tarifa (U\$S)	Tiempo	Tarifa (U\$S)	Tiempo
Aéreo*	35	40 min	175	40 min	350	40 min
Taxi Aéreo**	308	47 min	860	47 min.	1613	48 min.
Helicópteros	2372	2 h	2372	2 h		
Fluvial	250	24h	250	24h	250	24h
Terrestre***		24 h		24 h		24 h

Fuente: CNDC sobre la base de información brindada por las partes en el marco del presente expediente.

Nota: El tipo de cambio utilizado para calcular algunas tarifas de la ruta Bs As- Rosario y el IVA de la ruta Bs As- Montevideo son los vigentes en la semana de la presentación, es decir la semana del 15 de mayo del 2002. El tipo de cambio utilizado fue de 3,2 \$/U\$S.

*En el transporte aéreo se incluyen los precios de SW y Lapa y no de Jet Pack, ya que las tarifas de dicha empresa presentadas por las partes no incluyen el traslado de la carga al destino, por lo que son significativamente menores y corresponden a servicios no comparables.

**En el transporte de taxi aéreo sólo se consideró a las empresas Tarsa, Kumelen y Hawkair. No se consideró a la empresa Helyjet porque el servicio prestado por esta empresa es claramente diferente, dado que ella alquila los aviones o helicópteros completos para trasladar exclusivamente la carga del cliente y no transporta cargas de gran volumen (no transporta 1000 kg); en consecuencia, las tarifas cobradas resultan relativamente altas.

*** En el transporte terrestre se consideró a las empresas de Parymar y San Carlos cargas para el transporte en la ruta de Rosario. No se consideró a Aparejo porque esta empresa no transporta carga general sino que se especializa en cargas especiales como maquinarias pesadas, equipos de computación y aire acondicionado. No se consideró tampoco a Kumelem porque esta empresa se especializa en el transporte aéreo de carga y terceriza el transporte terrestre de carga.

121. No resulta correcto considerar al transporte terrestre y fluvial de carga como servicios sustitutos del transporte aéreo, dado que el tiempo de traslado de la carga de los primeros es significativamente mayor que el del transporte aéreo. Las tarifas cobradas por estos

servicios son también diferentes: puede observarse que el transporte terrestre de carga resulta significativamente más barato.

122. Por su parte, el transporte marítimo de carga posee una estructura tarifaria totalmente diferente a la del transporte aéreo de carga. Estos servicios se demandarán en circunstancias diferentes y para transportar distintos tipos de cargas. Por mar, se transporta la carga en contenedores; el consumidor necesita alquilar todo el contenedor, que puede ser de 20 o 40 TEUS¹⁵ con una capacidad máxima de 21.500 kilos y de 26.000 kilos, mientras que el volumen máximo de carga que puede transportar una aeronave de LAPA es de 3.500 kg.

123. Asimismo, corresponde aclarar que las compañías aéreas realizan el transporte de carga como un servicio complementario al transporte de pasajeros; es decir, transportan carga en la medida en que poseen disponibilidad de bodega, pero no resulta su actividad principal como en el resto de los medios de transporte.

124. No se presenta tampoco un alto grado de sustitución entre el servicio de transporte aéreo y el transporte de carga por taxis aéreos o por helicópteros. Si bien los tiempos de traslado de estos servicios resultan similares, las tarifas cobradas son muy diferentes.

125. Por lo tanto, en el presente dictamen se analizará como mercado el de los servicios de transporte aéreo de carga.

VII.A.3.ii.Mercado geográfico

126. De la misma forma que en el caso del transporte aéreo de pasajeros, corresponde definir el mercado relevante del transporte aéreo de carga por ruta, dado que no se presenta sustitución por el lado de la demanda entre los diferentes destinos a donde se desea transportar la carga.

127. También en este caso, la experiencia internacional respalda la definición del mercado señalada precedentemente. En efecto, la Comisión Europea, en el caso de *KLM-Alitalia*, consideró que el transporte aéreo de cargas resulta un mercado relevante porque los

¹⁵ TEUS es la medida que se utiliza para medir peso y volumen en el transporte marítimo.

demás medios de transporte no eran sustitutos de aquél. Desde el punto de vista geográfico, se consideró un mercado relevante un poco más amplio que en el caso de transporte aéreo de pasajeros dado que, al transportarse la carga por tierra hasta el aeropuerto, los interesados estaban dispuestos a sustituir los puntos de salida siempre que el transporte terrestre local lo permitiera.¹⁶

128. En el caso del transporte de cabotaje de carga, LAPA compite con el resto de las líneas aéreas que transportan pasajeros, como Southern Winds y Aerolíneas Argentinas (a través de Jet Paq), las cuales, al igual que LAPA, prestan el servicio de transporte de carga como complemento del transporte de pasajeros.

129. En la actualidad, LAPA participa directamente sólo en una ruta internacional junto con otras líneas aéreas. Compite también con empresas que poseen sus propios aviones para transportar exclusivamente carga, tales como Federal Express.

130. A los fines del presente análisis, deberán evaluarse los efectos que tiene la integración vertical del principal explotador aeroportuario con una empresa de transporte aéreo de carga que, como sus competidoras, debe utilizar indefectiblemente las instalaciones aeroportuarias.

VII.A.4. Barreras a la entrada al mercado del servicio de transporte aéreo

131. Para que una línea aérea participe en una determinada ruta, es necesario el permiso de la Dirección Nacional de Transporte Aero comercial (DN TA), mientras que para comenzar a desarrollar el servicio de transporte aéreo en general se exige una serie de permisos otorgados por esa Dirección y por la Dirección Nacional de Aeronavegabilidad (DNA).

132. La flota de aviones puede comprarse o tomarse en leasing. Por ejemplo, el costo mensual por leasing de una aeronave B737-200 es de aproximadamente US\$90.000.

133. Otros costos necesarios para comenzar a prestar el servicio son costos salariales, que ascienden aproximadamente a \$900.000 mensuales para una empresa que posee dos

¹⁶ KLM/ALITALIA, Case M/JV-19, Celex database: Documente N° 399J0019, 11 de Agosto de 1999.

aviones; costos de publicidad, que serían aproximadamente a \$70.000 mensuales; y los costos de mantenimiento, que serían aproximadamente de \$150.000 mensuales.¹⁷

134. El tiempo que demanda cumplir con los pasos necesarios para comenzar a ofrecer el servicio de transporte aéreo sería aproximadamente entre seis meses y un año.¹⁸

135. En cuanto a la existencia de economías de escala, cabe destacar que la escala necesaria para ofrecer el servicio de transporte aéreo de cabotaje en nuestro país no parece ser demasiado importante, ya que en los últimos años han comenzado a ofrecer servicios algunas empresas regionales con una escasa flota de aviones.

136. Lo anterior indica que, en principio, la actividad de transporte aerocomercial en sí misma no presenta importantes barreras a la entrada para una empresa que ya presta servicios de transporte aéreo y decide expandir su actividad a otras rutas. Las barreras son mayores para quien no se encuentra desarrollando la actividad de transporte aéreo y debe posicionar su marca en el mercado.

137. Sin embargo, para ingresar al mercado del transporte aerocomercial en general, o a alguna ruta en particular, es necesario acceder a las instalaciones y los servicios de los aeropuertos. En este sentido, los aeropuertos son infraestructuras esenciales (*essential facilities*) para las compañías aéreas. Esto quiere decir que la imposibilidad de acceder a los aeropuertos constituiría una barrera infranqueable que impediría el acceso al mercado del transporte aerocomercial. Al analizar los efectos de la concentración notificada sobre la competencia se evaluará en qué medida la integración vertical entre el aeropuerto y una línea aérea puede aumentar la probabilidad de que se exista tal barrera.

VII.B. SERVICIOS AEROPORTUARIOS

VII.B.1. Antecedentes

138. El Decreto 375/97 y sus modificaciones (Decretos 500/97, 1051/2000 y Disposiciones Administrativas 352/97, 689/97) conformaron el Sistema Nacional de

¹⁷ Datos aportados por LAPA S.A. en el marco del presente expediente.

¹⁸ Datos aportados por LAPA S.A. en el marco del presente expediente.

Aeropuertos (SNA), que está compuesto por 57 aeropuertos situados a lo largo y a lo ancho del país.¹⁹

139. El Decreto 375/97, a su vez, divide al SNA en dos grupos (Grupo A y Grupo B) y llama a licitación para concesionar la administración y explotación de los 33 aeropuertos que forman el Grupo A del SNA.²⁰

140. En febrero de 1998, a través del Decreto 163/98, el Estado Nacional otorgó en concesión el Grupo A de Aeropuertos en forma exclusiva a AA2000 por un plazo de 30 años. Este contrato le otorga al concedente el derecho de prorrogar el contrato por un período máximo de 10 años.²¹

141. Los aeropuertos que conforman el Grupo B del SNA son administrados por las provincias o municipios, según sea el caso. Algunos municipios y provincias optaron por concesionar su explotación. Es así que los aeropuertos de Ushuaia y el Calafate de las provincias de Tierra del Fuego y Santa Cruz, respectivamente, fueron otorgados en concesión a la empresa London Supply, empresa que también gerencia la terminal de pasajeros del aeropuerto de la ciudad de Trelew.

142. El artículo 14 del Decreto 375/97 creó el Organismo Regulador del Sistema Nacional de Aeropuertos (ORSNA) dentro de la jurisdicción del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos (Secretaría de Obras Públicas y Transporte).

143. El Contrato de Concesión de Aeropuertos otorga a AA2000 el derecho a la administración y explotación, por sí o por terceros, de todas las actividades comerciales, industriales y de servicios afines y/o conexos con la actividad aeroportuaria.

144. Sin embargo, existen algunas actividades y servicios prestados dentro de los aeropuertos del Grupo A que no fueron incluidos en la concesión otorgada a AA2000. Así, los servicios de aeronavegación (seguridad de los vuelos, control del tránsito aéreo,

¹⁹ Ver Cuadro N° 1, ANEXO 1.

²⁰ Ver Cuadro N° 2, ANEXO 1.

²¹ Durante el período de prórroga el Estado Nacional tiene la facultad de mantener, modificar o suprimir la exclusividad concedida.

control de tráfico y/o protección al vuelo), meteorología, seguridad aérea y policía aeronáutica quedaron en manos de la Fuerza Aérea Argentina (FAA).

145. A su vez, el Gobierno Nacional optó por continuar con las concesiones de los servicios no aeronáuticos que existían con anterioridad a la licitación de los aeropuertos y se encontraban vigentes en esa fecha.²² De esta forma, los servicios de asistencia en tierra a aeronaves (servicios de rampa), los servicios de tiendas exentas de impuestos y los depósitos fiscales no fueron incluidos entre los servicios concesionados a AA2000.

146. Intercargo SAC firmó con la FAA en el año 1990 un contrato de concesión para la explotación de los servicios de asistencia en tierra a aeronaves con carácter de exclusividad en los aeropuertos de la República Argentina. A partir de este contrato, la FAA se reserva el derecho de regular las tarifas cobradas por Intercargo SAC. La concesión finalizará en el año 2009, momento en el cual los derechos de explotación de estos servicios serán traspasados a AA2000. A partir de esa fecha, AA2000 podrá prestar los servicios de asistencia en tierra por sí misma (o a través de una subsidiaria) o podrá concesionar a un tercero la prestación de estos servicios.

147. Los servicios de depósitos fiscales fueron otorgados en concesión por la FAA en el año 1988 a la empresa EDCADASSA. La concesión comprende la exclusividad para la prestación y explotación de los servicios de estibaje, servicios de almacenamiento y depósito, y actividades conexas para cargas aéreas que deben ingresar a los depósitos fiscales en los aeropuertos internacionales de Ezeiza, Aeroparque, Córdoba, Mendoza y Mar del Plata. EDCADASSA también posee la exclusividad del manipuleo de la carga aérea en tránsito que pasa por estos aeropuertos internacionales y continúa hacia otro país o hacia otro depósito fiscal en el interior del país. Los precios de los servicios concesionados a EDCADASSA se encuentran regulados por la FAA a través de la Resolución N° 1133/1991. Actualmente, la gestión de EDCADASSA se encuentra en manos de AA2000, según se indicó precedentemente.

²² Artículo 9 inciso g del Decreto 375/1997, numeral 3.5 del Pliego de Condiciones y numeral 4.1 del Contrato de Concesión.

148. El 24 de abril de 1990, la FAA dio en concesión por 20 años la exclusividad para la prestación y explotación de los servicios de tiendas exentas de impuestos en los aeropuertos internacionales de la República Argentina a la empresa Interbaires S.A.
149. AA2000 presta una amplia gama de servicios dentro del predio de cada uno de los aeropuertos que integran el Grupo A. Estos servicios pueden ser clasificados en aeronáuticos y no aeronáuticos.

VII.B.2.Servicios Aeronáuticos

150. El Reglamento General de Uso y Funcionamiento Aeroportuario aprobado por el ORSNA define como actividad aeronáutica a toda aquella relacionada con la explotación y/o uso de la infraestructura aeroportuaria por la que se percibe una tasa aeronáutica. Las tasas aeronáuticas vigentes son las siguientes: tasa de aterrizaje, tasa de estacionamiento de aeronaves, tasa de uso de aeroestación, tasa de uso de pasarelas telescópicas, tasa aeroportuaria única por servicios migratorios y aduaneros, tasa de seguridad, tasa de protección al vuelo en ruta y tasa de apoyo al aterrizaje.
151. De las tasas mencionadas, AA2000 percibe sólo las que retribuyen los servicios prestados por esta sociedad: tasa de aterrizaje, tasa de estacionamiento de aeronaves, tasa de uso de aeroestación y tasa de uso de pasarelas telescópicas²³. Las demás tasas aeronáuticas son percibidas por organismos públicos en virtud de los servicios prestados por ellos dentro del predio aeroportuario.
152. Las tasas que se cobran por los servicios aeronáuticos a los usuarios de los aeropuertos del Grupo A se encuentran reguladas. El ORSNA es el organismo encargado del ajuste de las tasas de los servicios aeronáuticos prestados por el explotador aeroportuario.
153. El Anexo 2 del Contrato de Concesión de Aeropuertos estableció un esquema tarifario con los valores iniciales de las tarifas de los servicios aeronáuticos, de acuerdo al

²³ El servicio de pasarelas telescópicas en los aeropuertos de Ezeiza y Córdoba se encuentra en la actualidad en manos de la empresa Intercargo S.A.C. en virtud de un contrato firmado entre dicha empresa y la Fuerza Aérea en 1990. Por ello, sólo a partir del vencimiento de dicho contrato corresponderá al

marco regulatorio de precios máximos (regulación tipo price-cap).²⁴ Según dicho contrato, las tasas de aterrizaje, de estacionamiento de aeronaves, de uso de la aeroestación y de uso de las pasarelas telescópicas deberían ajustarse cada cinco años sobre la base de la fórmula PPI-X, donde PPI es el Índice de Precios de la Producción de Bienes Finales (Producer Price Index) del Departamento de Trabajo de los Estados Unidos y el factor de ajuste X se calcula a partir de una ponderación de las siguientes variables: incremento del tráfico, mejoras en la eficiencia, nivel de servicios, niveles de inversiones proyectadas y tasa de retorno proyectada.

VII.B.3.Servicios no aeronáuticos

154. Las normas vigentes no brindan una definición taxativa de los servicios no aeronáuticos. El Reglamento General de Uso y Funcionamiento Aeroportuario los define como toda otra actividad aeroportuaria de explotación de servicios y/o actividades comerciales, industriales y afines que se desarrolle conforme a la reglamentación vigente. Entre las actividades no aeronáuticas que se prestan dentro del Grupo A de aeropuertos se encuentran: servicios de rampa, catering de aeronaves, aprovisionamiento de combustibles, servicios de depósitos fiscales, tiendas exentas de impuestos, hangaraje, gastronomía, alquiler de autos, transporte pre y post aéreo y estacionamiento de vehículos.

155. Las tarifas de los servicios no aeronáuticos no se encuentran reguladas: estos precios “deberán ser establecidos libremente por las partes”, según enuncia el artículo 16 del Contrato de Concesión de Aeropuertos.

VII.B.4. Definición de los mercados relevantes del producto en el mercado de los servicios aeroportuarios

156. Como se mencionara anteriormente, al definir el mercado relevante del producto deben incluirse en un mismo mercado todos aquellos productos o servicios que sean

concesionario del Grupo A de Aeropuertos percibir la tasa por uso de pasarelas telescópicas de los mencionados aeropuertos.

²⁴ Los aeropuertos están divididos en cinco categorías para los fines de la tarificación.

considerados por los consumidores como sustitutos de los servicios provistos por las empresas que se concentran, dadas sus características, usos y precios.

157. Según define Rigas Doganis, uno de los principales analistas del mercado aerocomercial, “los aeropuertos son complejas empresas industriales. Actúan como un foro en el cual se reúnen actividades distintas y dispares para facilitar a los pasajeros y a la carga el intercambio entre el transporte aéreo y el transporte de superficie...”²⁵.

158. De la anterior definición se desprende que el aeropuerto es una empresa multiservicio necesaria para el desarrollo del transporte aéreo de pasajeros y de carga.

159. Los aeropuertos, además de ofrecer una serie de servicios a las aerolíneas que operan en ellos, ofrecen servicios a los pasajeros. La demanda de los servicios aeroportuarios se deriva de la demanda de transporte aéreo. Una aerolínea, cuando decide servir un aeropuerto determinado, necesariamente demanda de él servicios aeroportuarios. Los cambios en la cantidad demandada de transporte aéreo (vuelos) se traducen en cambios similares en la cantidad demandada de los servicios provistos por el aeropuerto.

160. Debido a que la operación de concentración aquí analizada no tiene efectos directos en los mercados de los servicios aeroportuarios provistos a los pasajeros (tiendas comerciales, alquiler de autos, transporte post-aéreo, etc.) por el explotador aeroportuario, sólo se analizarán en adelante los mercados de los servicios que el explotador le ofrece a las aerolíneas.

161. En base a la información presentada por las empresas notificantes, AA2000 presta diversos servicios aeronáuticos y no aeronáuticos en los aeropuertos del Grupo A del SNA.

162. A continuación se detallará la composición de los ingresos de AA2000 en función de la característica de los servicios prestados.

Cuadro N° 5: Composición de los ingresos aeroportuarios de AA2000, Año 2000.

²⁵ Ver Rigas Doganis “La Empresa Aeroportuaria”, Aena, Ed Paraninfo, 1995. Ver también Rigas Doganis “The Airline Business in the Twenty-First Century”, Routledge, 2001.

Servicios	Porcentaje
Ingresos no Aeronáuticos	40%
Ingresos Aeronáuticos	60%

Fuente: Informe Anual ORSNA 2000.

Cuadro N° 6: Composición de los Servicios No Aeronáuticos de AA2000, Año 2000.

Servicios	Porcentaje
Parking	18%
Canon y Espacios de oficina	16%
Catering	8%
Depósitos Fiscales	8%
Free Shop	7%
Combustibles	6%
Expensas	6%
Servicios de Rampa	6%
Hangares	5%
Confiterías	5%
Servicio pre y post aéreos	4%
Publicidad	1%
Telefonía	1%

Fuente: Informe Anual ORSNA 2000.

Cuadro N° 7: Composición de los Ingresos Aeronáuticos de AA2000, Año 2000.

Servicios	Porcentaje
Tasa de Uso de Aeroestación	55%
Tasa de Estacionamiento	10%
Tasa de Aterrizaje	35%

Fuente: Informe Anual ORSNA 2000.

VII.B.4.i. Servicios Aeronáuticos

163. Los servicios aeronáuticos son prestados a las aerolíneas en oportunidad del aterrizaje o despegue de las aeronaves. Estos servicios comprenden las siguientes prestaciones:

- Servicios de aterrizaje.
- Servicios de estacionamiento de aeronaves.
- Servicios de pasarelas telescópicas.

164. Los servicios de aterrizaje de aeronaves comprenden la provisión, el mantenimiento físico y la limpieza de las pistas de aterrizaje y carreteo de las aeronaves. Los

demandantes de estos servicios son las empresas de transporte aéreo de pasajeros y/o cargas, entre las cuales se incluyen las empresas de correos que utilizan el transporte aéreo como medio para ofrecer sus servicios.

165. Los servicios de estacionamiento de aeronaves provistos por el explotador aeroportuario consisten en la provisión, mantenimiento y limpieza de las plataformas donde estacionan las aeronaves en el período de tiempo que va entre su llegada y su salida. Durante el período de estacionamiento las aeronaves son asistidas por las empresas proveedoras de servicios de rampa (carga y descarga, limpieza, suministro de energía, etc.) y por las proveedoras de combustibles y lubricantes.

166. Desde el punto de vista de la demanda, los servicios aeronáuticos de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves poseen la característica de ser complementarios entre sí, es decir, las aerolíneas los demandan en conjunto. Así, cuantos más aterrizajes realice una aerolínea necesariamente consumirá más servicios de estacionamiento.

167. Por lo tanto, la demanda conjunta de estos servicios permite que se pueda considerar a ambos como un único servicio dentro de un mismo mercado relevante. Este mercado relevante estará compuesto por los **servicios de aterrizaje y de estacionamiento de aeronaves**.

168. Por otro lado, los servicios de pasarelas telescópicas consisten en la provisión de equipos que sirven de conexión entre la puerta de la aeronave y la terminal de pasajeros. Las pasarelas evitan la circulación de pasajeros por las plataformas destinadas a las aeronaves. En los aeropuertos donde no existen estos servicios, los pasajeros son transportados a través de ómnibus (y asistidos con escaleras) desde la terminal hasta la puerta de la aeronave.

169. A diferencia de las pasarelas, los ómnibus generan tráfico y congestión en las plataformas, deteriorando los niveles de seguridad aeroportuaria. Por ello, en un aeropuerto en el que existen pasarelas telescópicas, el explotador del aeropuerto no permitirá que todas las compañías aéreas utilicen los ómnibus en lugar de las pasarelas, más allá de que alguna línea aérea en particular pueda utilizar el servicio de ómnibus si las

pasarelas son insuficientes. Por lo tanto, no corresponde incluir al servicio de ómnibus para el traslado de pasajeros en el mismo mercado de **servicios de pasarelas telescópicas**, sino que este último servicio configura un mercado en sí mismo.

VII.B.4.ii. Servicios no aeronáuticos

170. Los servicios no aeronáuticos prestados a las aerolíneas directa o indirectamente por AA2000 son:

- Servicios de asistencia en tierra aeronaves (servicios de rampa)
- Servicios de Depósitos Fiscales
- Servicios de espacios para oficinas
- Servicios de espacios para mostradores
- Servicios de espacios para salones VIP
- Servicios de espacios para hangares

171. Aunque AA2000 no presta en la actualidad los servicios de asistencia en tierra a aeronaves, el Contrato de Concesión de Aeropuertos prevé que tendrá derecho a hacerlo a partir del año 2009, por lo que ellos serán tenidos en cuenta en el presente análisis. Estos servicios, de acuerdo con la Ley 2.145/1973, comprenden las siguientes prestaciones: dirección de maniobras hasta plataformas; colocación de trabas y calzas; facilitación de elementos para el descenso y ascenso de pasajeros (como así también para traslado de los mismos dentro del aeropuerto); carga, descarga y desplazamiento de equipajes, mercaderías y otros elementos objeto del transporte aéreo; suministros a aeronaves (energía, aire, agua y comunicaciones); limpieza de cabinas, sanitarios, renovación de depósitos de tratamiento de desechos y retiro de residuos; lavado externo de aeronaves; y toda otra actividad o servicio coadyuvante a las prestaciones mencionadas anteriormente.

172. Estos servicios son indispensables para la prestación del servicio de transporte aéreo, y son demandados en forma conjunta por las aeronaves durante el período de tiempo que va desde su arribo al aeropuerto hasta su salida.

173. Por el lado de la oferta, cada uno de los servicios de asistencia en tierra requiere equipos y conocimientos específicos. Sin embargo, las empresas que prestan alguno de estos servicios pueden comenzar a prestar rápidamente cualquier otro

servicio de asistencia en tierra a aeronaves, siempre y cuando cumplan con los requisitos legales, técnicos y de seguridad exigidos por la FAA para ello. Algunas compañías se autoprestan estos servicios; las restantes deben recurrir a Intercargo. Estos servicios involucran economías de escala y alcance que se derivan de la utilización de los equipos y personal necesarios.

174. Existe evidencia internacional que avala la inclusión de todas las prestaciones de los servicios de asistencia en tierra dentro del mismo mercado relevante del producto.²⁶
175. Por lo tanto, considerando su complementariedad por el lado de la demanda y su alta sustitución por el lado de la oferta se considerarán a todos los **servicios de asistencia en tierra** a aeronaves como un único servicio dentro del mismo mercado relevante del producto.
176. Los servicios de depósitos fiscales en los aeropuertos internacionales se considerarán en el análisis debido a que, como se mencionara anteriormente, AA2000 controla EDCADASSA.
177. Estos servicios consisten en el estibaje²⁷, almacenamiento y depósito, y actividades conexas²⁸ al manejo de la carga que debe ingresar en los depósitos habilitados por la Dirección General de Aduanas. EDCADASSA también presta en exclusividad los servicios de mercadería en tránsito que tiene como destino final otro país u otro recinto fiscal dentro del país.
178. En el caso de la importación, la carga transportada vía aérea pasa por distintas etapas dentro del aeropuerto. La mercadería arriba al aeropuerto internacional donde es recibida, separada y controlada (por peso, cantidad y condiciones) por el explotador del depósito fiscal con el objeto de realizar los trámites de nacionalización de la mercadería ante la Dirección General de Aduanas. Estos pasos constituirían el

²⁶ Ver FAG-Flughafen Frankfurt/Main AG. Decisión 98/190/EC de la Comisión Europea. En igual sentido, ver Directiva 96/67 del Consejo de la Unión Europea.

²⁷ Los servicios de estibaje incluyen las siguientes prestaciones: recepción de la carga, palletizado, control de peso de equipos armados, conservación en frío y tratamiento de materiales peligrosos.

servicio de estibaje de la mercadería, que es prestado en exclusividad por EDCADASSA. Luego de haber sido prestado este servicio la carga es almacenada en depósito fiscal hasta que es retirada para continuar al destino final.

179. EDCADASSA también presta servicios de logística que sirven de apoyo al manipuleo de las cargas. A diferencia de los servicios antes mencionados, los de logística son prestados en condiciones de competencia, ya que intervienen en su prestación empresas especializadas en logística y algunas aerolíneas.²⁹

180. Existen algunos casos en los que la carga puede prescindir de los servicios de almacenamiento y depósito prestados en exclusividad por EDCADASSA. Por ejemplo las mercaderías transportadas por servicios de courriers (dadas las características de servicio express) son retiradas el mismo día en que arriban al aeropuerto y por lo tanto no son almacenadas en el depósito fiscal. Otro ejemplo es el de las mercaderías en tránsito que pasan por el aeropuerto internacional y siguen hacia otros recintos fiscales dentro del país o hacia otros países.³⁰

181. Sin embargo, en ambos casos no se puede evitar demandar servicios a EDCADASSA, ya sea para manipuleo y nacionalización de la mercadería³¹ (en el primer ejemplo) o para manipular y redespachar la mercadería en tránsito (en el segundo ejemplo). En definitiva, los servicios provistos por EDCADASSA son insustituibles.³²

182. Incluso la empresa DHL, que presta servicios de transporte aéreo de correo tipo courier y posee su propio depósito fiscal fuera de Ezeiza, debe abonar una tarifa a EDCADASSA por pasar por el aeropuerto de Ezeiza, aunque la tarifa que abona es

²⁸ Las operaciones conexas incluyen los servicios de autogestión de impo/expo, informe de gestión, pago automático y telegestión y subasta de mercaderías en rezago.

²⁹ Los servicios de logística no forman parte de la concesión otorgada por el Estado a EDCADASSA. Estos servicios comprenden las siguientes prestaciones: desconsolidado express, notificación y entrega de guías, servicios de operarios, seguridad, espacios y demás utilidades, cargo handling, coordinación de elementos de carga.

³⁰ Las mercaderías en tránsito que no son despachadas en forma instantánea permanecen en bodegas (propiedad de EDCADASSA) separadas de los depósitos fiscales.

³¹ En el caso que la mercadería no entre al depósito fiscal el courier deberá abonar una tarifa equivalente a un día de estadía.

³² En este sentido, ver testimonio Ricardo Gimenez, Gerente General para Argentina de Federal Express Corporation, obrante a fs.1686/1689.

menor a la abonada por el resto de las empresas de courier que nacionalizan la mercadería en el aeropuerto.

183. Considerando lo explicado, los servicios de estibaje y los servicios de almacenamiento y depósito pueden demandarse en forma separada. Estos servicios no constituyen servicios complementarios ni servicios que en sí mismos puedan ser sustituibles debido a su especificidad. Por otro lado, las actividades conexas son servicios prestados para la carga que ingresa al depósito fiscal, por lo que sólo podrán ser demandados en conjunto con los servicios de almacenamiento y depósito. De este análisis se concluye que deben considerarse como mercados relevantes del producto **(a) los servicios de estibaje** y **(b) los servicios de almacenamiento y depósito y los servicios de actividades conexas.**

184. La provisión de espacios para hangares consiste en el alquiler de estos espacios para guardado y mantenimiento de aeronaves. Estos lugares se encuentran en las proximidades de las pistas y plataformas y se comunican con ellas a través de accesos. El explotador aeroportuario es el encargado de asignar estos espacios a las aerolíneas. Los espacios para hangares no presentan sustitutos desde el punto de vista de la demanda y por ello conforman un mercado relevante en sí mismo.

185. El explotador aeroportuario ofrece una serie de servicios a las aerolíneas en el interior de las terminales del aeropuerto; estos servicios comprenden la puesta a disposición de las empresas de espacios para oficinas administrativas, mostradores para realizar el check-in de los pasajeros y espacios para la instalación de salones VIP.

186. La demanda de estos servicios proviene de las aerolíneas y se realiza en forma conjunta. No son sustituibles entre sí y tampoco es posible sustituirlos por otros servicios.³³

187. Desde el punto de vista de la oferta, todos estos servicios son provistos por el explotador de las terminales aeroportuarias. Dado un espacio físico restringido, el

³³ En algunos casos las aerolíneas no demandan espacios para salones VIP para sus pasajeros, con lo cual estos servicios no son estrictamente complementarios de los servicios de oficinas administrativas y mostradores.

explotador aeroportuario puede redistribuir el espacio disponible entre los distintos servicios. En otras palabras, estos servicios presentan un alto grado de sustitución entre sí por el lado de la oferta.

188. Las características mencionadas hacen que estos servicios formen parte de un mismo mercado relevante, el mercado de **alquiler de espacios de mostradores, oficinas y salones VIP**.

189. Por último, los servicios ofrecidos por AA2000 a los pasajeros incluyen: salas de embarque y pre-embarque, espacios para estacionamiento de vehículos y servicios de gastronomía. No se profundizará en el análisis de estos mercados relevantes debido a que no existen respecto de ellos relaciones horizontales ni verticales entre AA2000 y LAPA SA.

VII.B.4.iii. Definición del mercado geográfico relevante para los servicios aeroportuarios

190. Para la definición del mercado geográfico relevante se debe considerar, principalmente, la sustitución por el lado de la demanda. Si los consumidores de un determinado bien o servicio están dispuestos a trasladarse de una determinada zona geográfica a otra para demandar el bien o servicio en cuestión, deberán considerarse ambas zonas geográficas dentro del mismo mercado relevante.

191. En el análisis precedente se han delimitado distintos mercados relevantes de producto para los servicios aeroportuarios. Debe destacarse que una vez que una aerolínea ha optado por utilizar un aeropuerto, deberá demandar todos los servicios aeroportuarios y no aeroportuarios en ese aeropuerto. Lo que se analiza en esta sección es la competencia entre aeropuertos desde el punto de vista de la demanda de las aerolíneas en Argentina. Específicamente, se contesta la siguiente pregunta: ¿Puede una aerolínea que vuela en Argentina sustituir un aeropuerto concesionado a AA2000 (el Grupo A del SNA) por otro ante cambios en los precios de los servicios aeroportuarios, sin que ello implique una desventaja sustancial respecto de las aerolíneas que operan desde los aeropuertos del Grupo A del SNA?

192. Una característica técnica relevante para analizar la sustituibilidad de un aeropuerto por otro es la capacidad de la infraestructura (pistas y plataformas) para asistir el aterrizaje y estacionamiento de aeronaves de distintos tamaños. Por ejemplo, si se considera la demanda de servicios de aterrizaje y estacionamiento de una empresa que realiza vuelos internacionales (que requieran aeronaves de gran porte), un aeropuerto cuya infraestructura no es adecuada para el aterrizaje de naves de gran porte no estará incluido en el mismo mercado relevante que un aeropuerto que sí posee estas características.
193. La naturaleza de la competencia entre aeropuertos difiere según el rol que cumplan los mismos en el transporte aéreo, pudiendo distinguirse los casos de aeropuertos que son el origen o destino de determinadas ruta de aquellos casos que cumplen el rol de aeropuerto distribuidor (*hub*).
194. Los factores que inciden en la posibilidad de sustitución de un aeropuerto que cumple el rol de origen o destino por otro son: ubicación geográfica de los aeropuertos (siendo la variable clave la cercanía a las ciudades y su importancia como centro de turismo o negocios), costo de transporte para la línea aérea y costo de transporte para los usuarios del servicio de transporte aéreo. Ante un aumento del precio de los servicios aeroportuarios, una aerolínea podrá cambiar el aeropuerto de origen o destino de la ruta si existe un aeropuerto alternativo ubicado relativamente cerca y si los costos de transporte (en dinero y tiempo) para los pasajeros entre el aeropuerto que aumentó el precio y el nuevo aeropuerto son similares. Si existe tal posibilidad de sustitución, ambos aeropuertos están dentro del mismo mercado geográfico.
195. A diferencia de los aeropuertos considerados como origen-destino, las variables de decisión más importantes para una aerolínea en el momento de optar por un aeropuerto distribuidor o *hub* son el uso eficiente de las aeronaves y el diseño de rutas que minimicen los costos de abastecer un determinado número de rutas. Por lo tanto, pierden peso los costos de transporte y la ubicación geográfica en la decisión de ubicación del *hub*, y ello permite incluir dentro del mismo mercado geográfico relevante aeropuertos que se encuentran a una mayor distancia.

196. En relación con la sustitución de aeropuertos por el lado de la demanda en el tráfico origen-destino, la Comisión Europea analizó la posibilidad que tiene una aerolínea de elegir entre diferentes aeropuertos y consideró que más allá de una determinada distancia los aeropuertos no pueden ser considerados como sustitutos. Particularmente, en una reciente decisión dicho organismo determinó que incluso los aeropuertos internacionales más cercanos al aeropuerto de Frankfurt no eran sustitutos de éste.³⁴
197. Desde el punto de vista de la oferta, los costos de duplicar la infraestructura aeroportuaria (pistas, accesos, plataformas) para asistir el aterrizaje y estacionamiento de las aeronaves son muy altos debido a la existencia de importantes costos hundidos y a la indivisibilidad de la capacidad. Por ello, desde la óptica de la asignación eficiente de los recursos es deseable que exista (para un nivel significativo de demanda) un único aeropuerto para abastecer una ciudad o zona geográfica. Las economías de escala que presentan los servicios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, los costos de transporte hacia el aeropuerto y el nivel de la demanda de transporte aéreo determinan la zona de influencia de cada aeropuerto.
198. En Argentina, como consecuencia del relativamente bajo volumen de tráfico aéreo, la mayoría de las ciudades y regiones poseen un único aeropuerto con capacidad para atender aeronaves para vuelos comerciales nacionales o internacionales. Una aerolínea que desea ofrecer servicios de transporte aéreo de cabotaje entre dos ciudades determinadas del país (ruta), no puede elegir entre diferentes aeropuertos desde los cuales o hacia los cuales brindar el servicio.
199. Dado el nivel de la demanda de transporte aéreo y la configuración de la demanda, que está muy concentrada en la Ciudad de Buenos Aires, se puede afirmar que los aeropuertos argentinos integrantes del Grupo A son monopolios naturales.
200. En el país existen solamente dos aeropuertos importantes que están ubicados a escasa distancia el uno del otros: el Aeroparque Jorge Newbery y el Aeropuerto de Ezeiza. A pesar de esta cercanía, las características de la demanda que enfrenta cada uno difieren. Los vuelos asistidos por Aeroparque son básicamente de cabotaje e internacionales de

³⁴ Decisión de la Comisión Europea 98/190/EC. OJ L 72, 11.03.1998.

corta distancia (regionales). En el año 2000, el 90% de los vuelos asistidos por el Aeroparque fueron de cabotaje. Por el contrario, el 88% de los vuelos asistidos en Ezeiza en el mismo período fueron internacionales (de corta y larga distancia).³⁵ Esto obedece a dos razones: en primer lugar, Aeroparque tiene una pista demasiado corta para aviones de gran porte (que son los usados para vuelos internacionales de larga distancia); en segundo lugar, Ezeiza no sería una alternativa atractiva para quienes realizan viajes cortos desde Buenos Aires (ya que en tales casos, la incidencia del tiempo de traslado al aeropuerto es mayor).³⁶

201. Lo anterior justifica tratar incluso a Aeroparque y Ezeiza como mercados relevantes distintos. Además, al estar ambos aeropuertos en manos de un mismo explotador (AA2000), carecería de sentido a los fines del presente análisis considerar que ellos son sustitutos entre sí. Esto mismo se aplica a los aeropuertos de Salta – Jujuy, que, aunque están próximos entre sí, ambos pertenecen al Grupo A del SNA explotado por AA2000.³⁷

202. Existen otros aeropuertos de importancia menor que están próximos entre sí: Resistencia – Corrientes y Santa Fe – Paraná. Más allá de que estos aeropuertos puedan resultar sustitutos entre sí en los tramos de mayor distancia, su participación en el total del tráfico de pasajeros de Argentina es muy baja, por lo que no tienen relevancia a los fines del presente dictamen

203. Del análisis precedente se desprende que cada uno los aeropuertos dados en concesión a AA2000 no tiene sustitutos, con la excepción de los aeropuertos mencionados en el párrafo precedente. Así lo ratifican las declaraciones testimoniales brindadas en el presente expediente por el Sr. Antonio Mata Ramayo, vicepresidente Ejecutivo del Directorio de Aerolíneas Argentina S.A., y del Sr. Devoto, Director de Dinar Líneas Aéreas³⁸

³⁵ En base a datos aportados por el ORSNA al expediente.

³⁶ Existen otros aeropuertos de importancia menor que se encuentran próximos entre sí: Corrientes – Resistencia; Salta – Jujuy; y Paraná – Santa Fe.

³⁷ Sin perjuicio de ello, cabe señalar que el aeropuerto de Jujuy aún no ha sido traspasado a AA2000.

³⁸ Audiencia Testimonial realizada en el marco del presente expediente al Sr. José Luis Devoto, Director y Apoderado de Dinar Líneas Aéreas, obrante a fs.1706/1708.

204. En consecuencia, se consideran en el presente dictamen como mercados relevantes a los servicios aeroportuarios, según fueron definidos anteriormente, en cada uno de los aeropuertos del Grupo A, con excepción de Corrientes – Resistencia y Santa Fe – Paraná, que se encontrarían dentro de un mismo mercado.

VII.B.5. Características de los mercados relevantes

205. Como introducción al análisis de las particularidades de los mercados relevantes involucrados, es importante destacar la importancia de AA2000 en el SNA.

Cuadro N° 8: Movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en el SNA por Grupo de aeropuertos, año 2000.

Aeropuertos	AERONAVES		PASAJEROS		CARGAS (Kg)	
	Cabotaje	Internacional	Cabotaje	Internacional	Cabotaje	Internacional
Aeroparque	22%	18%	44%	10%	46%	1%
Ezeiza	1%	69%	1%	85%	13%	99%
Córdoba	8%	4%	12%	2%	3%	0.02%
Mendoza	3%	0.1%	5%	0.02%	6%	0.2%
Total Grupo A	68%	95%	88%	100%	92%	100%
Total Grupo B	32%	5%	12%	0%	8%	0%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%	100%
TOTAL (cantidad)	610,481	82,611	13,949,449	7,348,088	59,227,918	171,918,840

Fuente: CNDC en base a datos del ORSNA.

206. Los datos del cuadro muestran que el diseño de la estructura del mercado aeroportuario definida para la concesión a un explotador privado le permite a AA2000 concentrar casi la totalidad del volumen de pasajeros y carga.

207. A su vez, puede observarse en el Cuadro N° 8 que existe una gran asimetría entre los aeropuertos argentinos. El Aeroparque asiste el 44% de los pasajeros de cabotaje y el aeropuerto de Ezeiza el 85% de los pasajeros internacionales del país. El aeropuerto que los sigue en volumen de tráfico es el de Córdoba que concentra el 12% del volumen de pasajeros de cabotaje y el 2% del volumen internacional.

VII.B.5.i. Servicios de aterrizaje y estacionamiento

208. Como ya se mencionó, AA2000 posee los derechos de explotación de los aeropuertos a través del Contrato de Concesión de Aeropuertos que le otorga la exclusividad para la prestación de servicios aeroportuarios en los aeropuertos del Grupo

A del SNA. Por lo tanto, su participación de mercado en los servicios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves es del 100% en cada uno de los aeropuertos del Grupo A.

VII.B.5.ii. Servicios de pasarelas telescópicas

209. Los mercados geográficos relevantes para los servicios de pasarelas telescópicas son los siguientes aeropuertos y sus zonas de influencia: Aeroparque, Salta, Tucumán, Iguazú y Bariloche. En estos aeropuertos AA2000 presta estos servicios con carácter de exclusividad con lo cual su participación de mercado es del 100%.

VII.B.5.iii. Servicios de asistencia en tierra a aeronaves

210. Los servicios de asistencia en tierra a aeronaves presentan características tecnológicas que permiten su prestación a través de mercados competitivos. En Argentina, INTERCARGO es la empresa que posee la exclusividad para la prestación de los servicios de asistencia en tierra a aeronaves. Sin embargo, la regulación permite la autoprestación y la prestación a terceros a través de empresas o uniones temporarias de empresas (UTE) en el caso del transporte de pasajeros de cabotaje. En el caso de transporte internacional, las aerolíneas sólo pueden autoprestarse como alternativa al servicio ofrecido por INTERCARGO. En consecuencia, en dicho segmento la única empresa que puede prestar servicios a terceros es INTERCARGO. La regulación impide empresas especializadas en la prestación del servicio de asistencia en tierra ingresen al mercado tanto en el transporte de cabotaje como en el internacional.³⁹

211. En el año 2009, AA2000 adquirirá los derechos para explotar los servicios de asistencia en tierra a aeronaves. Si bien será la única prestadora de servicios de asistencia en tierra a aeronaves a terceros, su poder de mercado estará de alguna forma limitado por las líneas aéreas que opten por autoprestarse o conformar una UTE en el caso de vuelos de cabotaje.

212. En otros países existen mercados de servicios de asistencia en tierra más competitivos que en Argentina. Por ejemplo la Unión Europea, con el objetivo de lograr mercados competitivos, obligó a los Estados Miembro a llevar adelante las acciones pertinentes para

asegurar el libre acceso a los aeropuertos a los prestadores de servicios de asistencia en tierra, tanto para la prestación a terceros como para la auto prestación.⁴⁰ Sólo en caso de existir limitaciones de espacio o problemas de seguridad en los aeropuertos de la UE, los explotadores aeroportuarios pueden limitar a dos el número de prestadores a terceros de determinados servicios de asistencia en tierra y también a dos el número de aerolíneas que realicen autoprestación de estos servicios. A su vez, la directiva establece que en caso de imponerse limitaciones en el número de prestadores en un aeropuerto, al menos uno de ellos no debe estar controlado por el explotador aeroportuario, ni por un usuario del aeropuerto que transporte más del 25% de los pasajeros o de la carga del aeropuerto.

VII.B.5.iv. Servicios de espacios para hangares y servicios de espacios de mostradores, oficinas y salones VIP

213. Los derechos de exclusividad otorgados por el Contrato de Concesión de Aeropuertos a AA2000 para todos estos servicios generan una participación del 100% tanto en el mercado de servicios de hangares como en el mercado de espacios de mostradores, oficinas y salones VIP en todos los aeropuertos de Grupo A del SNA.

VII.B.5.v. Servicios de estibaje y servicios de almacenamiento, depósito y actividades conexas

214. El contrato de concesión de los servicios de depósitos fiscales otorga la exclusividad a EDCADASSA, empresa en la que AA2000 posee en usufructo el 45% de las acciones, para la prestación de los servicios de estibaje, almacenamiento, depósito y actividades conexas a las cargas que utilizan los depósitos fiscales en los aeropuertos de Ezeiza, Aeroparque, Mendoza, Mar del Plata y Córdoba. EDCADASSA posee el 100% de participación en todos estos mercados relevantes.

215. Además, AA2000 presta en exclusividad los servicios de estibaje, depósito, almacenamiento y actividades conexas en el aeropuerto de Tucumán, como se establece en el Contrato de Concesión de Aeropuertos, contando por lo tanto con el 100% de participación en este mercado.

³⁹ Ley 2.145/1.973 y Decretos 480/1.994 y 698/2.001.

VII.B.5.vi. Servicios de logística

216. Los servicios de logística son prestados por EDCADASSA sólo en el aeropuerto de Ezeiza. Como se mencionó anteriormente, estos servicios se prestan en condiciones de competencia, dado que existen varias empresas participantes. Los competidores de EDCADASSA en el servicio de desconsolidado express son Danza, EGL y Panalpina; en el servicio de notificación y entrega de guía son Martín Aviation y CMS; en el servicio de cargo handling son Lan Chile, Munser, Prodexpo, Martín Aviation, Crossracer, CMS, STAF, Air France y Lufthansa; en los servicios de coordinación de elementos de carga son Intercargo, AGS y Aerohandling; por último en los servicios de informe de gestión son todas las empresas que brindan el resto de los servicios.

VII.B.6. Barreras a la entrada del mercado de servicios aeroportuarios

217. La amenaza de entrada de nuevas empresas a un mercado relevante puede constituir una disuasión importante para que la empresa que posee poder de mercado no realice conductas que restrinjan o distorsionen la competencia. Por ello, en esta sección del dictamen se analiza la existencia de limitaciones a la entrada a los mercados relevantes de servicios aeroportuarios.

218. El análisis de la entrada a un mercado debe basarse en tres variables: el tiempo que demande la entrada, la probabilidad que la entrada se produzca (lo que obliga a preguntarse si la entrada es rentable) y el grado de influencia de la eventual entrada sobre los precios de mercado. De acuerdo al estudio de estas variables, se podrá determinar si la entrada o la amenaza de entrada limitarán el ejercicio de poder de mercado de la empresas fusionadas.

219. La existencia de un contrato de concesión entre el Estado Nacional y la sociedad AA2000, a través del cual el concedente entrega la exclusividad para la explotación y administración de la infraestructura aeroportuaria del Grupo A del Sistema Nacional de Aeropuertos, constituye una barrera legal a la entrada de otros explotadores aeroportuarios que puedan competir con AA2000.

⁴⁰ Directiva 96/67 del Consejo de la Unión Europea.

220. Tal exclusividad sólo puede ser modificada o suspendida en el período de prórroga del contrato; es decir, una vez vencidos los primeros veinte años de concesión. Esto determina que exista un monopolio legal, al menos hasta el año 2029, de los servicios aeroportuarios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, los servicios de pasarelas telescópicas y los servicios de alquileres de espacios para hangares, mostradores, oficinas y salones VIP.⁴¹
221. La existencia de tales barreras legales hace innecesario el análisis de las barreras tecnológicas a la entrada que puedan existir en los mercados de servicios aeroportuarios de servicios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, los servicios de pasarelas telescópicas y los servicios de alquileres de espacios para hangares, mostradores, oficinas y salones VIP.
222. A continuación se analizará la existencia de barreras tecnológicas, legales y estratégicas en los mercados de servicios de asistencia en tierra. La tecnología de producción de los servicios de asistencia en tierra a aeronaves no posee características propias de un monopolio natural. La prestación de estos servicios no requiere inversiones significativas que constituyan costos hundidos y las economías de escala no son de una magnitud tal que no sea rentable que más de una empresa sirva todo el mercado.
223. En los mercados de servicios de asistencia en tierra existen dos barreras legales a la entrada. La primera es la legislación vigente que no permite la entrada al mercado de firmas especializadas en la provisión de servicios de rampa⁴². La prohibición de prestar el servicio a través de UTEs a empresas de transporte aéreo internacional constituye una barrera de entrada adicional.
224. La otra barrera legal a la entrada a este mercado es la Resolución 587/2001 de la Fuerza Aérea que regula los aspectos técnicos y operativos de la prestación de los servicios de rampa a las empresas que se autoprestan o forman UTEs para la prestación de estos servicios. En primer lugar, se debe destacar que la habilitación a las empresas y a su personal y la regulación de la prestación de estos servicios la realiza uno de los

⁴¹ Decreto 375/97, artículos 12, 17 inc. 34; Contrato de Concesión, aprobado por el Decreto 163/98.

accionistas (Ministerio de Defensa a través de la Fuerza Aérea) de la empresa que posee la exclusividad para la prestación del servicio a terceros, INTERCARGO SAC. El rol dual de regulador-prestador de la Fuerza Aérea puede actuar como un mecanismo de disuasión a la entrada debido a la potencialidad de un trato desigual para las firmas que operan en este mercado. En segundo lugar, los requisitos técnico-operativos impuestos por esta resolución podrían limitar la posibilidad de entrada de nuevas firmas.

225. En la actualidad las barreras a la entrada en el mercado de servicios de depósitos fiscales situados en los aeropuertos internacionales provienen del Contrato de Concesión de la empresa EDCADASSA, que otorga la exclusividad para la prestación de estos servicios y por ende asegura el monopolio de esta empresa. Como se dijo, esa exclusividad, a partir de 2009, pasará a AA2000.

226. Considerando la existencia de altas barreras a la entrada en los mercados de servicios aeroportuarios y la exclusividad que posee AA2000 en la prestación de los servicios más importantes de cada aeropuerto perteneciente al Grupo A, se puede concluir que AA2000 posee poder de mercado en cada uno de los aeropuertos de este grupo para la prestación de los siguientes servicios aeroportuarios: servicio de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves, servicio de pasarelas telescópicas, servicios de alquiler de hangares, servicios de alquileres de mostradores oficinas y salones VIP y servicios de estibaje, depósito, almacenamiento y actividades conexas para las cargas que ingresan a los depósitos fiscales. Además, AA2000 adquirirá, en el 2009, poder de mercado en la prestación de los servicios de asistencia en tierra a aeronaves hoy en manos de Intercargo.

VIII EFECTOS DE LA OPERACIÓN

227. AA2000 opera 32 aeropuertos en Argentina. El Cuadro N° 9 muestra que estos aeropuertos concentran aproximadamente el 70% del movimiento de aeronaves, el 92% del movimiento de pasajeros y el 98% del movimiento de carga de cabotaje e internacional del país.

⁴² Contrato de Intercargo SAC, Ley 2.145/73 y Decretos N° 480/94 y 698/01. No se permite el ingreso de empresas cuyo único objeto sea la prestación de servicios de asistencia en tierra a las líneas aéreas.

Cuadro N° 9: Participación en el movimiento de aeronaves, pasajeros y carga de cabotaje e internacional del cada uno de los grupos del SNA, 2000.

Aeropuertos	Aeronaves	Pasajeros	Carga (kg)
Grupo A	71%	92%	98%
Grupo B	29%	8%	2%
TOTAL	100%	100%	100%

Fuente: CNDC en base a datos del ORSNA..

228. LAPA al momento de la operación tenía una participación del 41% del total de pasajeros de cabotaje transportados (enero- octubre del 2001). Más allá de la participación actual de la compañía aérea, la existencia de bajas barreras de entrada para la incorporación de nuevas rutas tanto nacionales como internacionales le otorgan la posibilidad de ampliar su red de transporte aéreo en forma rápida y sin grandes costos. De hecho, LAPA se encuentra autorizada para volar varias rutas nacionales e internacionales que no vuela en la actualidad.
229. Las líneas aéreas, en el proceso productivo de los servicios de transporte aéreo, incorporan y combinan diversos insumos, tales como aeronaves, personal y servicios aeroportuarios. Dadas las características tecnológicas del servicio de transporte aéreo, las aeronaves requieren de una infraestructura específica para poder vincular el medio de transporte terrestre con el aéreo. Esta infraestructura la constituyen los aeropuertos, los cuales son infraestructuras esenciales para prestar el servicio de transporte aéreo.
230. En los mercados donde existen infraestructuras del tipo “cuello de botella” (aeropuertos, gasoducto, red de transporte de energía eléctrica) la práctica regulatoria recomienda⁴³ la separación vertical. Solamente de este modo se pueden evitar los comportamientos del explotador de la infraestructura esencial “aguas arriba” que tengan por objeto excluir a rivales en el mercado “aguas abajo”.
231. En este sentido, la literatura internacional es muy precisa. El Banco Mundial, en un reciente trabajo sobre privatizaciones y concesiones en el sector transporte, expresa que resulta desaconsejable que quien necesita la infraestructura esencial sea a su vez quien opera esa infraestructura, ya que lo contrario “podría resultar en que los competidores de

⁴³ Ver Viscusi, Vernon y Harrington “Economics of Regulation and Antitrust”, The MIT Press, 1997

bajo costo sean excluidos de los mercados que, de otro modo, hubieran ganado.” Y expresamente se desaconseja, por esa razón, “la concesión de un aeropuerto a una compañía que también es dueña de una aerolínea”.⁴⁴

232. La presente operación corresponde a una integración vertical entre el explotador de la infraestructura esencial para prestar el servicio de transporte aéreo y una de las principales empresas de transporte aéreo. Se debe destacar que en esta operación de concentración, el comprador no es sólo un explotador aeroportuario cualquiera, sino que es el concesionario del grupo más importante del SNA. Los aeropuertos que opera no poseen sustitutos en sus áreas de influencia, según se explicó al definir el mercado relevante.

233. No existen en el mundo desarrollado casos análogos de concesiones aeroportuarias que hayan entregado a un mismo explotador un porcentaje tan alto de los aeropuertos más importantes de un país como es el caso de la concesión del Grupo A de aeropuertos en Argentina. En general, los procesos de concesión licitan separadamente cada aeropuerto o se conforman varios grupos de aeropuertos. Por ejemplo, en Australia, al privatizar los aeropuertos a través de la Airports Act de 1996,⁴⁵ se impusieron limitaciones a la propiedad cruzada de aeropuertos.

234. Tampoco existen en el mundo desarrollado casos en los que se controle simultáneamente una línea aérea y un conjunto tan importante de aeropuertos. De hecho, varios países incluyen en sus regulaciones aeroportuarias restricciones explícitas a las participaciones de las líneas aéreas en la operación de los aeropuertos. Por ejemplo, la citada Airports Act de 1996 de Australia establece que la participación que una aerolínea puede tener en la compañía explotadora de los aeropuertos no puede superar el 5%⁴⁶. En el mismo sentido, en Chile las Bases de Licitación⁴⁷ de aeropuertos especifican que las compañías concesionarias de los aeropuertos no podrán estar integradas con empresas de transporte aéreo.

⁴⁴ Privatization and Regulation of Transport Infrastructure. The Regulation of Transport Infrastructure and Services, a Conceptual Overview, World Bank Institute, 2000. Página 38.

⁴⁵ Airports Act de 1996. Attorney General's Department. Australia (1996).

⁴⁶ Airports Act de 1996. Attorney General's Department. Australia (1996).

⁴⁷ Bases de Licitación. Concesión Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez de Santiago. Unidad Ejecutiva Concesiones Aeroportuarias y Multisectoriales del Ministerio de Obras Públicas de Chile (1997).

235. La razón por la cual distintas legislaciones del mundo prohíben la integración vertical entre aeropuertos y aerolíneas es la de evitar que el explotador aeroportuario se valga de su posición para favorecer a su aerolínea en perjuicio de las competidoras y, de ese modo, traslade el poder de mercado que posee en la prestación de servicios aeroportuarios al mercado de transporte aéreo.
236. Ése, precisamente, es el efecto probable de la operación notificada. Existe un alto riesgo de que AA2000 discrimine en los servicios aeroportuarios a las líneas aéreas distintas de LAPA para beneficiar a ésta tanto en lo referido al costo como a la calidad de dichos servicios. Gracias a ese beneficio, y dada la existencia de bajas barreras a la entrada al transporte aéreo, LAPA podría aumentar su participación no sólo en las rutas que ya opera sino también en otras rutas.
237. Adicionalmente, la existencia de un explotador aeroportuario integrado con una línea aérea generará barreras a la entrada al transporte aéreo, debido a que el potencial entrante podrá verse intimidado ante la posibilidad de que se lo discrimine una vez que comience a ofrecer el servicio de transporte aéreo o se le dificulte el ingreso.
238. Una integración vertical puede favorecer la competencia cuando ella permite que haya una competencia más robusta entre empresas integradas. Esa posibilidad no existe en el caso bajo análisis precisamente porque AA2000 goza de un monopolio legal. Ello impide que un potencial entrante ingrese en ambos mercados (el de los aeropuertos y el de las líneas aéreas) simultáneamente.
239. Una ventaja adicional que obtendría LAPA mediante la operación notificada sería la posibilidad de acceder a la información de los competidores. AA2000, por ser el explotador aeroportuario, tiene acceso a información relativa a la cantidad de vuelos, pasajeros y carga que transporta cada aerolínea a través de sus aeropuertos. Estas variables hacen al diseño estratégico de las políticas comerciales y son una herramienta competitiva que puede ser utilizada por el explotador aeroportuario para mejorar el posicionamiento de LAPA aprovechando las ventajas que da el mayor acceso a la información.

240. El explotador aeroportuario podría realizar innumerables conductas tendientes a excluir a los competidores de su aerolínea o a aumentarles notablemente sus costos de operación. Asimismo, el efecto de esas conductas puede ser el de “ahuyentar” a los potenciales competidores que evalúen la posibilidad de ingresar al mercado de las líneas aéreas. Entre tales conductas, pueden mencionarse las siguientes: negativa de venta o discriminación en las condiciones de acceso a las instalaciones, discriminación de precios, disminución en la calidad de los servicios ofrecidos dentro del aeropuerto, subsidios cruzados, elevación de costos de transacción y transferencia de costos del servicio de transporte aéreo al servicio aeroportuario. A continuación se describen en detalle las conductas discriminatorias que podría realizar AA2000 en cada uno de los mercados en los que participa.

VIII. A. SERVICIOS AERONÁUTICOS

241. Como se mencionara anteriormente, estos servicios están concesionados en exclusividad a AA2000, por lo que el explotador posee el 100% de participación en los mercados de servicios de aterrizaje y estacionamiento de aeronaves y servicios de pasarelas telescópicas.

242. Utilizando su posición dominante, el explotador aeroportuario integrado verticalmente podría cobrar precios superiores a las líneas aéreas que compiten con la suya, otorgar acceso preferencial a los aviones de LAPA y negar o retrasar temporalmente el acceso a las pasarelas telescópicas. En principio, la discriminación de precios por parte del explotador aeroportuario no sería posible porque los servicios aeroportuarios están regulados, siendo el ORSNA el responsable de fijar el nivel tarifario para estos servicios. Sin embargo, aun cuando las tarifas estén reguladas, el explotador podría discriminar precios entre su aerolínea y las competidoras a través de variantes de difícil control, como los descuentos encubiertos implementados con distintas tasas de interés implícitas o diferencias en los plazos de pago.

243. En tal sentido, el Numeral 17.4 del Reglamento General de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos del Sistema Nacional de Aeropuertos (aprobado por Res. ORSNA 96/2001) faculta a AA2000, en tanto acreedor de tasas aeroportuarias, “a aplicar los

intereses que correspondan y a solicitar a la autoridad administrativa competente la aplicación de las multas o inhabilitaciones, revocación o cancelación de los permisos de uso para operar en el aeropuerto y cualquier otra medida autorizada por la normativa específica vigente, sin perjuicio de la facultad . . . de iniciar las acciones administrativas y/o judiciales pertinentes para obtener el pago de los montos adeudados por ese concepto.” Como se puede advertir, el ejercicio por parte de AA2000 de las facultades citadas es discrecional y bien podría usarse en beneficio de alguna aerolínea en particular.

244. Adicionalmente, AA2000 podría brindar servicios de inferior calidad a los rivales de LAPA. Los matices de tales diferencias en calidad serían difíciles de advertir, incluso para las propias aerolíneas discriminadas, y es poco probable que ello se vea remediado por los mecanismos de control regulatorio existentes, que prohíben la discriminación en general pero no fijan standards objetivos de calidad. Sobre este punto se volverá más adelante.

VIII.B. SERVICIOS NO AERONÁUTICOS

245. AA2000 posee el 100% de participación en los mercados de alquiler de hangares, mostradores, oficinas y salones VIP. Si se integra con LAPA tendrá incentivos para beneficiar a su propia línea aérea cobrándole menores precios por estos servicios que al resto de las empresas. Los precios de estos servicios no se encuentran regulados sino que son pactados entre las partes.

246. Estos servicios son componentes importantes de la calidad del servicio que las compañías aéreas ofrecen a los pasajeros. Por ello, la discriminación en estos servicios podría contribuir a la exclusión de los rivales de la aerolínea integrada. Así, podría beneficiarse a LAPA, por ejemplo, otorgándole una mayor cantidad de mostradores y oficinas o mejor ubicación de estos espacios dentro del aeropuerto, o limitando los espacios para salones VIP a otras aerolíneas. Como se puede advertir, estas variables son de difícil control.

247. Asimismo, al no estar regulados estos servicios, AA2000 podría incrementar sus precios respecto de todas las aerolíneas, incluida LAPA, lo cual difícilmente podría ser

tachado de discriminatorio. Esta situación generaría mayores costos para todas las aerolíneas, incluyendo a LAPA, pero en el caso de que ésta y AA2000 estén integradas ese mayor costo significaría una redistribución interna de ingresos entre AA2000 y LAPA, y no una pérdida de competitividad como la que sufrirían las restantes aerolíneas.

VIII.C. SERVICIOS DE DEPÓSITO FISCAL

248. En la actualidad, EDCADASSA, empresa controlada por AA2000, posee la exclusividad para prestar los servicios de estibaje, depósito y almacenamiento y actividades conexas a la carga que ingresa a los depósitos fiscales, por lo que su participación en cada uno de estos mercados es del 100%. El servicio de estibaje es ineludible para todas las empresas que transportan cargas internacionales, por lo que AA2000 (a través de EDCADASSA o directamente en Tucumán) podría beneficiar a su compañía aérea cobrándole menores tarifas o brindándole prioridad a la asistencia de su carga.

249. Con relación al mercado de servicios de almacenamiento y depósito y actividades conexas, las compañías aéreas demandan los servicios del depósito fiscal dentro del aeropuerto. Por ello, existe también en este mercado la posibilidad de que las líneas aéreas se vean perjudicadas a través de conductas discriminatorias tanto en lo referido al precio como a la calidad del servicio brindado por el explotador del depósito fiscal, al estar éste integrado con una compañía aérea.

250. En este sentido, el Gerente General para Argentina de Federal Express Corporation expresó su preocupación respecto de la integración vertical entre AA2000 (que controla EDCADASSA) y LAPA porque si, eventualmente, LAPA se dedicara al negocio del courier, podría, a través de EDCADASSA, obtener información comercial sensible acerca del negocio de Federal Express, tal como la relativa a los clientes y el volumen transportado. El acceso a esta información por parte de LAPA daría a ésta una

importante ventaja competitiva. Asimismo, según señaló el testigo, EDCADASSA podría beneficiar a LAPA imponiéndole costos menores que a las otras aerolíneas.⁴⁸

251. Los servicios de estibaje, depósito y almacenamiento se rigen por un tarifario que establece la FAA. Esto acota la posibilidad de aumentos de las tarifas, pero no impediría que se cobraran tarifas diferenciales por debajo de la tarifa regulada ni que se presten servicios de diferente calidad con el objetivo de beneficiar a LAPA. En tal sentido, debe tenerse presente que EDCADASSA ofrece descuentos por volumen cuya magnitud no se encuentra regulada; valiéndose de tales descuentos o de mecanismos similares, AA2000 podría beneficiar a LAPA a pesar de la regulación de tarifas.

VIII.D. SERVICIOS DE ASISTENCIA EN TIERRA

252. A diferencia de lo que ocurre en otros países, en Argentina la regulación de los servicios de asistencia en tierra no permite que exista competencia, ya que se le concedió a INTERCARGO el monopolio legal de la prestación de estos servicios en virtud del contrato firmado entre dicha empresa y la FAA en 1990.

253. A partir del año 2009, AA2000 tendrá la exclusividad para la prestación de estos servicios. La posibilidad de ejercer el poder de mercado que brinda la exclusividad se vería limitada por aerolíneas que opten por autoprestarse o que constituyan UTEs. para prestar a terceros. Sin embargo, las aerolíneas que opten por la autoprestación o por prestar el servicio a terceros deberán enfrentar una serie de dificultades. Por un lado, la autoprestación y la prestación a terceros está fuertemente limitada por regulaciones técnicas y operativas⁴⁹ y, por otro lado, las líneas aéreas que optan por estas modalidades deben pagar un canon a AA2000 en concepto de uso de las instalaciones aeroportuarias. Esto último le permitiría a AA2000 restringir el acceso a las líneas aéreas que pretendan prestar el servicio de asistencia en tierra.

254. La existencia de integración vertical entre AA2000 y LAPA S.A. reforzará los incentivos a restringir la competencia en el mercado de servicios de asistencia en tierra a

⁴⁸ Audiencia Testimonial realizada en el marco del presente expediente al Sr. Ricardo Gimenez, Gerente General para Argentina de Federal Express Corporation, obrante a fs.1686/1689.

⁴⁹ Resolución 587/01 de FAA.

aeronaves, dado que una posición dominante en este mercado permitirá a AA2000 realizar conductas discriminatorias tendientes a incrementar los costos de las aerolíneas rivales. Es decir, AA2000 tendría incentivos adicionales para restringir la competencia en el mercado de asistencia en tierra, limitando el acceso de competidores, para así utilizar su posición dominante en ese mercado beneficiando a su aerolínea.

255. Las conductas discriminatorias que podría llevar a cabo el explotador aeroportuario para beneficiar a su aerolínea se aplican a dos dimensiones: precio y calidad. Nada impide que INTERCARGO realice descuentos de precios a las aerolíneas sobre el tarifario vigente; esos descuentos surgirían de negociaciones entre INTERCARGO y cada aerolínea. Llevando el argumento de descuentos al extremo, AA2000, cuando tome control de Intercargo, podría bonificar totalmente estos servicios a su propia aerolínea. Respecto a la calidad, AA2000 podría perjudicar a las aerolíneas rivales mediante un amplio conjunto de acciones tales como pérdida de equipaje, demora en trasladar equipaje para vuelos de conexión y descarga a cinta, demora en la limpieza de la aeronave y habilitación de manga telescópica, entre otras.⁵⁰

VIII.E. LA PREOCUPACIÓN DE LOS COMPETIDORES

256. En línea con el análisis precedente, distintos competidores actuales o potenciales de LAPA que prestaron testimonio en el presente expediente manifestaron su preocupación por los incentivos para discriminar a las aerolíneas rivales de LAPA que generaría la operación bajo estudio.

257. Así, el Gerente General para Argentina de United Airlines enfatizó que “existe el potencial real de que una empresa que es dueña de los servicios aeroportuarios y que a su vez tenga un capital accionario en una de las empresas que opera en ese aeropuerto podría llegar a discriminar a favor de éstas. Y en caso de que sucediera sería difícil demostrarlo salvo a través de una auditoría. Tememos que los perjuicios se refieran a ubicación de mostradores, lugares de prestación de servicios en el aeropuerto, ventajas

económicas en los alquileres, subsidios, ubicación de preferencia de marcas publicitarias, entre otras, debe haber infinidad de posibilidades para favorecer a cualquier empresa donde ellos tengan una participación accionaria.”⁵¹

258. Por su parte, el Vicepresidente Ejecutivo del Directorio de Aerolíneas Argentinas manifestó que, potencialmente, el concesionario podría dar mejores disposiciones de salas, mangas, etc. a LAPA.”⁵²

259. A su vez, el Presidente de la Junta de Representantes de Compañías Aéreas en Argentina expresó que, según se discutió en el seno de esa entidad “es evidente que quien tenga el control del aeropuerto, la línea aérea, el servicio de rampa, el servicio de depósito fiscal, lo único que no tendría es el sistema de ayuda a la navegación aérea, pero aún faltando éste, es obvio que podría excluir del mercado a cualquier otro competidor o manejar precios y condiciones de accesibilidad a los servicios sin ningún tipo de control ni término de comparación que haga posible el mínimo mantenimiento de condiciones de competitividad ya sea en la prestación de los servicios de transporte o en la de cualquiera de los otros servicios involucrados. Esta situación de hecho no existe en ningún país del mundo. Cuando uno opera el aeropuerto, y a su vez opera una aerolínea, una de las cuestiones que puede manipularse es cuáles son los espacios que pueden otorgárseles a las distintas aerolíneas para realizar la actividad de venta, despacho de pasajeros, publicidad acerca de los servicios que está prestando, facilidades que pueden ofrecerse a los pasajeros el tipo de atención que puede dar al pasajero, en tanto aeropuerto como terminal. Desde el punto de vista de la carga, se produce exactamente lo mismo respecto de las mercaderías que deben depositarse necesariamente en un depósito fiscal que estaría a su vez controlado por quien también pasa a tener acceso a la información confidencial de los pasajeros y la carga, a través del manipuleo y la documentación. Lo mismo

⁵⁰ En este sentido, ver testimonio de Francisco P. Vidal, Gerente General para la Argentina de Lan Chile, obrante a fs. 1514/1519.

⁵¹ Audiencia Testimonial realizada en el marco del presente expediente al Sr. Carlos A. Bragado, Gerente General para la Argentina de United Airlines, obrante a fs. 1538/1542.

⁵² Audiencia Testimonial realizada en el marco del presente expediente al Sr. Antonio Mata Ramayo, Presidente del Directorio y del Comité Ejecutivo de Aerolíneas Argentinas, obrante a fs.1701/1705.

sucedería con el servicio de rampa. Todo está bajo un solo explotador, quien determina dónde va a estar un comercio, cómo lo va a realizar y cuánto le va a costar”.⁵³

260. El Gerente General para Argentina de Lan Chile aseguró que le preocupa “que el explotador de AA 2000 controle SW y LAPA porque eso podría complicar el desarrollo del transporte en el interior del país, y nosotros dependemos de las compañías locales para hacer las conexiones con nuestros vuelos. Me preocupa que el explotador perjudique a las compañías distintas de LAPA y SW porque nosotros tendríamos menos alternativas para contratar conexiones. Si ese explotador además compitiera con nosotros en las rutas aéreas internacionales, estaríamos en obvia desventaja”.⁵⁴

VIII.F. LA REGULACIÓN

261. Según se señaló precedentemente, el mercado aeroportuario se encuentra regulado y existe un organismo regulador, el ORSNA, encargado de controlar el sector. Las normas regulatorias aplicables pretenden controlar el monopolio legal de AA2000. Entre otras cosas, tales normas prohíben que AA2000 discrimine a las líneas aéreas o les restrinja el acceso a sus instalaciones (Decreto 375/97, artículo 6 inciso e) y establecen que el ORSNA debe asegurar la igualdad, el libre acceso y la no discriminación en el uso de los servicios e instalaciones aeroportuarias (Decreto 375/97, artículo 12). El Contrato de Concesión de Aeropuertos y el Reglamento de General de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos de SNA contienen previsiones en el mismo sentido.

262. En lo referente a las tarifas que cobra AA2000, el artículo 14 del Decreto 375/97 indica que el ORSNA debe asegurar que éstas sean justas, razonables y competitivas. Asimismo, este decreto en su artículo 17 indica que dicho organismo debe registrar las tarifas que se fijen y los contratos que celebre el concesionario. El Reglamento General de Uso y Funcionamiento de los Aeropuertos del SNA, en su Capítulo 18, faculta al ORSNA para requerir información relativa a actividades y servicios, con sus respectivos

⁵³ Audiencia Testimonial realizada en el marco del presente expediente al Sr. Fernando Dozo, Presidente de la Junta de Representantes de Compañías Aéreas (JURCA), obrante a fs.1563/1568.

⁵⁴ Audiencia Testimonial realizada en el marco del presente expediente al Sr. Francisco P. Vidal, Gerente General para la Argentina de Lan Chile, obrante a fs. 1514/1519. Cabe destacar que SW finalmente no ha sido adquirida por AA2000.

precios. AA2000 debe contestar tales requerimientos de información que efectúe el ORSNA.

263. El Decreto 375/97, reglamentado por Res. ORSNA N° 275/00, prevé asimismo un mecanismo de solución de controversias ante el ORSNA, que es el único órgano administrativo con facultades jurisdiccionales sobre cuestiones de esta naturaleza. El ORSNA podrá asimismo aplicar multas a AA2000 por incumplimiento de sus obligaciones.

264. En resumen, puede observarse que la legislación regulatoria de los servicios aeroportuarios exige al concesionario la no discriminación, el cobro de precios justos y una determinada calidad de los servicios brindados a los usuarios. El organismo que debe controlar y exigir el cumplimiento de estos requisitos es el ORSNA, quien también debe resolver las controversias que se presentan entre el concesionario y los usuarios de aeropuertos.

265. Cabe preguntarse si esta regulación resulta suficiente para contrarrestar las prácticas anticompetitivas que, potencialmente, podría realizar AA2000 si se integrara verticalmente con LAPA. Esta Comisión entiende que no.

266. En primer lugar, debe tenerse en cuenta que si bien la regulación establece que debe otorgarse un acceso igualitario y no discriminatorio a los usuarios, no especifica parámetros objetivos, tales como cantidad de pasajeros o movimiento de aeronaves, que puedan guiar la asignación equitativa y no arbitraria de los espacios dentro del aeropuerto. La decisión acerca de la asignación de espacios en los aeropuertos queda en definitiva sujeta al criterio del explotador aeroportuario.

267. Para ejemplificar la discrecionalidad que AA2000 posee a la hora de asignar espacios aeroportuarios, puede citarse la disputa que se produjo recientemente en Aeroparque por los espacios de counters para check-in que tenía la compañía aérea Aerolíneas Argentinas y que AA2000 le asignó a LAPA. Esta disputa se zanjó finalmente en marzo de 2002 recurriendo a un arbitraje. El ORSNA no participó directamente en la solución de la controversia, sino que se limitó a propiciar una instancia de mediación. Es decir, en el caso

se trató de acercar las posiciones en conflicto, en vez de aplicar normas concretas que indicaran a qué cantidad de counters tenía derecho Aerolíneas Argentinas y en base a qué criterios. La ausencia de tales normas específicas pone de manifiesto que, en principio, tales cuestiones quedan sujetas al arbitrio de AA2000.⁵⁵

268. Los testimonios brindados en el presente expediente por representantes de compañías aéreas son coincidentes respecto de la inexistencia de criterios objetivos para resolver la asignación de espacios; los eventuales conflictos deben ser resueltos mediante la negociación entre AA2000 y las compañías aéreas.⁵⁶

269. Los testigos fueron igualmente coincidentes acerca de que el mecanismo de resolución de controversias ante el ORSNA resulta inadecuado para lidiar con los problemas entre las aerolíneas y AA2000 que se puedan suscitar.⁵⁷

270. En resumen, la falta de criterios objetivos para la asignación de espacios en el aeropuerto y la dificultad para establecer estos criterios implican que, en la práctica, las normas generales incluidas en la regulación de la actividad difícilmente sirvan para evitar la discriminación en casos concretos. Asimismo, los testimonios de aerolíneas usuarias de los servicios aeroportuarios dan cuenta de la ineficacia de los procedimientos ante el ORSNA para resolver los casos de discriminación que puedan plantearse. Ello, en alguna medida, puede atribuirse a que el marco regulatorio vigente no fue diseñado para un contexto de integración vertical entre el aeropuerto y una línea aérea.

⁵⁵ Testimonio de Antonio Mata Ramayo, Presidente del Directorio y del Comité Ejecutivo de Aerolíneas Argentinas, obrante a fs.1701/1705.

⁵⁶ Testimonios brindados en el presente expediente por: Antonio Mata Ramayo, Presidente del Directorio y del Comité Ejecutivo de Aerolíneas Argentinas, obrante a fs.1701/1705; Francisco P. Vidal, Gerente General para la Argentina de Lan Chile, obrante a fs. 1514/1519; Carlos A. Bragado, Gerente General para la Argentina de United Airlines, obrante a fs. 1538/1542; Fernando Dozo, Presidente de la Junta de Representantes de Compañías Aéreas (JURCA), obrante a fs.1563/1568.

⁵⁷ Idem. En particular, Antonio Mata Ramayo, Presidente del Directorio y del Comité Ejecutivo de Aerolíneas Argentinas, ha manifestado que el mecanismo de resolución de controversias ante el ORSNA resulta totalmente inadecuado y que no le “queda claro el rol del ORSNA... El ORSNA no actúa como regulador” (fs.1701/1705). Los representantes de Lan Chile (fs. 1514-1519) y United Airlines (fs. 1538-1542) se pronunciaron en igual sentido. Por su parte, el Presidente de la Junta de Representantes de Compañías Aéreas en Argentina (JURCA), manifestó que “el ORSNA no ha servido para prestar ningún servicio de utilidad práctica al sistema, no ha cumplido una función reguladora y se ha limitado en muchos aspectos a tratar de mantener un status quo...” (fs. 1563-1568)

271. Sin embargo, los problemas de competencia que generaría esta integración vertical no dependen exclusivamente de las limitaciones de los procedimientos regulatorios o del ORSNA. Dada la diversidad de formas en que el explotador aeroportuario puede afectar la calidad del servicio y/o discriminar precios, el costo de monitoreo constante de estas conductas es muy alto y la probabilidad de que tal control sea efectivo es muy baja. Es decir que no se puede confiar en que un regulador, por más eficiente que sea, pueda evitar que el explotador aeroportuario se valga de su posición para beneficiar a una compañía en desmedro de otras. En consecuencia, la clave está en que el explotador aeroportuario no tenga incentivos económicos para incurrir en tales prácticas discriminatorias. Ni el mejor regulador del mundo podría evitar las prácticas anticompetitivas derivadas de la integración bajo análisis.

272. En este sentido, un caso que se planteó en Australia en 1992 puede resultar ejemplificativo de las múltiples y sutiles formas que puede adoptar la discriminación. Compass II era una aerolínea que intentaba entrar al mercado de transporte aéreo. Si bien Compass II obtuvo el espacio en el aeropuerto, las puertas de embarque que le fueron asignadas se encontraban ubicadas a aproximadamente 800 metros de distancia de la entrada de la terminal, lo cual presentaba una desventaja en la calidad del servicio prestado por esta aerolínea. A su vez, Compass II denunció que Qantas, quien le prestaba servicios de asistencia en tierra, retrasaba el manipuleo del equipaje perteneciente a sus pasajeros originando retrasos en los vuelos de esta aerolínea.⁵⁸

273. Por otro lado, es extremadamente difícil para las líneas aéreas monitorear la implementación de un menú tan amplio de conductas con efectos potencialmente exclusorios. Es poco probable que una línea aérea se dé cuenta de que está siendo discriminada en cada caso concreto, aunque advierta los efectos generales de una política de discriminación. Dicho de otra manera, si bien la compañía aérea será consciente de que está siendo discriminada, le resultará prácticamente imposible detectar en qué servicio en particular, y en qué medida, ello está ocurriendo.

⁵⁸ D. Besanko, D. Dranove, M. Shanley (1998). *Economics of Strategy*. Second Edition.

274. En tal sentido, la falta de información de cada aerolínea acerca de las condiciones otorgadas a las restantes compañías fue puesta de manifiesto en testimonios brindados ante esta Comisión.⁵⁹
275. El mecanismo de control previo previsto en el Capítulo III de la Ley 25.156 tiene por fin evaluar la potencialidad de una concentración económica para favorecer la realización de prácticas anticompetitivas. La existencia de normas que prohíben tales prácticas no es, en sí misma, una razón suficiente para soslayar el riesgo de que ellas ocurran. La ley 25.156 expresamente indica en su artículo 3 que, más allá de las formas jurídicas, debe atenderse a la realidad económica de las conductas analizadas. Es decir que, para evaluar el potencial impacto de la concentración notificada, se debe dilucidar si *en los hechos* las normas generales reguladoras de la actividad aeroportuaria son eficaces para evitar la discriminación.
276. A su vez, la existencia del control previo de concentraciones económicas previsto en la Ley 25.156 tiene por fin prevenir la consolidación de estructuras que favorecen prácticas anticompetitivas, en vez de procurar sancionar esas prácticas ex post, una vez que la estructura en cuestión se ha consolidado. En ese sentido, las normas regulatorias de la actividad, así como el Capítulo I de la Ley 25.156, tienden a sancionar prácticas discriminatorias ex post, y por ello cumplen una función distinta que el control previo previsto en el Capítulo III de la Ley 25.156, que justamente trata de evitar, ex ante, que se creen incentivos para la realización de tales conductas.
277. Desde esta óptica, y por las razones antedichas, no puede afirmarse que el riesgo de discriminación se vea razonablemente reducido por las normas regulatorias aplicables. La mejor forma de prevenir conductas discriminatorias es evitar que existan incentivos económicos para realizarlas. La integración vertical entre un aeropuerto y una línea aérea genera fuertes incentivos para que aquél procure beneficiar a ésta. Esos incentivos son contrarios al régimen de competencia, en especial en un contexto en el que AA2000 goza de un monopolio legal que, como tal, no puede ser desafiado.

⁵⁹ Testimonio de Antonio Mata Ramayo, Presidente del Directorio y del Comité Ejecutivo de Aerolíneas Argentinas, obrante a fs.1701/1705. En igual sentido, José Luis Devoto, Director y Apoderado de Dinar Líneas Aéreas, obrante a fs.1706/1708.

VIII.G. AFECTACIÓN AL INTERÉS ECONÓMICO GENERAL

278. El análisis precedente revela que la operación notificada resultaría, de concretarse, restrictiva de la competencia en el mercado del transporte aerocomercial de pasajeros y carga. A juicio de esta Comisión, tal restricción de la competencia tendría como efecto probable un perjuicio al interés económico general.

279. Desde el punto de vista del interés económico general, la principal preocupación derivada de la presente operación es que ella redunde en última instancia en un aumento en el precio y/o una baja en la calidad de los servicios de transporte aerocomercial de pasajeros y de carga. Según fuera explicado anteriormente, existen múltiples y sutiles medios a través de los cuales AA2000 puede perjudicar a las aerolíneas rivales de LAPA. Esto probablemente determinaría que esas aerolíneas pierdan mercado o eventualmente sean excluidas. En ese escenario, LAPA adquiriría una posición dominante que le permitiría cobrar precios superiores a los competitivos y/o disminuir la calidad en detrimento de los consumidores. Esa es la consecuencia natural derivada de la existencia de una posición dominante en el mercado. Tal posición dominante no sería desafiada por empresas rivales en condiciones de entrar al mercado, ya que, como se explicó más arriba, la integración entre AA2000 y LAPA sería en sí misma una barrera a la entrada que disuadiría a potenciales entrantes y mantendría a LAPA aislada de la amenaza competitiva.

280. En un contexto en el que la capacidad de AA2000 de cobrar precios supracompetitivos se ve restringida por la regulación de los servicios aeroportuarios, AA2000 tiene incentivos para valerse de su posición dominante en dicho mercado para adquirir igual posición en el mercado del transporte aéreo y obtener allí rentas extraordinarias.

VIII.H. FAILING COMPANY DEFENSE

281. De acuerdo con las partes notificantes, a través de la operación de concentración económica que aquí se analiza “se remedian las cuestiones sobre la competencia que podrían originarse si LAPA desapareciese y [Aerolíneas Argentinas] se convirtiera

nuevamente en la única empresa de cabotaje con destinos a todo el país, afectando de manera negativa el mercado aerocomercial...” (fs 1021). Así, los notificantes alegan que se satisfacen las condiciones necesarias para utilizar la doctrina de la failing company defense o defensa de la compañía en quiebra.

282. Esta Comisión analizó la doctrina de la failing company defense en el dictamen 226/2001 (C 170) que trató la concentración económica entre OCA y el Correo Argentino. En dicho dictamen se manifestó que la procedencia de la failing company defense para aprobar una operación de concentración económica depende de las siguientes condiciones o circunstancias: a) que no exista la alternativa de un comprador preferible desde el punto de vista competitivo; b) que la empresa en cuestión probablemente no permanezca en el mercado ni siquiera bajo un proceso de reconversión; y c) que la liquidación de la empresa en cuestión no resulte en un nivel más alto de competencia en el mercado que si la operación de concentración tuviera lugar.

283. Se debe resaltar que la aplicación de la doctrina de la failing company defense es válida únicamente para aquellas operaciones de concentración económica donde no existe ningún comprador alternativo que tenga un menor impacto en la competencia en el mercado relevante. A su vez, debe existir evidencia concreta y creíble que permita concluir que, sin la adquisición propuesta, los activos de la empresa saldrían del mercado relevante.

284. Las partes notificantes no brindan evidencia suficiente para respaldar el cumplimiento de la condición de la no existencia de un comprador preferible desde el punto de vista competitivo. Simplemente citan como referencia un artículo publicado por La Nación donde se menciona una propuesta hecha a la empresa brasilera T.A.M. para comprar LAPA.

285. Corresponde analizar en detalle el argumento presentado por las partes para justificar la utilización de la failing company defense. Se sostiene que la toma de control de LAPA por parte de AA2000 remediaría las cuestiones sobre la competencia que podrían originarse si LAPA desapareciese y Aerolíneas Argentinas se convirtiera en la única empresa de cabotaje con destinos a todo el país.

286. En primer lugar, como se manifestó en los párrafos precedentes, no se presenta evidencia suficiente que pruebe que el explotador aeroportuario es el único interesado en tomar el control de la aerolínea LAPA.

287. En segundo lugar, no se explica por qué las condiciones de competencia en un mercado de transporte aéreo donde el explotador aeroportuario está integrado verticalmente con la segunda aerolínea en pasajeros transportados son superiores a las que podrían constatarse en un mercado con desintegración vertical sin la existencia de esta aerolínea. En su argumento, las partes ignoran los posibles efectos anticompetitivos que puede tener la integración vertical entre el explotador de una infraestructura esencial y una empresa que opera en un mercado “aguas abajo” que está desregulado.

288. Por último, el argumento presenta una falla significativa en su razonamiento: asume que Aerolíneas Argentinas será, en caso de desaparecer LAPA, la única aerolínea de cabotaje que sirva “todo el país”. No se responde los siguientes interrogantes lógicos en todo proceso competitivo: ¿Pueden los activos de LAPA repartirse en mayor proporción entre las empresas más pequeñas, como SW y Dinar? ¿Puede la desaparición de LAPA incentivar la entrada de nuevas empresas? Si LAPA deja de volar, ¿puede otra empresa ampliar significativamente su oferta de destinos para reemplazar a LAPA?. No se presenta evidencia empírica del mercado aerocomercial argentino que respalde el argumento. En este sentido, se debería haber tratado la presencia de economías de escala, economías de densidad, economías de alcance y el impacto de la recesión y la elasticidad ingreso de la demanda en las condiciones competitivas del mercado.

289. En definitiva, esta Comisión no encuentra elementos que sugieran que la adquisición de LAPA por AA2000 sea preferible, desde el punto de vista de la competencia, a otros escenarios posibles. Incluso si la alternativa fuera, por hipótesis, una mayor concentración en el mercado del transporte aéreo, tal resultado sería claramente menos pernicioso que la integración entre una aerolínea y el controlante de la infraestructura esencial para operar en el mercado en cuestión. En efecto, según se señaló precedentemente, en el mercado del transporte aéreo no existen importantes barreras al ingreso de competidores siempre y cuando el explotador de la infraestructura esencial (el aeropuerto) no tenga incentivos para

excluir o dificultar el ingreso de esos competidores. Es decir que en un escenario en el cual el aeropuerto y una aerolínea no están integrados, puede confiarse en que los eventuales efectos perjudiciales de mayores niveles de concentración serán evitados o controlados por la propia dinámica de la competencia, esto es, por la expansión, el ingreso o la amenaza del ingreso de competidores. En cambio, en un escenario en el que el aeropuerto y una aerolínea están integrados, el potencial exclusorio y la existencia de barreras al ingreso de competidores provenientes de la integración vertical misma ampararían a la línea aérea integrada de la amenaza competitiva y del consiguiente control que tal amenaza implica.

IX. CLÁUSULAS CON RESTRICCIONES ACCESORIAS

290. Habiendo analizado los instrumentos suministrados por las partes a los efectos de esta operación, no se advierte en los mismos la existencia de cláusulas accesorias restrictivas de la competencia.

X. CONCLUSIONES:

291. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la toma de control de LAPA por parte de Eduardo Eurnekian, Ernesto Gutiérrez Conte, Amadeo Riva, Natalio Wende y Emilio Noseda, ya sea en forma directa o indirecta, o a través de interpósitas personas, infringe el artículo 7º de la Ley Nº 25.156, por cuanto implica una integración vertical entre un participante del mercado de transporte aéreo y el principal explotador aeroportuario del país en detrimento de la competencia y con potencial perjuicio para el interés económico general.

292. Según se ha señalado anteriormente, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES en los hechos han tomado control de LAPA desde hace alrededor de un año. La Ley 25.156 establece que las concentraciones económicas que , como la analizada en el presente caso, deben ser notificadas ante la autoridad de aplicación de dicha ley **no producen efectos ni entre las partes ni frente a terceros** hasta haber sido autorizada de conformidad con el artículo 13 de la Ley 25.156 (artículo 8 de la Ley 25.156). Es por eso que el remedio frente a la

adquisición de hecho del control de LAPA por los ACCIONISTAS COMPRADORES no puede consistir en ordenar a éstos que vendan LAPA, ya que nadie tiene derecho a vender aquello que no ha adquirido legalmente; sostener lo contrario, además de contradecir el artículo 3270 del Código Civil, crearía el peligroso precedente de convalidar un control de hecho asumido por LOS ACCIONISTAS COMPRADORES a su propio riesgo.

293. Si la recomendación contenida en este dictamen fuese seguida por el Señor Secretario y, a pesar de ello, LOS ACCIONISTAS COMPRADORES mantuvieran el control de hecho de LAPA, tal conducta podría ser sancionable en los términos del artículo 46 inciso b) de la Ley 25.156. No es ésta, sin embargo, una cuestión que se deba atender en esta oportunidad procesal.

Por ello, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA Y DEL CONSUMIDOR:

Denegar la autorización de la concentración económica mediante la cual Eduardo Eurnekian, Ernesto Gutiérrez Conte, Amadeo Riva, Natalio Wende y Emilio Nosedá adquirirían el control de LINEAS AEREAS PRIVADAS ARGENTINAS S.A. en los términos del art. 13 inciso c) de la Ley 25.156.

ANEXO 1

Cuadro N° 1: Aeropuertos pertenecientes al Sistema Nacional de Aeropuertos

SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS	
<i>Ciudad</i>	<i>Aeropuerto</i>
Ezeiza	Ministro Pistarini
Ciudad de Buenos Aires	Aeroparque Jorge Newbery
Córdoba	Ing. Aer. A.L.V. Taravella
Mendoza	El Plumerillo
Mar del Plata	Brig. Gral. Bartolomé de la Colina
Tucumán	Tte. Benjamín Matienzo
Neuquén	Neuquén
Río Gallegos	Piloto Civil N. Fernández
Comodoro Rivadavia	Gral. Enrique Mosconi
Bahía Blanca	Comandante Espora
Bariloche	San Carlos de Bariloche
Salta	Salta
Trelew	Almirante Marco A. Zar
Iguazú	Cataratas del Iguazú
Rosario	Rosario

Ushuaia	Malvinas Argentinas
Río Grande	Río Grande
Resistencia	Resistencia
Santa Fe	Sauce Viejo
Corrientes	Corrientes
Posadas	Gral. José de San Martín
San Juan	San Juan
Formosa	Formosa
Jujuy	Gobernador Horacio Guzmán
San Luis	San Luis
La Rioja	Capitán Vicente A. Almonacid
Catamarca	Catamarca
Villa Gessel	Villa Gesell
Santa Rosa	Santa Rosa
Santiago del Estero	Santiago del Estero
San Martín de los Andes	Chapelco – Av. Campos
Paraná	Gral. Justo José de Urquiza
San Fernando	San Fernando
Villa Reynolds	Villa Reynolds

Esquel	Esquel
Cutralcó	Cutralcó
Tartagal	Gral. Enrique Mosconi
Concordia	Comodoro Pierrestegui
Don Torcuato	Don Torcuato
San Rafael	San Rafael
Gral. Roca	Gral. Roca
Tandil	Tandil
Viedma	Gobernador Castello
Malargüe	Malargüe
El Calafate	El Calafate
Río Cuarto	Area de Material
Santa Teresita	Santa Teresita
Necochea	Necochea
Puerto Madryn	El Tegelche
Paso de los Libres	Paso de los Libres
La Plata	La Plata
Junín	Junín
General Pico	General Pico

Laboulaye	Laboulaye
La Cumbre	La Cumbre
Huinca Renacó	Huinca Renacó
Reconquista	Reconquista

Cuadro N° 2: Aeropuertos pertenecientes al Grupo A del SNA

"GRUPO A" DEL SNA	
<i>CIUDAD</i>	<i>AEROPUERTO</i>
Ciudad de Buenos Aires	Aeroparque
Bariloche	San Carlos de Bariloche
Comodoro Rivadavia	Gral. Enrique Mosconi
Córdoba	Ing. Aer. A.L.V. Taravella
Esquel	Esquel
Ezeiza	Ministro Pistarini
Formosa	Formosa
General Pico	General Pico
Iguazú	Cataratas del Iguazú
La Rioja	Capitán Vicente A Almonacid
Mendoza	El Plumerillo
Posadas	Gral. José de San Martín
Río Gallegos	Piloto Civil N. Fernández
Río Grande	Río Grande
San Fernando	San Fernando
San Luis	San Luis

San Rafael	San Rafael
Santiago del Estero	Santiago del Estero
Santa Rosa	Santa Rosa
Viedma	Gobernador Castello
Villa Reynolds	Villa Reynolds
Salta	Salta
Tucumán	Tte. Benjamin Matienzo
Catamarca	Catamarca
Paraná	Gral. Justo José de Urquiza
Río Cuarto	Area de Material
Resistencia	Resistencia
Jujuy	Gobernador Horacio Guzmán
San Juan	San Juan
Malargüe	Malargüe
Puerto Madryn	El Tehuelche
Reconquista	Reconquista
Mar del Plata	Brig. Gral. B. de la Colina