



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Resolución**

**Número:** RESOL-2020-88-APN-SCI#MDP

CIUDAD DE BUENOS AIRES

Jueves 12 de Marzo de 2020

**Referencia:** EX-2018-30960689- -APN-DGD#MP - CONC. 1644

---

VISTO el Expediente N° EX-2018-30960689- -APN-DGD#MP, y

**CONSIDERANDO:**

Que, en las operaciones de concentración económica en las que intervengan empresas cuya envergadura determine que deban realizar la notificación prevista en el Artículo 9° de la Ley N° 27.442, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los Artículos 7° a 17 y 80 de dicha ley.

Que operación de concentración notificada en fecha 29 de junio de 2018 consiste en la celebración de un acuerdo de cooperación entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y ALITALIA –SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA para la gestión conjunta de la oferta de servicios de transporte aerocomercial de pasajeros entre REPÚBLICA ITALIANA y la REPÚBLICA ARGENTINA.

Que la operación se lleva a cabo mediante la celebración de un «joint business agreement» entre las firmas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y ALITALIA –SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA, en el cual se encuentra proyectado la conformación de un conjunto de órganos ejecutivos para la dirección y administración del acuerdo de cooperación, los que se encontrarán conformados por personal de ambas compañías.

Que la asociación de colaboración comercial para las rutas directas entre REPÚBLICA ITALIANA y la REPÚBLICA ARGENTINA abarca (i) una estrategia coordinada para el establecimiento de precios y capacidad; (ii) cooperación plena para la gestión de los ingresos, comercialización, ventas y distribución de boletos; (iii) códigos compartidos en todos los vuelos transfronterizos mediante la coordinación de horarios, frecuencias, rutas y conexiones; (iv) la venta de boletos en su propia aerolínea o la de su socio.

Que el acuerdo de cooperación tendrá una duración de CINCO (5) años, con renovación automática.

Que las empresas involucradas notificaron la operación de concentración económica, en tiempo y forma, conforme a lo previsto en el Artículo 9° y 84 de la Ley N° 27.442, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA.

Que la operación notificada constituye una concentración económica en los términos del inciso c) del Artículo 7° de la Ley N° 27.442.

Que la obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas supera la suma correspondiente a CIEN MILLONES (100.000.000) de unidades móviles —monto que, para el corriente año, equivale a PESOS DOS MIL MILLONES (\$2.000.000.000,00) —, lo cual se encuentra por encima del umbral establecido en el Artículo 9° de la Ley N° 27.442, y la transacción no resulta alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

Que, en virtud del análisis realizado, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 8° de la Ley N° 27.442, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar un perjuicio al interés económico general.

Que, la mencionada Comisión Nacional emitió el Dictamen de mayoría de fecha 20 de febrero de 2020, correspondiente a la “CONC. 1644”, aconsejando a la señora Secretaria de Comercio Interior, autorizar la operación de concentración económica notificada, consistente en la celebración de un acuerdo de cooperación entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y ALITALIA – SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA para la gestión conjunta de la oferta de servicios de transporte aerocomercial de pasajeros entre REPÚBLICA ITALIANA y la REPÚBLICA ARGENTINA, todo ello en virtud de lo establecido en el inciso a) del Artículo 14 de la Ley N° 27.442.

Que la suscripta comparte los términos del mencionado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose como Anexo de la presente resolución.

Que la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO ha tomado la intervención que le compete.

Que la presente medida se dicta en virtud de lo establecido en el Artículo 14 de la Ley N° 27.442, el Artículo 5° del Decreto N° 480 de fecha 23 de mayo de 2018 y el Decreto N° 50 de fecha 19 de diciembre de 2019 y su modificatorio.

Por ello,

LA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Autorízase la operación económica notificada consistente en la celebración de un acuerdo de cooperación entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y ALITALIA – SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA para la gestión conjunta de la oferta de servicios de transporte

aerocomercial de pasajeros entre REPÚBLICA ITALIANA y la REPÚBLICA ARGENTINA, todo ello en virtud de lo establecido en el inciso a) del Artículo 14 de la Ley N° 27.442.

ARTÍCULO 2°.- Considerase al Dictamen de fecha 20 de febrero de 2020, correspondiente a la “CONC. 1644” emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en el ámbito de la SECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE DESARROLLO PRODUCTIVO que, como Anexo IF-2020-11912489-APN-CNDC#MDP, forma parte integrante de la presente medida.

ARTÍCULO 3°.- Notifíquese a las firmas interesadas.

ARTÍCULO 4°.- Comuníquese y archívese.

Digitally signed by ESPAÑOL Paula Irene  
Date: 2020.03.12 14:07:34 ART  
Location: Ciudad Autónoma de Buenos Aires

Paula Irene ESPAÑOL  
Secretaria  
Secretaría de Comercio Interior  
Ministerio de Desarrollo Productivo



**República Argentina - Poder Ejecutivo Nacional**  
2020 - Año del General Manuel Belgrano

**Dictamen firma conjunta**

**Número:** IF-2020-11912489-APN-CNDC#MDP

CIUDAD DE BUENOS AIRES  
Jueves 20 de Febrero de 2020

**Referencia:** Conc. 1644 | Dictamen Art. 14, inc. (a), Ley N° 27.442

---

**SEÑORA SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR**

Elevamos para su consideración el presente dictamen, referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el expediente EX-2018-30960689- -APN-DGD#MP del Registro del ex MINISTERIO DE PRODUCCIÓN, caratulado: “*CONC. 1644 - AEROLINEAS ARGENTINAS S.A. Y ALITALIA SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. S/ NOTIFICACIÓN ART. 9 DE LA LEY 27.442.*”

**I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES**

1. El día 29 de junio de 2018, esta Comisión Nacional recibió la notificación de una operación de concentración económica consistente en la celebración de un acuerdo de cooperación (en adelante, el “JBA”) entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. (en adelante, “AEROLÍNEAS ARGENTINAS”) y ALITALIA – SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA (en adelante, “ALITALIA”) para la gestión conjunta de la oferta de servicios de transporte aerocomercial de pasajeros entre Italia y la República Argentina.
2. En cuanto a AEROLÍNEAS ARGENTINAS, es una sociedad constituida bajo las leyes de la República Argentina, cuyo control lo detenta el Estado Nacional Argentino a través del Ministerio de Transporte.
3. La compañía se dedica al transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros, correo y carga y, adicionalmente, desarrolla otras actividades conexas, entre las que se destacan la asistencia a pasajeros y aviones en aeropuertos y el mantenimiento de aeronaves.
4. AA opera en conjunto con AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A., firma también dedicada al transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros, correo y carga, y cuyo control también corresponde el Estado Nacional Argentino a través del Ministerio de Transporte.
5. Asimismo, las partes informan que AEROLÍNEAS ARGENTINAS es la controlante de OPTAR -

OPERADOR MAYORISTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS S.A., dedicada a la explotación de servicios turísticos, y de AMADEUS S.A., compañía dedicada a la prestación de servicios relacionados con la comercialización de sistemas para la industria de viajes y turismo.

6. Por su parte, ALITALIA es una aerolínea con sede en Italia, que se encuentra actualmente bajo una “administración extraordinaria” a cargo del gobierno nacional italiano.<sup>1</sup> La principal actividad de ALITALIA consiste en el transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros y carga.

7. Además de los vuelos con origen y destino en Buenos Aires, la actividad de ALITALIA en la República Argentina se limita a la comercialización y supervisión de actividades de asistencia en tierra del transporte internacional aerocomercial de pasajeros y carga.

8. En el plano formal, la operación se lleva a cabo mediante la celebración de un «*joint business agreement*» entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA, en el cual se encuentra proyectado la conformación de un conjunto de órganos ejecutivos para la dirección y administración del JBA, los que se encontrarán conformados por personal de ambas compañías.<sup>2</sup>

9. De acuerdo a lo informado por las partes, la asociación de colaboración comercial para las rutas directas entre Argentina e Italia abarca (i) una estrategia coordinada para el establecimiento de precios y capacidad; (ii) cooperación plena para la gestión de los ingresos, comercialización, ventas y distribución de boletos; (iii) códigos compartidos en todos los vuelos transfronterizos mediante la coordinación de horarios, frecuencias, rutas y conexiones; (iv) la venta de boletos en su propia aerolínea o la de su socio. Esta alianza tendrá una duración de cinco (5) años, con renovación automática.

10. Por otro lado, las partes notificantes han informado que, a la fecha de presentación del Formulario F1, la transacción se encuentra sujeta a cierre.

## II. EVALUACIÓN DE LOS EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN SOBRE LA COMPETENCIA

### II.1. Naturaleza de la operación

11. La presente concentración consiste en la celebración de un «Acuerdo de Negocio Conjunto» («JBA» por sus siglas en inglés, "*joint business agreement*") entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA para el transporte de pasajeros en las rutas directas entre Argentina e Italia, incluyendo los vuelos de cabotaje (rutas domésticas en Argentina e Italia), que van hasta o desde el punto de origen o destino del vuelo transatlántico.

12. AEROLÍNEAS ARGENTINAS es la principal línea aérea comercial de Argentina. Fue creada en el año 1950, como una empresa del Estado argentino, a partir de la fusión de las cuatro líneas áreas del país; Alfa, Zonda, Fama y Aeroposta. En 1990, la empresa es privatizada y pasa a ser controlada por el consorcio de la aerolínea española Iberia y, más tarde, por el denominado «Grupo Marsans». Durante ese período se incorpora al Grupo la aerolínea comercial AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. Finalmente, en 2009 la empresa es nuevamente nacionalizada, manteniéndose hasta el presente bajo el control del Estado Nacional.

13. AEROLÍNEAS ARGENTINAS se dedica, principalmente, al transporte aéreo de pasajeros y de carga. Tiene su *hub*<sup>3</sup> para vuelos internacionales en el Aeropuerto Internacional «Ministro Pistarini», en el Partido de Ezeiza, provincia de Buenos Aires y su *hub* a nivel nacional en el Aeropuerto «Jorge Newbery», ubicado en la Ciudad de Buenos Aires.

14. AEROLÍNEAS ARGENTINAS es miembro de la alianza aérea global SkyTeam —junto a otras 19 líneas aéreas— y cuenta con una flota de 56 aviones y opera 34 rutas nacionales y 26 rutas internacionales hasta y desde distintos destinos en Uruguay, Paraguay, Brasil, Bolivia, Chile, Perú, Colombia, República Dominicana, México, Estados Unidos, España e Italia.

15. ALITALIA es la principal aerolínea de Italia. Fue creada en el año 2009, cuando un grupo de empresarios italianos, junto al banco Intesa Sanpaolo, formaron la empresa Compagnia Aerea Italiana (CAI) y adquirieron la mayor parte de los activos de la vieja Alitalia —que se encontraba en proceso de liquidación por quiebra— y la totalidad de los activos de uno de sus principales competidores, la aerolínea Air One.

16. En 2010, la marca Air One pasó a ser utilizada para la operatoria de una aerolínea de bajo costo, con base en el aeropuerto Malpensa de Milán, que se centra en rutas vacacionales de corto y medio recorrido. Hasta 2017, Air One estuvo directamente controlada por la firma CAI, mientras que el 51% del capital de ALITALIA se encontraba en manos de una subsidiaria de CAI —hoy controlada por dos bancos, el ya mencionado Intesa Sanpaolo, y UniCredit— y el otro 49% era propiedad de la línea aérea de los Emiratos Árabes —Etihad.

17. Sin embargo, actualmente no existe control sobre ALITALIA por parte de sus accionistas debido a que el 2 de mayo de 2017, ante la grave situación económica, patrimonial y financiera de la empresa, el Consejo de Administración de ALITALIA decidió por unanimidad colocar a la firma bajo una “Administración Extraordinaria”, designada por el gobierno italiano, y es ésta la que, desde esa fecha hasta el presente, conduce los negocios de ALITALIA.

18. La principal actividad de ALITALIA consiste en el transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros y carga. La aerolínea tiene dos *hubs* —uno en Roma y otro en Milán— para vuelos de alcance internacional, regional y nacional.

19. Al igual que AEROLÍNEAS ARGENTINAS, es miembro de la alianza aérea global SkyTeam y cuenta con una flota total de 117 aeronaves, opera más de 4.000 vuelos semanales durante la temporada alta del verano europeo y opera 84 rutas nacionales e internacionales: 19 rutas en Italia, 41 rutas en Europa, 5 rutas hasta y desde África, 7 rutas hasta y desde Asia, 6 rutas hasta y desde Estados Unidos y Canadá y 5 rutas hasta y desde América Latina —entre las cuales se incluye la ruta Roma–Buenos Aires.

**Tabla N° 1.** Comparación de las actividades de las empresas afectadas en la República Argentina

| <b>Empresas afectadas</b>                    | <b>Actividad económica principal</b>   |
|--|--|
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.</b>            |  |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A.                   | <p>Es la línea aérea de bandera de la República Argentina. Se dedica al transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros, correo y carga.</p> <p>Realiza actividades conexas, entre las que se destacan, por su importancia, la asistencia a pasajeros, asistencia a aviones en aeropuertos y mantenimiento de aeronaves.</p> <p>Cuenta con una flota de 56 aviones y opera 34 rutas nacionales y 26 rutas internacionales hasta y desde distintos destinos en Uruguay, Paraguay, Brasil, Bolivia, Chile, Perú, Colombia, República Dominicana, México, Estados Unidos, España e Italia.</p> |
| AUSTRAL LÍNEAS<br>AÉREAS CIELOS DEL SUR S.A. | Se dedica al transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros, correo y carga.   |

|  |  |
|--|--|
|  | <p>Opera desde Buenos Aires las rutas internacionales a Puerto Alegre, San pablo, Santiago de Chile, Montevideo y Punta del Este.</p> <p>Realiza actividades conexas, entre las que se destacan, por su importancia, la asistencia a pasajeros, asistencia a aviones en aeropuertos y mantenimiento de aeronaves.</p> <p>Posee una flota de 26 aviones y opera 53 rutas nacionales y 8 rutas internacionales hasta y desde distintos destinos en Uruguay, Brasil, Bolivia y Chile.</p> |
| OPERADOR MAYORISTA DE SERVICIOS TURÍSTICOS S.A. (OPTAR)                                | <p>Agencia de viajes cuya finalidad principal es la emisión de pasajes aéreos para organismos públicos y otros entes con participación del Estado Nacional.</p>  |
| AMADEUS S.A.   | <p>Prestación de servicios relacionados con la comercialización de sistemas para la industria de viajes y turismo.</p>   |
| <p><b>ALITALIA SOCIETA' AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA</b></p> |  |
| ALITALIA SOCIETA' AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA               | <p>Es la principal línea aérea de Italia. Se dedica al transporte aerocomercial nacional e internacional de pasajeros y carga.</p> <p>En Argentina opera la ruta aerocomercial para pasajeros Buenos Aires – Roma. Tiene asignada a esta ruta una flota de 12 aviones.</p>   |

|  |  |
|--|--|
|  | Además de los vuelos con origen y destino en Buenos Aires, la actividad de ALITALIA en Argentina se limita a la comercialización y supervisión de actividades de asistencia en tierra del transporte internacional aerocomercial de pasajeros y carga. |
|--|--|

Fuente: CNDC en base a información aportada por las notificantes.

20. La presente operación consiste en un acuerdo para que AEROLÍNEAS ARGENTINA y ALITALIA manejen de manera conjunta el transporte de pasajeros en las rutas directas entre Argentina e Italia, incluyendo los vuelos de cabotaje «*behind and beyond*»<sup>4</sup> al vuelo transatlántico.<sup>5</sup> La única ruta que ambas empresas operan entre ambos países es la de Buenos Aires–Roma, por lo que la operación daría lugar a una relación horizontal en la ruta mencionada para el transporte de pasajeros.<sup>6</sup>

21. En adición al análisis de origen-destino en la ruta en la que se verifica el solapamiento, en tanto el transporte aéreo de pasajeros es una industria de redes, se deberán analizar también los efectos que la presente operación pudiera tener a nivel de red.

22. Asimismo, con el fin de descartar cualquier preocupación que pudiera surgir respecto de la relación vertical entre la provisión del servicio de transporte aéreo de pasajeros y la comercialización de pasajes aéreos que realiza la agencia de viajes OPTAR, una de las empresas controladas por AEROLÍNEAS ARGENTINAS, cabe mencionar que dicha agencia posee una participación del 3,6%, considerando la totalidad de pasajes aéreos emitidos por agencias de viajes radicadas en Argentina (pasajes domésticos e internacionales) para el año 2017.<sup>7</sup>

23. En la misma línea, cabe destacar que si bien la agencia opera con todas las compañías aéreas nucleadas en la International Air Transport Association (IATA), el 92,27% de los pasajes que vendió durante el año 2017 pertenecen a AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL. En este sentido, dicha relación vertical no reviste ningún tipo de preocupación en lo que refiere a la competencia, para esta Comisión Nacional.

## **II.2. La industria del transporte aéreo de pasajeros en la República Argentina: el contexto de la operación**

24. La industria de transporte aéreo de pasajeros ha ido desarrollando distintas maneras de organizar el tránsito aerocomercial, modificando las rutas y la arquitectura de la red, buscando aprovechar las economías de escala a partir de la generación de economías de densidad y economías de alcance.

25. En la industria aérea, las economías de densidad surgen de la reducción del costo unitario de una aerolínea al agregar vuelos o asientos en las rutas ya existentes. En efecto, los costos decrecientes de la densidad se aprovechan al darle a una mejor utilización a la capacidad ya instalada. Una mayor densidad de tráfico permite a la aerolínea usar aviones más grandes, operar con factores de ocupación («*load factor*») más elevados y tener una utilización más intensa de las aeronaves e instalaciones terrestres fijas. En este sentido, las economías de densidad aparecen cuando la red se diseña con el fin de orientar pequeños flujos de

tráfico en rutas principales.

26. Las economías de alcance, en el caso del transporte aéreo de pasajeros, implica la reducción de costos derivada de ofrecer dos o más servicios utilizando la misma infraestructura e insumos. Las economías de alcance más importantes surgen de la complementariedad de las rutas dentro de la red. Al operar varias rutas interconectadas, la compañía aérea puede utilizar aviones, tripulación, sistemas de reserva, dispositivos de comercialización y otros artículos de gastos generales en varias líneas de producción (es decir, conexiones de pares de ciudades). En efecto, se da un ahorro de costo si dos viajes con conexión con distintos destinos finales, comparten el primer tramo, es decir el primer vuelo de cada ruta es un insumo en común para el servicio de ambas rutas en cuestión.

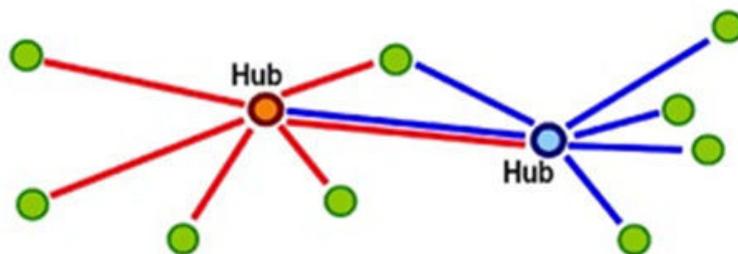
27. También existen efectos de red, ya que la utilidad de una determinada red para un pasajero aumenta a medida que más aerolíneas se suman a ella. Esto es así ya que resulta más atractivo para un pasajero contar con una red más grande que cuente con más destinos para elegir y una mayor variedad de conexiones para realizar el viaje desde su origen particular hasta destino determinado y, también, tener más opciones para poder acumular y canjear los puntos de pasajero frecuente, tener acceso a salas de espera preferenciales, entre otros.

28. En función de las características de la industria, las estrategias de negocio de las aerolíneas comerciales en los últimos años han mostrado dos marcadas tendencias: por un lado, un modelo de organización del tránsito aéreo del tipo «*Hub and Spoke*» y, por el otro, el incremento en la formación de acuerdos y alianzas entre las distintas aerolíneas para la operación de los vuelos, la venta de billetes, el diseño de un programa conjunto de suma de puntos para los pasajeros, entre otros.

### II.2.1. El modelo «*Hub and Spoke*»: motivación estratégica de la operación

29. A diferencia del modelo tradicional de punto a punto, que obliga a la línea aérea a operar sólo aeropuertos con suficiente demanda para sostener sus vuelos, el modelo de red «*Hub and Spoke*» proporciona conexiones entre múltiples puntos de la red mediante el uso de uno (o dos) aeropuerto(s) focal(es). De esta manera, los vuelos se concentran en un corto lapso de tiempo en un aeropuerto, que funciona como *hub*, y desde el cual luego se redistribuyen los pasajeros a los distintos destinos con el objetivo de poder maximizar las posibles conexiones, tal como se observa en la siguiente Ilustración.

**Ilustración N° 1.** Modelo «*Hub and Spoke*»



Fuente: CNDC en base a información aportada por las notificantes.

30. Este modelo resulta de vital importancia para el aprovechamiento de las economías de densidad. Es decir, operando un gran número de rutas punto a punto, la compañía aérea canaliza a todos o la mayoría de los pasajeros a través de un aeropuerto *hub*, desde el cual se extienden todas las conexiones. De esta manera, se reduce la cantidad de rutas sin paradas necesarias para atender a todos los posibles pares de destinos, lo que permite ahorros de costos significativos.

31. La consolidación de este sistema permite a las aerolíneas obtener economías de densidad dirigiendo a los pasajeros a través de los centros, ya que pueden usar aviones más grandes o volar con mayores frecuencias.

32. Como resultado, el modelo «*Hub and Spoke*» permite aumentar la eficiencia y competitividad de una red, ya que el costo de ofrecer el servicio de transporte de pasajeros de manera directa (sin concentrar pasajeros provenientes de distintas ciudades de origen en un *hub*) es más alto que el que resulta de hacerlo concentrando pasajeros en un punto —pues en el primer caso no se incrementa el factor de uso o de carga de cada vuelo.

33. En este sentido, la motivación estratégica del presente JBA entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA reside para la aerolínea nacional en la incorporación del Aeropuerto «Leonardo Da Vinci», localizado en Fiumicino–Roma, como un *hub* en el continente europeo. En efecto, dicho aeropuerto es el *hub* de ALITALIA y, de acuerdo a lo informado por las partes, la presente operación le permitiría a AEROLÍNEAS ARGENTINAS —a través de la operación de ALITALIA— utilizar dicho aeropuerto como centro de conexiones en Europa. Esto vendría a subsanar una desventaja estructural que posee la empresa argentina respecto de las demás aerolíneas de origen europeo que compiten en las distintas rutas entre Argentina y Europa, como Iberia, Air Europa, Air France, KLM, British Airways, Lufthansa, Norwegian y la propia ALITALIA —las cuales cuentan todas con *hubs* en distintas ciudades de Europa.

34. AEROLÍNEAS ARGENTINA posee su *hub* internacional en la provincia de Buenos Aires, el que, por su ubicación geográfica, la literatura especializada definiría como un «*Hub* de extremo», al encontrarse aislado geográficamente de muchos de sus mercados clave —por ejemplo, el europeo. Ello hace que AEROLÍNEAS ARGENTINA no cuente con la posibilidad de conectar pasajeros a otros destinos del mundo y su actividad dependa casi exclusivamente de los pasajeros que viajan a y desde Argentina; en este sentido, la incorporación de Roma como *hub* le permitiría conformar una red intra-europea que habilitaría a dicha empresa a competir en condiciones estructurales similares a las que ya posee de manera consolidada la mayoría de las aerolíneas que operan rutas entre Argentina y Europa. Esto es así, siempre que, en el marco del JBA notificado, AEROLÍNEAS ARGENTINAS podría coordinar con ALITALIA para establecer ciertas conexiones desde Roma, para poder ofrecer a través de la aerolínea italiana nuevas rutas hacia ciudades europeas que aún no tienen conexión desde Argentina, o bien, rutas que son ofrecidas por otras aerolíneas europeas —como Iberia/British Airways, Air France, KLM, entre otras— aumentando la competencia en dichos mercados.

## II.2.2. Modelos de colaboración entre las aerolíneas comerciales: el acuerdo de cooperación conjunta entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA

35. Otra de las estrategias por las que se han inclinado las empresas de transporte aéreo de pasajeros para aprovechar las economías de densidad, de alcance y de escala propias de la industria, ha sido la suscripción de acuerdos de cooperación bilateral y multilateral.

36. Tal como se observa en la Ilustración que se presenta a continuación, los distintos niveles de integración entre las aerolíneas se encuentran determinados por la *intensidad* de esta cooperación.

### Ilustración N° 2. Modelos de cooperación entre aerolíneas comerciales



Fuente: CNDC en base a información de “*Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches*”, European Commission y US DOT, noviembre de 2010.

37. En efecto, existen distintos grados de cooperación entre las aerolíneas. En primer lugar, el tipo de convenio que no exige una mayor coordinación entre líneas aéreas es el de acuerdos interlineales, que se da cuando una aerolínea puede ofrecer a sus clientes asientos en un vuelo de otra aerolínea.

38. En segundo lugar, están los acuerdos de código compartido, que permiten que una aerolínea ofrezca boletos de un vuelo operado por otra, pero bajo su propio código designado, haciendo que el contrato de transporte se celebre sólo entre la aerolínea comercializadora y el pasajero. Las aerolíneas que comparten código maximizan su cobertura de red, incrementan la oferta de rutas y obtienen beneficios comerciales y operativos.

39. En tercer lugar, se ubican las alianzas aéreas internacionales, en el marco de las cuales, cada línea miembro celebra acuerdos bilaterales de código compartido con los demás miembros de la alianza, así como acuerdos recíprocos que permiten acceso a cada una de sus salas en los aeropuertos, beneficios de viajero frecuente y mayores conexiones. En la actualidad, existen tres alianzas globales, Oneworld, Star Alliance y SkyTeam, las cuales engloban el 57,5% del tráfico de pasajeros. Tal como ya fue mencionado, AEROLÍNEAS ARGENTINA y ALITALIA pertenecen a SkyTeam.

40. En cuarto lugar, se encuentran los acuerdos de cooperación conjunta —*Joint Business Agreement (JBA)* o *Joint Ventures*—, los cuales implican, además de una coordinación de redes, frecuencias, aeronaves y precios en un determinado mercado, compartir ingresos o márgenes para ese mercado. La presente operación implica el paso de un acuerdo en el marco de una alianza aérea a un JBA.

41. El presente JBA implica una decisión de manera conjunta entre AEROLÍNEAS ARGENTINA y ALITALIA sobre la estrategia comercial y logística para pasajeros de Argentina a Italia y viceversa, la cual, actualmente, solo compete a la única ruta que operan las empresas entre ambos países que es la de Buenos Aires–Roma.

42. En este sentido, el alcance del JBA implica que:

(a) Se tomen decisiones en conjunto sobre las promociones a realizar en la ruta en cuestión, tanto el punto de venta sea en Argentina o en Italia;

(b) Se defina en conjunto la estrategia de las rutas entre Argentina e Italia, acordando los incrementos de capacidad por posibles cambios de avión con mayor densidad, los posibles incrementos de frecuencias en la ruta Buenos Aires–Roma y las posibles nuevas rutas entre los países.

(c) Se coordinen los vuelos que llegan y salen desde el aeropuerto de Ezeiza para incrementar el número y mejorar las conexiones de los pasajeros del interior de Argentina y a los que visitan el interior también. Por otro lado, coordinarán los vuelos que salen desde y llegan al aeropuerto de Roma incrementando el número y mejorando las conexiones a los pasajeros que viajan desde y hacia Italia.

(d) Se defina en conjunto la estrategia de precios para el mercado Argentina–Italia.

(e) Se lleve un control conjunto de los beneficios originados en la ruta Buenos Aires–Roma.

(f) La gestión del JBA se llevará adelante por medio de grupos de trabajo conformados por un representante de cada una de las compañías. Los grupos de trabajo se organizan por áreas de gestión según ventas, planificación de redes, administración de ingresos, aeropuertos y finanzas. A su vez, un «Joint Business Agreement Steering Committee», formado por el Gerente de Alianzas de AEROLÍNEAS ARGENTINA y el Gerente de Alianzas de ALITALIA, monitoreará y aprobarán las actividades y propuestas de los diferentes grupos de trabajo.

### **II.3. Definición del Mercado Relevante**

43. En lo que respecta al servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, esta Comisión Nacional consideró, en ocasiones anteriores que, en general, cada ruta constituye un mercado relevante en sí mismo, entendiéndose por ruta a una determinada combinación origen-destino (enfoque «O&D»), que se encuentra ceñida al par ciudad-ciudad en el caso de pasajeros.<sup>8</sup>

44. Esta definición se encuentra asentada en la perspectiva de la sustitución por el lado de la demanda, ya que un pasajero que vuela desde un origen hacia un destino determinado no percibirá los vuelos ofrecidos hacia otros destinos como sustitutos.

45. Esta definición del mercado relevante es avalada por la experiencia internacional. La Comisión Europea ha considerado que, en el ámbito de los servicios de transporte aéreo regular de pasajeros, la definición del mercado relevante de producto y geográfico debía basarse en el enfoque “punto de origen / punto de destino” («O&D» por sus siglas). Conforme a este enfoque, debe considerarse que cada combinación de un punto de origen y un punto de destino constituye un mercado de producto y geográfico distinto desde el punto de vista de la demanda.<sup>9</sup>

46. Asimismo, este mismo enfoque O&D —considerando cada par ciudad-ciudad como un mercado relevante en sí mismo— ha sido recientemente utilizado por la Fiscalía Nacional Económica de Chile, el Tribunal de Defensa de Libre Competencia de Chile y la Corte Suprema de Justicia de Chile para analizar los acuerdos de cooperación conjunta celebrados por la aerolínea LATAM Airlines Group S.A. con American Airlines, Inc. para vuelos entre América del Sur y Estados Unidos y Canadá, y con Iberia Líneas Aéreas de España S.A. y British Airways PLC para vuelos entre América del Sur y Europa.<sup>10</sup>

47. En este caso, considerando el alcance del JBA y las rutas que operan AEROLÍNEAS ARGENTINA y ALITALIA entre Argentina e Italia, las empresas involucradas únicamente se superponen en la oferta del servicio aéreo de pasajeros entre Buenos Aires y Roma.

#### **II.4. Evaluación de los efectos de la operación**

48. Tal como se ha hecho en oportunidades anteriores<sup>11</sup> y se observa en antecedentes internacionales<sup>12</sup>, para llevar a cabo el análisis de los efectos de la operación en el mercado relevante definido se considerarán dos factores: la sensibilidad de los pasajeros respecto al tiempo de duración del viaje y la posible sustitución de vuelos directos por vuelos indirectos. Luego se realizarán consideraciones en cuanto a la incorporación de los efectos de red al análisis.

##### **II.4.1. Pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo**

49. Los pasajeros que viajan con billetes sin restricciones<sup>13</sup> se corresponden normalmente con pasajeros sensibles al tiempo (por ejemplo, clientes corporativos) y tienen mayor necesidad por flexibilidad en los horarios de los vuelos. Por otro lado, los pasajeros que viajan con billetes con restricciones se corresponden con pasajeros no sensibles al tiempo, que atribuyen una mayor importancia al precio que a la frecuencia y el número de escalas de los vuelos.

50. Si bien esta distinción puede resultar relevante, los límites entre los pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo son difusos y existe en la práctica un espectro más amplio de pasajeros, con varias combinaciones de preferencias relativas al precio, flexibilidad del billete y frecuencia de los vuelos.

51. Asimismo, las aerolíneas no cuentan con información que les permita distinguir estrictamente entre los pasajeros sensibles al tiempo y los sensibles al precio. La variable que pueden considerar como estimativa para clasificar entre distintos tipos de pasajeros se vincula con el tipo de tarifa —es decir, si se trata de una tarifa turística o ejecutiva.<sup>14</sup> Por lo general, se relaciona a la tarifa turística con un tipo de pasajero más sensible al precio, que puede acomodar el día de vuelo, el horario, la duración del vuelo y la cantidad de escalas en función de un precio menor, mientras que la tarifa ejecutiva se asocia a un tipo de pasajero más sensible al tiempo, que posee una fecha más estricta de viaje y que antepone un menor tiempo de duración a

pagar un precio menor.

52. La distinción entre un tipo de tarifa u otra depende de las características del vuelo en lo concerniente a el destino del vuelo (destinos turísticos, ejecutivos y mixtos); a la temporada del año (algunos destinos en determinada época del año son de temporada alta y, por ende, son vuelos típicamente turísticos); los días de la semana y el horario de vuelo (un vuelo que sale el domingo a la noche o el lunes temprano por la mañana, por ejemplo, suelen ser clasificados como de tarifa ejecutiva); la estadía mínima y máxima (en el caso de una tarifa turística el pasajero no puede permanecer en destino menos de 5 días o un domingo, ni tampoco puede permanecer más de un año); el tiempo entre la reserva y la emisión de un boleto (en el caso de una tarifa turística el pasajero debe emitir su boleto luego de 24 a 72 horas desde que lo reservó); y a que el boleto comprenda la ida y la vuelta (en el caso de una tarifa turística el pasajero debe comprar sí o sí pasaje de ida y vuelta).

53. En función de lo informado por las partes, se ha encontrado que:

(g) de acuerdo a la clasificación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA, la ruta Buenos Aires – Roma, así como cualquier ruta entre Argentina y Europa, se encuentra tipificada como un destino mixto durante todo el año;

(h) según datos del Ministerio de Turismo de la República Argentina, de los residentes argentinos que salieron del país en el año 2017 por los principales aeropuertos de Buenos Aires (Aeropuerto Internacional «Ministro Pistarini» y Aeroparque «Jorge Newbery») y por el Aeropuerto Internacional de Córdoba, con destino a Europa y con una estadía de, al menos una noche en Italia, el 80% viajaron con el objetivo de hacer turismo;

(i) en el año 2017, de los pasajeros que volaron con AEROLÍNEAS ARGENTINA en la ruta Buenos Aires–Roma, un 60,3% abonaron una tarifa turística y un 39,7% abonó tarifas ejecutivas. De los pasajeros que hicieron esa misma ruta a través de ALITALIA, un 68,7% abonó una tarifa turística y un 31,3% abonó tarifas ejecutivas. Al comparar con otro O&D significativo entre Argentina y Europa, se observa que, en el año 2017, de los pasajeros que hicieron la ruta Buenos Aires– Madrid, el 71% pago una tarifa turística.

54. En este sentido, en la ruta en análisis es preponderante el pago de la tarifa turística por parte de los pasajeros, lo que da cuenta de una ruta mayormente utilizada por pasajeros más sensibles al precio.

55. Se deduce entonces que, la alta proporción de pasajeros no sensibles al tiempo en la ruta Buenos Aires–Roma implica que pueda, por un lado, existir una mayor sustituibilidad entre vuelos directos e indirectos y, por el otro, una mayor predisposición por parte de los pasajeros sensibles al precio a modificar su vuelo hacia un destino europeo cercano en pos de pagar una tarifa menor. Ambas cuestiones se introducirán en las dos secciones siguientes, para luego ser analizadas en el apartado posterior.

#### **II.4.2. Sustitución entre vuelos directos y vuelos indirectos**

56. Dado que la ruta en análisis es un tramo de larga distancia, los vuelos indirectos pueden constituir una alternativa a los vuelos directos. En efecto, la jurisprudencia de la Comisión Europea<sup>15</sup> indica que, para los vuelos de más de 6 horas (360 minutos) y cubriendo una distancia superior a 5.000 km, un aumento de hasta

dos horas y media (150 minutos) permitiría a un servicio indirecto de una escala ser una alternativa competitiva al servicio directo. Asimismo, esta Comisión Nacional estableció que cuando las frecuencias y los horarios de los vuelos indirectos resultan convenientes, los servicios indirectos pueden constituir un sustituto efectivo incluso para los pasajeros sensibles al tiempo.<sup>16</sup>

57. Un incremento de dos horas y media en un vuelo de una duración de 6 horas, implica un aumento de 42% del tiempo de viaje. Dado que la distancia entre Roma y Buenos Aires supera ampliamente los 5.000 km —en efecto, la distancia entre ambas ciudades es de 11.000 km— y que el tiempo de vuelo promedio entre las capitales es de 13 horas (780 minutos), teniendo en cuenta la proporción del 42% indicada, se podría considerar que los vuelos de una escala entre Roma y Buenos Aires cuyo tiempo total de viaje no supere las 18 horas 12 minutos (1092 minutos) representarían una alternativa competitiva a los vuelos directos y, por lo tanto, pertenecen al mercado relevante bajo análisis.

#### **II.4.3. Efectos de red**

58. Ahora bien, más allá del mercado relevante considerado, en virtud de las consideraciones realizadas en relación al transporte aéreo de pasajeros y a la existencia de economías de escala, densidad y alcance y efectos de red, se deberá analizar también el impacto de la presente operación en ámbitos más amplios que lo tradicionalmente estipulado por la definición de mercado relevante «ciudad de origen – ciudad de destino». Esto atento a que, desde el punto de vista de la oferta, las aerolíneas buscan fortalecer una red de destinos a través de la conexión de distintos tramos y, desde el punto de vista de la demanda, los pasajeros buscan la mejor forma de arribar al destino deseado, considerando una multiplicidad de variables, tales como el precio del pasaje, el tiempo de viaje y la cantidad de vuelos y escalas a realizar.

59. Este enfoque ha sido utilizado por la FNE de Chile, el Tribunal de Defensa de Libre Competencia de Chile y la Corte Suprema de Chile para analizar los JBA mencionados<sup>17</sup>, así como también por el CADE de Brasil para analizar el JBA entre LATAM e Iberia/British.<sup>18</sup> En efecto, la FNE, además del análisis tradicional O&D, ciudad-ciudad, también consideró los servicios de pasajeros a nivel país-país y país-continente. Por su parte, el CADE consideró las rutas San Pablo-Londres y San Pablo-Madrid como mercados relevantes, pero, a su vez, entendió que por tratarse de un vuelo transatlántico de larga distancia, era razonable suponer que los pasajeros también podrían alcanzar su destino en Europa por medio de vuelos con conexiones en alguna otra ciudad europea, distinta a la ciudad de destino, razón por la cual tuvo en cuenta el alcance de los efectos de la operación en el transporte de pasajeros entre Brasil y Europa.

60. En consecuencia, para incorporar los efectos de red al análisis, se revisará el nivel de competencia no solamente entre el par ciudad-ciudad, Buenos Aires-Roma, sino también país-país y país-continente —es decir, Argentina-Italia y Argentina-Europa.

#### **II.4.4. Base de datos utilizada**

61. En la presente sección se analizan las participaciones de mercado de las empresas involucradas y la de sus competidores. Para el cálculo de dichas cuotas de mercado fue utilizada la base de datos de la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA, por sus siglas en inglés), que fue proporcionada por las partes en el marco del presente expediente.

62. Pax-IS, una de las unidades de IATA, recopila información sobre el servicio de transporte aéreo de pasajeros proveniente de 163 países, lo que permite a las aerolíneas y otros proveedores de la industria de viajes monitorear el comportamiento de compras del consumidor y del mercado. Para las estimaciones realizadas se utiliza información de agencias de viajes, compras directas a las aerolíneas, aerolíneas *low cost* y operadores de vuelos tipo *chárter*.

63. Pax-IS Plus (la base utilizada en este caso) aporta estimaciones del tamaño total del mercado e información sobre la agencia y país de emisión del boleto, aeropuerto de origen y destino, así como también el aeropuerto de escala, categoría del boleto emitido, tarifa promedio y cantidad de boletos emitidos por mes y año.

#### **II.4.5. Caracterización de las principales aerolíneas que operan rutas entre Argentina y Europa**

64. Históricamente, AEROLÍNEAS ARGENTINAS fue la operadora de vuelos nacionales en el país y mantiene su posición de liderazgo en este segmento.

65. A partir del año 2005, con el ingreso de la aerolínea chilena LAN (LATAM, desde su fusión con la brasilera TAM), ciertos vuelos de cabotaje comenzaron a estar operados por esta línea aérea, que ganó participación en muchas rutas nacionales. Asimismo, desde fines del año 2018, ingresaron al mercado de vuelos de cabotaje algunas aerolíneas *low cost* para cubrir rutas nacionales y algunas regionales, como Norwegian, las chilenas JetSmart y Sky Airlines y la empresa nacional Fly Bondi. El ingreso de dichas aerolíneas para vuelos domésticos repercutió en la participación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS, que pasó de explicar el 74% del tráfico aéreo de cabotaje en el año 2017, al 68% en el 2018.<sup>19</sup>

66. Respecto a las principales líneas aéreas latinoamericanas que operan a nivel regional se puede mencionar a LATAM (con *hubs* en Santiago de Chile, Lima y San Pablo); la colombiana Avianca (con *hubs* en Bogotá, Lima y El Salvador), la mexicana Aeroméxico (con *hub* en Ciudad de México), la brasilera Gol (con *hub* en San Pablo) y Copa Airlines (con *hub* en la ciudad de Panamá). Estas aerolíneas son significativas para conectar con distintas ciudades latinoamericanas, tal como lo explicitan la ubicación de sus *hubs* y, a la vez, proveen vuelos indirectos hacia Estados Unidos, Canadá y Europa.

67. Por su parte, son relevantes para las rutas entre Argentina y Norteamérica (Estados Unidos y Canadá), las aerolíneas estadounidenses American Airlines, United Airlines y Delta Airlines —las cuales todas operan desde Buenos Aires.

68. Para las rutas que conectan Argentina con Europa, además de las empresas involucradas, AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA, y la ya mencionada LATAM, son de gran relevancia las siguientes líneas aéreas: la española Iberia (con *hub* en Madrid), la española Air Europa (también con *hub* en Madrid), la inglesa British Airways (con *hub* en Londres), la holandesa KLM (con *hub* en Ámsterdam), la francesa Air France (con *hub* en París), la alemana Lufthansa (con *hub* en Frankfurt), la turca Turkish Airlines (con *hub* en Estambul), la portuguesa TAP Air Portugal. Recientemente, también han comenzado a operar rutas que conectan Argentina con Europa la aerolínea noruega Norwegian Airlines (que ofrece la ruta Buenos Aires – Londres) y la suiza Edelweiss (con *hub* en Zúrich).

69. Se debe tener en cuenta que, si bien en los últimos 3 años ha habido un crecimiento en la cantidad de

pasajeros que embarcaron o llegaron en vuelos internacionales en aeropuertos ubicados fuera de Buenos Aires (más de 2 millones de pasajeros más entre 2015 y 2017), sigue siendo determinante el Aeropuerto Internacional «Ministro Pistarini» de Buenos Aires en lo que refiere a la salida y llegada de vuelos internacionales, concentrando el 56% —según datos del año 2017— de los vuelos con destino u origen en otros países.<sup>20</sup> En este sentido, dicho aeropuerto concentra la mayor parte de este tipo de vuelos y, por ende, es significativo en los vuelos que conectan Argentina con Europa.

#### II.4.6. Análisis de efectos en la ruta Buenos Aires–Roma

70. Para realizar la ruta Buenos Aires–Roma, los pasajeros pueden optar por un vuelo directo o indirecto. AEROLÍNEAS ARGENTINA y ALITALIA son las dos únicas empresas que realizan esta ruta de manera directa, por lo que son competidores directos en este mercado. Por su parte, tal como ha sido definido, los vuelos indirectos cuya duración total sea de hasta 18 horas y 12 minutos, serían considerados como sustitutos de los vuelos directos. En este caso, las aerolíneas que podrían cubrir la ruta con un vuelo indirecto teniendo en cuenta la restricción de tiempo mencionada serían la propia AEROLÍNEAS ARGENTINAS (con una escala en Madrid); KLM (con una escala en Ámsterdam); Iberia (con una escala en Madrid o con una escala en Barcelona)<sup>21</sup>; Air Europa (con una escala en Madrid); Air France (con una escala en París); British Airways (con una escala en Londres); y Edelweiss (con una escala en Zúrich).<sup>22</sup>

71. Tal como se observa, todas las aerolíneas que compiten en la ruta Buenos Aires–Roma hacen una escala en una ciudad europea. Dadas las restricciones de tiempo consideradas, no hay ningún vuelo que haga la ruta Buenos Aires–Roma y que realice una escala en Latinoamérica. Asimismo, no se considera ninguna opción que implique la combinación de un vuelo de larga distancia desde Buenos Aires a alguna ciudad de Europa para luego conectar con alguna de las aerolíneas *low cost*<sup>23</sup> —que abundan en el continente europeo— para arribar a Roma, sobre todo teniendo en cuenta que muchas de las líneas aéreas *low cost* operan en aeropuertos distintos a los que operan las aerolíneas tradicionales y, por consiguiente, hacer dicha conexión podría implicar un cambio de aeropuerto.

72. A continuación, se presentan las participaciones de mercado para la ruta en análisis y los índices de concentración correspondientes.<sup>24</sup>

**Tabla N° 2.** Participaciones de mercado según pasajeros transportados, para la ruta Buenos Aires – Roma. Años 2015 – 2018.<sup>25</sup>

| <b>Ruta Buenos Aires - Roma</b> |              |              |              |              |
|---------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Aerolínea</b>                | <b>2015</b>  | <b>2016</b>  | <b>2017</b>  | <b>2018</b>  |
| <b>AEROLINEAS ARGENTINAS</b>    | <b>40,5%</b> | <b>38,8%</b> | <b>53,4%</b> | <b>51,8%</b> |

|   |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>ALITALIA</b>                         | <b>27,7%</b> | <b>31,7%</b> | <b>23,3%</b> | <b>31,2%</b> |
| IBERIA + LEVEL + BRITISH AIRWAYS        | 13,0%        | 13,5%        | 7,8%         | 8,9%         |
| AIR EUROPA                              | 14,6%        | 12,9%        | 9,2%         | 4,8%         |
| KLM                                     | 1,8%         | 1,1%         | 4,1%         | 1,7%         |
| AIR FRANCE                              | 2,4%         | 1,9%         | 2,1%         | 1,6%         |
| EDELWEISS                               | 0,0%         | 0,0%         | 0,0%         | 0,0%         |
| <b>Total</b>                            | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  |
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS + ALITALIA</b> | <b>68,2%</b> | <b>70,5%</b> | <b>76,7%</b> | <b>83,0%</b> |
| <b>IHH pre operación</b>                | <b>2798</b>  | <b>2867</b>  | <b>3564</b>  | <b>3762</b>  |
| <b>IHH post operación</b>               | <b>5042</b>  | <b>5328</b>  | <b>6050</b>  | <b>6996</b>  |
| <b>Δ IHH</b>                            | <b>2244</b>  | <b>2461</b>  | <b>2486</b>  | <b>3234</b>  |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

73. Tal como se observa, la participación conjunta de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA en la ruta Buenos Aires–Roma ascendería a 83%, si se consideran los datos de pasajeros transportados durante el año 2018, lo cual implica un aumento significativo de la concentración en este mercado, pasando de un Índice de Herfindahl Hirschman (IHH)<sup>26</sup> de 3.762 a 6.996, lo que implica una variación de 3.234 puntos. Tal como se especifica en los nuevos «Lineamientos para el Control de Concentraciones Económicas»<sup>27</sup> y según parámetros internacionales<sup>28</sup>, el valor del IHH post operación es indicativo de un mercado concentrado, y la variación del índice marca un aumento significativo de la concentración en el mercado en análisis.

74. Asimismo, se observa un crecimiento en la participación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS entre las

dos puntas del período considerado 2015-2018, pasando de una cuota de mercado de 40,5% a 51,8% en el período. El aumento de la participación de la aerolínea argentina fue en detrimento de la cuota del grupo que conforman Iberia, Level y British Airways —que pasó de una cuota de 13% a 8,9%— y de Air Europa, que mostró un descenso de 14,6% en 2015 a 4,8% en 2018. Por su parte, ALITALIA ha mostrado un leve aumento en su participación al considerar los años 2015 y 2018 (pasó de 27,7% a 31,2%), pero si se considera la variación entre los años 2017 y 2018, el incremento es más significativo, ya que presenta una cuota de 23,3% en 2017 que aumenta a 31,2% en 2018.

#### **II.4.7. Análisis de efectos a nivel de redes**

75. Tal como ya ha sido mencionado, se analizarán los efectos de la operación teniendo en cuenta los servicios de transporte aéreo de pasajeros entre Argentina e Italia y entre Argentina y Europa. En tanto el transporte de pasajeros entre Argentina y Europa involucra un vuelo transatlántico de larga distancia (de, al menos, 12 horas de duración), es razonable suponer que los pasajeros consideren llegar a la ciudad europea de destino por medio de conexiones con otras ciudades del continente.

76. A su vez, el 80% de los pasajeros que viajan desde Argentina a Europa (con al menos una noche en Italia) lo hacen por turismo, los cuales en su mayoría realizan un viaje multi-destino en el que visitan distintas ciudades de Europa.<sup>29</sup> En este sentido, la ciudad a través de la cual ingresan al continente no suele ser su único destino, lo cual permite suponer que los pasajeros que viajan desde Argentina hacia Europa consideran que existe cierta sustitución entre distintas ciudades de arribo, que tienen un determinado margen de flexibilidad a la hora de elegir el O&D del vuelo que los transporte hasta y desde Europa y que, por ende, la densidad de la red de transporte (aéreo y general) de Europa para planear dicho traslado sea de gran relevancia.

77. El pasajero, particularmente aquel que es sensible al precio, considera la capilaridad de la red del transporte aéreo —y la de transporte en general— para decidir cómo llegar a un destino determinado. En este sentido, por ejemplo, desde el punto de vista de un pasajero que viaja hacia alguna ciudad europea desde Argentina, es esperable que tenga en cuenta que la densidad de la red de transporte aéreo en Europa es particularmente alta y que considere dicho factor a la hora de elegir el vuelo que lo transporte hacia y fuera del continente.

78. En efecto, de la comparación de la ratio entre el número de vuelos mensuales (o asientos) y el área terrestre (km<sup>2</sup>) para todos los continentes, es evidente que Europa es el continente con más servicios internos, tal como se observa en la tabla siguiente.

**Tabla N° 3.** Densidad de la oferta del transporte aéreo

| <b>Densidad de la oferta de transporte aéreo</b> |                                    |                                |
|--|------------------------------------|--------------------------------|
|  | <b>Vuelos/1.000 km<sup>2</sup></b> | <b>Asientos/km<sup>2</sup></b> |
| <b>Intra Europa</b>                              | 73,7                               | 11,1                           |
| <b>Intra Norteamérica</b>                        | 38,1                               | 4,3                            |
| <b>Intra Asia</b>                                | 21,5                               | 3,5                            |
| <b>Intra Australia</b>                           | 11,4                               | 1,3                            |
| <b>Intra América del Sur y Central</b>           | 9,1                                | 1,2                            |
| <b>Intra África</b>                              | 2,5                                | 0,2                            |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

79. Tal como se observa, en Europa hay 73,7 vuelos por cada 1.000 km<sup>2</sup>, o 11,1 asientos por km<sup>2</sup>, siendo el continente con mayor densidad de vuelos por km<sup>2</sup>.

#### *II.4.7.1. Transporte de pasajeros entre Argentina e Italia*

80. Las aerolíneas que conectan Argentina e Italia son las mismas consideradas en el análisis de la ruta Buenos Aires–Roma (AEROLÍNEAS ARGENTINAS, ALITALIA, KLM, Iberia, British Airways, Air Europa, Air France, Norwegian y Edelweiss), a las que se agrega la alemana Lufthansa al considerar como ciudad de origen o destino a ciudades de Italia diferentes a Roma, con tiempo total de vuelo igual o menor a 18 horas y 12 minutos. En efecto, Lufthansa vuela directo desde Buenos Aires a Frankfurt y, desde la ciudad alemana conecta a otras ciudades italianas, de las cuales las más importantes en cantidad de pasajeros transportados desde o hasta Argentina son Milán, Bolonia, Venecia y Turín.<sup>30</sup> Asimismo, se consideran los vuelos que Iberia ofrece a Florencia y Turín, y los que Air Europa ofrece a Roma, Milán y Venecia, desde la ciudad de Córdoba.

81. A continuación, se presentan las participaciones de mercado de las aerolíneas que ofrecen servicios de

transporte aéreo de pasajeros en las rutas que unen Argentina e Italia.<sup>31</sup>

**Tabla N° 4.** Participaciones de mercado según pasajeros transportados, para las rutas que unen Argentina e Italia. Años 2015 – 2018.<sup>32</sup>

| <b>Ruta Argentina - Italia</b>          |              |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|
| <b>Aerolínea</b>                        | <b>2015</b>  | <b>2016</b>  | <b>2017</b>  | <b>2018</b>  |
| <b>AEROLINEAS ARGENTINAS</b>            | <b>24,6%</b> | <b>23,9%</b> | <b>32,6%</b> | <b>35,9%</b> |
| <b>ALITALIA</b>                         | <b>30,8%</b> | <b>32,7%</b> | <b>28,1%</b> | <b>32,6%</b> |
| IBERIA + LEVEL + BRITISH AIRWAYS        | 17,5%        | 18,7%        | 13,9%        | 14,4%        |
| AIR EUROPA                              | 13,24%       | 12,14%       | 10,31%       | 6,48%        |
| LUFTHANSA                               | 6,46%        | 6,37%        | 6,38%        | 4,61%        |
| AIR FRANCE                              | 4,42%        | 3,77%        | 3,60%        | 2,98%        |
| KLM                                     | 2,97%        | 2,44%        | 5,08%        | 2,96%        |
| EDELWEISS                               | 0,00%        | 0,00%        | 0,00%        | 0,09%        |
| NORWEGIAN                               | 0,00%        | 0,00%        | 0,00%        | 0,01%        |
| <b>Total</b>                            | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  |
|   |              |              |              |              |
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS + ALITALIA</b> | <b>55,4%</b> | <b>56,6%</b> | <b>60,8%</b> | <b>68,5%</b> |

|                           |             |             |             |             |
|---------------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| <b>IHH pre operación</b>  | <b>2105</b> | <b>2197</b> | <b>2234</b> | <b>2640</b> |
| <b>IHH post operación</b> | <b>3620</b> | <b>3758</b> | <b>4070</b> | <b>4980</b> |
| <b>Δ IHH</b>              | <b>1515</b> | <b>1561</b> | <b>1836</b> | <b>2341</b> |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

82. Se aprecia que, al analizar el O&D país–país, se reduce de la participación conjunta de AEROLÍNEA ARGENTINAS y ALITALIA, respecto de la alcanzada en el mercado relevante de la ruta Buenos Aires–Roma. En efecto, mientras las empresas involucradas muestran una participación conjunta de 83% en la ruta Buenos Aires–Roma para el año 2018, esta se reduce a 68,5% al considerar las distintas opciones de vuelos entre Argentina e Italia.

#### *II.4.7.2. Transporte de pasajeros entre Argentina y Europa*

83. Tal como ya ha sido mencionado, el análisis país–continente es necesario toda vez que, la ruta involucrada en la presente operación consiste en una de las rutas por medio de la cual los residentes argentinos ingresan al continente europeo.

84. Dado el modelo «*Hub and Spoke*» por medio del cual las aerolíneas comerciales organizan su red de transporte de pasajeros, la oferta se estructura en función de tramos, mientras que, del lado de la demanda los pasajeros solicitan determinados pares O&D. En este sentido, un pasajero que desea viajar entre Argentina y Europa puede optar por un vuelo directo de larga distancia hasta alguna ciudad europea, o bien puede elegir un vuelo indirecto que haga escala en algún *hub* ubicado en Latinoamérica, para luego continuar con un vuelo hasta Europa.

85. En la tabla siguiente se observan todas las rutas para las cuales existen vuelos directos entre Argentina y Europa, las aerolíneas que ofrecen cada ruta y el porcentaje de pasajeros que eligen cada una de ellas para trasladarse hacia o desde el continente europeo.

**Tabla N° 5.** Vuelos directos entre Argentina y Europa y preferencia de los pasajeros por cada ruta.  
Año 2017.

| <b>Rutas directas entre Argentina y Europa</b> |                                 |                    |
|--|---------------------------------|--------------------|
| <b>Aerolíneas</b>                              | <b>Ruta</b>                     | <b>% pasajeros</b> |
|  | <i>Buenos Aires - Madrid</i>    | <b>40,63%</b>      |
| IBERIA   |                                 | 18,75%             |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS                          |                                 | 14,11%             |
| AIR EUROPA                                     |                                 | 7,77%              |
|  | <i>Buenos Aires - Barcelona</i> | <b>17,32%</b>      |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS                          |                                 | 11,16%             |
| LEVEL  |                                 | 6,16%              |
|  | <i>Buenos Aires - Roma</i>      | <b>15,71%</b>      |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS                          |                                 | 10,73%             |
| ALITALIA                                       |                                 | 4,98%              |
|  | <i>Buenos Aires - Londres</i>   | <b>9,18%</b>       |

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| BRITISH AIRWAYS                 | 9,18%        |
| <i>Buenos Aires - Paris</i>     | <b>7,93%</b> |
| AIR FRANCE                      | 7,93%        |
| <i>Buenos Aires - Ámsterdam</i> | <b>4,00%</b> |
| KLM                             | 4,00%        |
| <i>Buenos Aires - Frankfurt</i> | <b>3,24%</b> |
| LUFTHANSA                       | 3,24%        |
| <i>Buenos Aires - Estambul</i>  | <b>1,98%</b> |
| TURKISH AIRWAYS                 | 1,98%        |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

86. Cabe destacar que, tal como surge de la tabla precedente, la ruta Buenos Aires–Roma fue utilizada sólo por el 15,71% de los pasajeros que viajaron con un vuelo directo entre Argentina y Europa en el año 2017, con valores similares para los años 2015 (15,6%) y 2016 (15,10%). La ruta entre Argentina y Europa a través de la cual se trasladan más pasajeros es la de Buenos Aires–Madrid. En efecto, durante el año 2017, el 40,63% de las personas que viajaron entre Argentina y el continente europeo con un vuelo directo lo hicieron a través de la ruta Buenos Aires–Madrid, para la cual tres aerolíneas ofrecen servicios directos: Iberia, AEROLÍNEAS ARGENTINA y Air Europa.

87. Por su parte la ruta Buenos Aires–Barcelona, en el año 2017, fue elegida por el 17,32% de los pasajeros que optaron por un vuelo directo entre Argentina y Europa. Esta ruta era ofrecida por AEROLÍNEAS ARGENTINAS y por Level; la aerolínea *low cost* de la española Iberia; sin embargo, a partir del 1° de febrero de 2018, AEROLÍNEAS ARGENTINAS dejó de ofrecer el servicio directo desde Buenos Aires a Barcelona.

88. Asimismo, el 26,33% de los pasajeros restantes que hicieron un trayecto entre Argentina y Europa, con

un vuelo directo, lo hicieron a través de otras rutas: el 9,18% optó por Buenos Aires–Londres (operada por British Airways); el 7,93% eligió Buenos Aires–París (operada por Air France); el 4% Buenos Aires–Ámsterdam (operada por KLM); el 3,24% Buenos Aires–Frankfurt (operada por Lufthansa) y, el 1,98% Buenos Aires–Estambul (operada por Turkish Airways).

89. Si se considera la participación por aerolínea para las rutas directas a Europa, según la capacidad instalada (lo cual depende de los aviones que utiliza cada aerolínea para operar cada ruta, la cantidad de asientos que posee y la frecuencia semanal), se observa que el Grupo Iberia/British Airways es el que mayor cantidad de pasajeros puede transportar entre Argentina y Europa, por año. Por su parte, si se considera la capacidad instalada de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA en su conjunto, tendrían una participación del 19,61%, seguidas por Air Europa con 11,12% y KLM con 8,21%, como se muestra en la tabla a continuación.

**Tabla N° 6.** Participación de mercado de las aerolíneas que hacen vuelos directos entre Argentina y Europa, según capacidad instalada. Año 2018.

| <b>Capacidad instalada por aerolínea</b> |                            |               |  |
|--|----------------------------|---------------|--|
| <b>Aerolínea</b>                         | <b>Capacidad instalada</b> | <b>%</b>      |  |
| IBERIA + LEVEL<br>+ BRITISH AIRWAYS      | 572.624                    | 31,66%        |  |
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS</b>             | <b>248.092</b>             | <b>13,72%</b> |  |
| AIR EUROPA                               | 201.032                    | 11,12%        |  |
| KLM                                      | 148.512                    | 8,21%         |  |
| LUFTHANSA                                | 132.496                    | 7,33%         |  |
| TURKISH AIRLINES                         | 127.036                    | 7,02%         |  |
| NORWEGIAN UK                             | 125.216                    | 6,92%         |  |

|   |                  |               |  |
|---|------------------|---------------|--|
| BRITISH AIRWAYS                             | 122.304          | 6,76%         |  |
| AIR FRANCE                                  | 114.296          | 6,32%         |  |
| <b>ALITALIA</b>                             | <b>106.652</b>   | <b>5,90%</b>  |  |
| EDELWEISS AIR                               | 32.656           | 1,81%         |  |
| <b>Total</b>                                | <b>1.808.612</b> | <b>100%</b>   |  |
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS +<br/>ALITALIA</b> | <b>354.744</b>   | <b>19,61%</b> |  |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

90. Al incorporar los vuelos indirectos, es decir, aquellos que hacen una escala en alguna ciudad de Latinoamérica para conectar entre Argentina y Europa, el escenario no presenta modificaciones significativas, tal como se observa en la siguiente tabla.

**Tabla N° 7.** Vuelos directos e indirectos por rutas entre Argentina y Europa y preferencia de los pasajeros por cada ruta. Año 2017.

| <b>Rutas indirectas entre Argentina y Europa</b> |                              |                    |
|--|------------------------------|--------------------|
| <b>Aerolíneas</b>                                | <b>Rutas</b>                 | <b>% pasajeros</b> |
|  | <i>Buenos Aires – Madrid</i> | <b>40,41%</b>      |
| IBERIA   |                              | 14,75%             |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS                            |                              | 10,96%             |

|                                 |               |
|---------------------------------|---------------|
| LATAM                           | 8,67%         |
| AIR EUROPA                      | 6,04%         |
| <i>Buenos Aires – Barcelona</i> | <b>16,67%</b> |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS           | 8,67%         |
| LEVEL                           | 4,80%         |
| LATAM                           | 3,20%         |
| <i>Buenos Aires - Roma</i>      | <b>12,21%</b> |
| AEROLÍNEAS ARGENTINAS           | 8,34%         |
| ALITALIA                        | 3,87%         |
| <i>Buenos Aires – Londres</i>   | <b>9,21%</b>  |
| BRITISH AIRWAYS                 | 7,14%         |
| LATAM                           | 2,07%         |
| <i>Buenos Aires - Paris</i>     | <b>9,45%</b>  |
| AIR FRANCE                      | 6,21%         |
| LATAM                           | 3,25%         |

|                                 |              |
|---------------------------------|--------------|
| <i>Buenos Aires – Ámsterdam</i> | <b>3,17%</b> |
| KLM                             | 3,17%        |
| <i>Buenos Aires – Frankfurt</i> | <b>3,84%</b> |
| LUFTHANSA                       | 2,53%        |
| LATAM                           | 1,31%        |
| <i>Buenos Aires – Estambul</i>  | <b>1,54%</b> |
| TURKISH AIRWAYS                 | 1,54%        |
| <i>Otros</i>                    | <b>3,50%</b> |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

91. Al agregar los vuelos indirectos entre Argentina y Europa, destaca el hecho de que la ruta Buenos Aires–Roma reduce su participación de 15,71% a 12,21%. Además, incorporar al análisis los vuelos indirectos con una escala en Latinoamérica se suma la aerolínea LATAM, un competidor significativo que ofrece servicios indirectos desde Buenos Aires a Madrid, Barcelona, Londres, París y Frankfurt, con escalas en San Pablo (el *hub* más importante de LATAM para las rutas transatlánticas), en Santiago de Chile y en Lima. Las demás aerolíneas comerciales que prestan servicios indirectos entre Argentina y Europa presentan una participación muy menor, representando la sumatoria de las mismas 3,5% para el año 2017.

92. Se muestran a continuación las participaciones de mercado de las aerolíneas que ofrecen rutas entre Argentina y Europa, tal como se presentan a continuación.

**Tabla N° 8.** Participaciones de mercado según pasajeros transportados, para las rutas que unen Argentina y Europa. Años 2015 – 2017.

| <b>Ruta Argentina – Europa</b>  |               |               |               |
|---------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>Aerolíneas y Destino</b>     | <b>2015</b>   | <b>2016</b>   | <b>2017</b>   |
| <b>IBERIA + BRITISH AIRWAYS</b> | <b>23,75%</b> | <b>21,92%</b> | <b>26,69%</b> |
| Madrid                          | 15,76%        | 14,24%        | 14,75%        |
| Barcelona                       | 0,01%         | 0,06%         | 4,80%         |
| Londres                         | 7,98%         | 7,62%         | 7,14%         |
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS</b>    | <b>31,78%</b> | <b>28,77%</b> | <b>27,96%</b> |
| Madrid                          | 14,03%        | 12,78%        | 10,96%        |
| Barcelona                       | 10,17%        | 9,72%         | 8,67%         |
| <b>Roma</b>                     | <b>7,58%</b>  | <b>6,27%</b>  | <b>8,34%</b>  |
| <b>LATAM</b>                    | <b>11,75%</b> | <b>20,24%</b> | <b>19,85%</b> |
| Madrid                          | 3,38%         | 6,62%         | 8,67%         |
| Paris                           | 3,20%         | 3,99%         | 3,25%         |
| Barcelona                       | 0,39%         | 2,75%         | 3,20%         |

|                         |              |              |              |
|-------------------------|--------------|--------------|--------------|
| Londres                 | 2,34%        | 2,77%        | 2,07%        |
| Milan                   | 1,35%        | 2,44%        | 1,37%        |
| Frankfurt               | 1,08%        | 1,68%        | 1,31%        |
| <b>AIR FRANCE</b>       | <b>8,10%</b> | <b>7,28%</b> | <b>6,21%</b> |
| Paris                   | 8,10%        | 7,28%        | 6,21%        |
| <b>AIR EUROPA</b>       | <b>6,37%</b> | <b>5,05%</b> | <b>6,04%</b> |
| Madrid                  | 6,37%        | 5,05%        | 6,04%        |
| <b>ALITALIA</b>         | <b>5,68%</b> | <b>5,35%</b> | <b>3,87%</b> |
| <b>Roma</b>             | <b>5,68%</b> | <b>5,35%</b> | <b>3,87%</b> |
| <b>LUFTHANSA</b>        | <b>3,27%</b> | <b>3,08%</b> | <b>2,53%</b> |
| Frankfurt               | 3,27%        | 3,08%        | 2,53%        |
| <b>KLM</b>              | <b>2,89%</b> | <b>3,32%</b> | <b>3,17%</b> |
| Ámsterdam               | 2,89%        | 3,32%        | 3,17%        |
| <b>TURKISH AIRLINES</b> | <b>4,29%</b> | <b>2,66%</b> | <b>1,54%</b> |
| Estambul                | 4,29%        | 2,66%        | 1,54%        |

|   |              |              |              |
|---|--------------|--------------|--------------|
| <b>Otros</b>                                | <b>2,12%</b> | <b>2,33%</b> | <b>2,14%</b> |
| <b>Total</b>                                | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  | <b>100%</b>  |
|   |              |              |              |
| <b>AEROLÍNEAS ARGENTINAS +<br/>ALITALIA</b> | <b>37,5%</b> | <b>34,1%</b> | <b>31,8%</b> |
|   |              |              |              |
| <b>IHH pre operación</b>                    | <b>1888</b>  | <b>1853</b>  | <b>1997</b>  |
| <b>IHH post operación</b>                   | <b>2249</b>  | <b>2161</b>  | <b>2214</b>  |
| <b>Δ IHH</b>                                | <b>361</b>   | <b>308</b>   | <b>216</b>   |

Fuente: CNDC en base a información de PaxIS – IATA aportada por las notificantes en el marco del Expediente.

93. Si se observan los datos del año 2017, la participación de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA en conjunto fue de 31,8%, seguida por la participación de Iberia/British Airways con el 26,69%. Asimismo, se debe tener en cuenta la presencia de un competidor vigoroso como LATAM, que posee una participación de 19,85%, según los datos de pasajeros de 2017.

94. Considerando el IHH, se observa que, con anterioridad a esta operación, la oferta de servicios de transporte aéreo de pasajeros entre Argentina y Europa ya se encontraba moderadamente concentrada y la situación prácticamente no se modifica con la presente operación, en tanto el IHH pasa de 1.997 a 2.214 puntos.

95. En este contexto, la participación conjunta de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA para la ruta que se encuentra alcanzada por el JBA —Buenos Aires–Roma— es de 12,21%, lo que representa un porcentaje de la oferta menor en lo que refiere al transporte de pasajeros entre Argentina y Europa.

96. La operación en el marco del transporte aéreo de pasajeros entre Argentina y Europa implica un fortalecimiento de AEROLÍNEAS ARGENTINAS como competidora en las rutas hacia y desde Europa. Esto se debe esencialmente a que, a través del JBA, AEROLÍNEAS ARGENTINAS podrá contar con un *hub* en Europa, que le permitirá ofrecer a través de ALITALIA nuevas rutas hacia ciudades europeas que sin la operación no tienen conexión desde Argentina, o son rutas ofrecidas por otras aerolíneas europeas, tales como Iberia/British Airways, Air France, KLM, entre otras. Este fortalecimiento de AEROLÍNEAS

ARGENTINAS implica un aumento de la competencia en el transporte aéreo de pasajeros entre Argentina y Europa.

97. Por consiguiente, si bien la operación aumenta la concentración en la ruta Buenos Aires–Roma, lo que puede afectar a la demanda proveniente de los pasajeros sensibles al tiempo, el JBA fortalece significativamente la competencia en las rutas que conectan Argentina con Europa.

## **II.5. Barreras a la entrada**

98. En la presente sección, se analizan las características de la industria de transporte aéreo de pasajeros que pueden considerarse como barreras a la entrada para potenciales entrantes.

### **II.5.1. Disponibilidad de *Slots* en los aeropuertos de Origen y Destino**

99. La disponibilidad de *slots*, los espacios horarios en los aeropuertos para despegue y aterrizaje, es lo que determina el nivel de congestión de los aeropuertos.

100. IATA clasifica los aeropuertos en tres niveles según su estado de congestión.<sup>33</sup> Los aeropuertos Nivel 1 son aquellos que, en general, tienen una infraestructura aeroportuaria con una capacidad suficiente para satisfacer la demanda de los usuarios del aeropuerto en cualquier franja horaria. Los aeropuertos Nivel 2, corresponden a los que poseen cierta probabilidad de congestión durante algunos períodos del día, la semana o la temporada, pero que pueden resolverse por medio de ajustes en la programación. Finalmente, los aeropuertos Nivel 3 son aquellos en los que la demanda excede significativamente la capacidad de la infraestructura aeroportuaria existente, la expansión del aeropuerto no es posible en el corto plazo, los intentos por resolver las limitaciones por medio de ajustes de la programación voluntarios no han sido efectivos y, por ende, requiere de coordinación externa de los slots disponibles para gestionar la capacidad limitada del aeropuerto.

101. En tanto la ruta para la cual se superponen AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA, Buenos Aires–Roma, opera desde el Aeropuerto Internacional «Ministro Pistarini» (Ezeiza) en Buenos Aires y el Aeropuerto Internacional de Fiumicino en Roma, se analizará la disponibilidad de *slots* en ambos aeropuertos.

102. El Aeropuerto Internacional de Buenos Aires se encuentra catalogado como un aeropuerto Nivel 1, por lo que posee *slots* disponibles en todas las franjas horarias para incorporar nuevos entrantes a operar vuelos desde y hacia Ezeiza. Esto implica que IATA no interviene ni dicta los procedimientos para solicitud de *slots* por parte de las líneas aéreas, y que las autoridades del aeropuerto procesan las solicitudes, las cuales constan de un pedido formal de la aerolínea con los horarios que se precisan.

103. Cabe mencionar que, ante requerimiento de información de esta Comisión Nacional, la empresa Buenos Aires International Airlines S.A. ha presentado la Resolución N° 1136/2018 del Ministerio de Transporte, por medio de la cual se le otorga la autorización a dicha empresa para explotar servicios no regulares internos e internacionales de transporte aéreo de pasajeros, carga y correo utilizando aeronaves de gran porte.

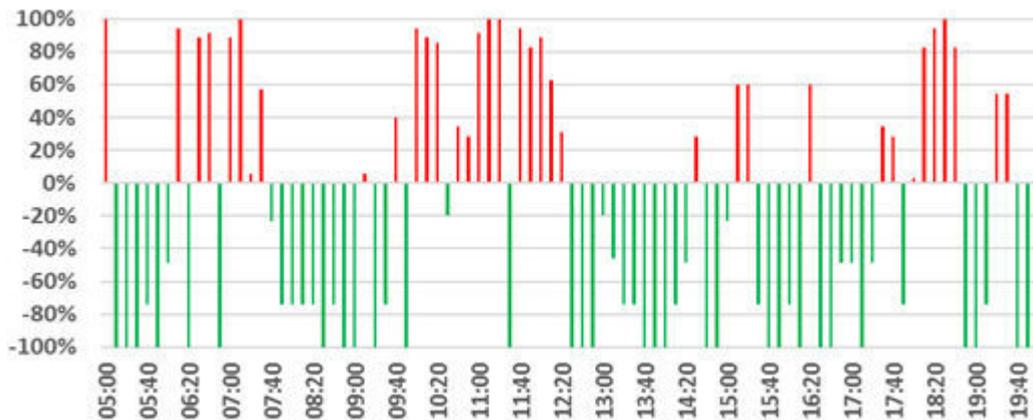
104. En la Resolución mencionada, se afirma: “*Luego de la celebración de la Audiencia Pública ... la transportadora AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., entre otros organismos, presentaron por escrito sus*

consideraciones acerca de las solicitudes tratadas... la empresa AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. se refirió a las limitaciones que los acuerdos bilaterales vigentes imponen al otorgamiento de servicios en las rutas internacionales solicitadas y a los inconvenientes que presentan el suministro de combustible y la infraestructura aeroportuaria al ingreso de nuevos explotadores”. Consultada AEROLÍNEAS ARGENTINAS al respecto de la existencia de limitaciones de infraestructura para el ingreso de nuevos operadores, la empresa involucrada ha señalado que dicha afirmación corresponde a “aeropuertos del interior del país” y al Aeroparque «Jorge Newbery» de la Ciudad de Buenos Aires, y no al Aeropuerto Internacional «Ministro Pistarini» (Ezeiza), que es el que se encuentra afectado en este caso. En efecto, reafirma lo ya considerado, es decir, que el Aeropuerto de Ezeiza se encuentra clasificado como de Nivel 1 por IATA y que, por consiguiente, posee la infraestructura aeroportuaria suficiente para poder satisfacer la demanda de las compañías aéreas que ya están operando, así como también de nuevos entrantes.

105. Por otro lado, el Aeropuerto Internacional de Roma se encuentra clasificado por IATA como un aeropuerto Nivel 3. En consecuencia, el proceso de asignación de *slots* se encuentra regido por IATA, que establece un calendario particular para que las aerolíneas puedan solicitar los espacios horarios, así como también un formato determinado para el pedido formal. Normalmente, una vez realizado el pedido por la aerolínea, o bien se asigna el *slot* solicitado o bien se ofrece un horario cercano. En caso de no haber acuerdo entre la coordinación del aeropuerto y la línea aérea, se organizan reuniones para ajustar un horario conveniente en el que pueda operar.

106. Sin perjuicio de que el Aeropuerto de Fiumicino se clasifique como Nivel 3, el aeropuerto cuenta con *slots* disponibles durante las horas en las que aterrizan o despegan los aviones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA que operan la ruta Buenos Aires–Roma. Ambas aerolíneas operan un vuelo diario en cada sentido, es decir, uno Buenos Aires–Roma y otro Roma–Buenos Aires, por lo que, las dos líneas aéreas cuentan con un *slot* de aterrizaje y otro de despegue en el Aeropuerto de Fiumicino. AEROLÍNEAS ARGENTINAS posee un *slot* para aterrizaje a las 17 hs. y uno de despegue a las 19:15 hs., mientras que ALITALIA cuenta con un *slot* de aterrizaje a las 6:45 hs. y uno de despegue a las 13:45 hs. Tal como se observa en el gráfico que se presenta a continuación, se encuentran disponibles los espacios horarios tomados por las aerolíneas para realizar el O&D en cuestión, o bien, horarios muy cercanos a estos.

**Ilustración N° 3.** Nivel de congestión en el Aeropuerto Internacional de Roma



Fuente: nivel de saturación por hora, verano 2018 e invierno 2017/2018, IATA.

107. En suma, en los dos aeropuertos en lo que existe solapamiento de pares O&D con vuelos directos entre las partes —a saber, Buenos Aires y Roma—, esta Comisión Nacional entiende que la congestión de los aeropuertos respectivos no conforma una barrera a la entrada a nuevos competidores que quisieran operar la ruta Buenos Aires–Roma.

## **II.5.2. Restricciones derivadas de los derechos de tráfico**

108. Las libertades aéreas o derechos de tráfico aéreo corresponden a las distintas configuraciones de vuelos que pueden realizarse entre dos países. El otorgamiento de derechos de tráfico sigue la regla de reciprocidad, es decir, que las libertades que las autoridades nacionales otorgan a las líneas aéreas extranjeras se encuentran en línea con aquellos derechos que las autoridades de otros países otorgan a las líneas aéreas de Argentina. En este caso, para analizar la factibilidad de que nuevos ingresantes comiencen a operar la ruta Buenos Aires–Roma, se deberá tener en cuenta lo establecido por el acuerdo bilateral entre Argentina e Italia y las frecuencias de vuelo allí estipuladas.

109. El Acuerdo Bilateral entre Argentina e Italia data del año 1948 (Ley 13.913) y fue modificado mediante intercambio de notas reversales el 9 de marzo de 2001. Finalmente, el 7 de diciembre de 2017, las autoridades aeronáuticas de ambos países suscribieron un Memorándum de Entendimiento en el que se redefinió el marco bilateral que rige la actividad aerocomercial entre Argentina e Italia. Las principales características del Acuerdo Bilateral vigente entre Argentina e Italia son las siguientes:

(j) Se modificaron la cantidad de frecuencias semanales que puede ejercer cada Estado-parte, pasando de 7 a 14 frecuencias por semana. Con anterioridad a esta modificación, AEROLÍNEAS ARGENTINAS utilizaba las 7 frecuencias semanales disponibles para líneas aéreas argentinas y ALITALIA las 7 correspondientes a las aerolíneas italianas. La posibilidad de operar 14 frecuencias semanales permite operar 14 vuelos semanales desde Argentina hacia Italia y 14 vuelos semanales desde Italia hacia la Argentina.

(k) Las rutas designadas para la República Argentina consisten en cualquier punto de origen en Argentina, puntos intermedios, hacia Roma, Milán y otros dos puntos adicionales elegidos libremente. Las rutas designadas para Italia consisten en cualquier punto de origen en Italia, puntos intermedios, hacia Buenos Aires y otros tres puntos adicionales elegidos libremente.

(l) Las líneas aéreas de cada Estado-parte pueden operar hasta 7 frecuencias semanales con ejercicio de quinta libertad, es decir con el derecho de embarcar y desembarcar pasajeros con destino o procedente de terceros países, pero en vuelos originados en el país propio.

(m) Establece la posibilidad de celebración de Acuerdos de Cooperación entre las líneas aéreas de cada Estado-parte y de terceros países.

(n) Las líneas aéreas designadas por Argentina y por Italia podrán suscribir convenios de cooperación (acuerdos de bloqueo de espacio, acuerdos de códigos compartidos, entre otros) con: (i) cualquier línea aérea de cada Estado-parte; y (ii) cualquier línea aérea de un tercer país siempre que: la línea aérea operadora cuente con los derechos de tráfico correspondientes, la línea aérea comercializadora tenga los derechos de rutas correspondientes de acuerdo con los acuerdos bilaterales vigentes, y los acuerdos cumplan con los requerimientos relacionados a la seguridad y competencia habitualmente aplicables a tales convenios.

(o) El transportista o línea aérea (línea aérea vendedora) que comercialice pasajes en código compartido tiene la obligación de informar al pasajero qué línea aérea operará cada vuelo del itinerario.

(p) Cualquier Acuerdo de Cooperación que se suscriba debe ser remitido a las Autoridades Aeronáuticas de Argentina e Italia para su aprobación con anterioridad a su implementación.

(q) Las líneas aéreas designadas por cada Estado–parte están autorizadas a emplear, en relación con el transporte aéreo de pasajeros y de carga, cualquier transporte multimodal hacia o desde cualquier punto en el territorio del otro Estado–parte, de conformidad con las leyes y reglamentaciones vigentes. Asimismo, las líneas aéreas de cada Estado–parte podrán suscribir acuerdos como línea aérea comercializadora con las aerolíneas designadas del otro Estado–parte para vuelos domésticos a ser operados en código compartido en el territorio de éste último.

110. En función de lo hasta aquí analizado, el nuevo marco regulatorio vigente entre Argentina e Italia permitiría que ingrese, al menos, un nuevo competidor en Argentina y un nuevo competidor en Italia para operar la ruta Buenos Aires–Roma, o alguna otra ruta entre Argentina e Italia —ya que existen 7 frecuencias semanales disponibles para cada Estado–parte.

111. En este sentido, los derechos de tráfico aéreo no constituyen una barrera a la entrada de nuevos jugadores al mercado relevante.

### **II.5.3. Obtención de concesiones para la operación de servicios de transporte aéreo regular**

112. Cabe destacar que, una vez establecido un acuerdo bilateral entre países respecto a los derechos de tráfico aéreo, para ofrecer servicios de transporte aéreo regular en una ruta determinada y según lo establecido en el Art. 102 del Código Aeronáutico, la aerolínea interesada debe obtener una concesión otorgada por el Poder Ejecutivo Nacional. El procedimiento para la concesión prevé la realización de una audiencia pública para analizar la conveniencia, necesidad y utilidad general de los servicios.

113. La empresa interesada debe solicitar la realización de la audiencia pública a la autoridad de aplicación, que es la Administración Nacional de Aviación Civil (en adelante, “ANAC”) y, de acuerdo con lo establecido en el Decreto N° 2186/92, la línea aérea debe cumplir con los siguiente requisitos: indicar si se trata de servicios regulares o no regulares, internos o internacionales; tipo y características de las aeronaves con las que realizará el servicio, acreditando en virtud de qué título tiene la posesión (para aeronaves de reducido porte); en caso de transportes regulares, el plazo durante el cual se compromete a mantener los servicios, que no podrá ser inferior a 12 meses; los seguros que propone contratar, que deberán satisfacer las exigencias previstas en la reglamentación; las frecuencias, si se trata de servicios regulares, y los horarios, especificando la fecha en que prevé comenzar el servicio; las rutas aéreas, los aeropuertos de salida y de destino, y las escalas intermedias previstas; las tarifas que propone para cada servicio; la base de operaciones y la tripulación con la que propone equipar las aeronaves; y la capacidad económico–financiera de la empresa.

114. Para otorgar la concesión o autorización se requiere la comprobación previa de la capacidad técnica y económico–financiera del explotador y de la posibilidad de utilizar en forma adecuada los aeródromos, servicios auxiliares y material de vuelo a emplear. Luego de realizada la audiencia pública, la autoridad de

aplicación emite un dictamen con su recomendación. Dentro de los 180 días de notificado el dictamen la empresa deberá acreditar la capacidad técnica —si no lo hiciere, se declarará la caducidad de las actuaciones. Una vez acreditada la capacidad técnica, el Ministerio de Transporte dicta la resolución correspondiente otorgando la concesión. Los organismos que intervienen en este proceso son la ANAC y el Ministerio de Transporte de la República Argentina.

115. Cabe destacar que no hay costo para el trámite de solicitud, ni para la realización de la audiencia pública. Sin embargo, la empresa a la que se hubiese otorgado una concesión o autorización deberá depositar, como garantía del cumplimiento de sus obligaciones y dentro de los 15 días de notificada la resolución, una suma equivalente al 2% de su capital social. El incumplimiento de las obligaciones que establece la concesión, es decir no iniciar operaciones en la ruta, dará lugar a la pérdida de esta garantía.

116. La solicitud de las concesiones de rutas es un trámite poco complejo y que no tiene costos para una línea aérea que ya se encuentra operando y quiere expandirse a nuevas rutas, y razonable para una empresa que quiere comenzar a ofrecer servicios de transporte aéreo regular de pasajeros. En este sentido, no constituye una barrera a la entrada para ingresar a operar nuevas rutas.

#### **II.5.4. Nuevos ingresantes en el transporte aéreo de pasajeros entre Argentina y Europa**

117. En los últimos tres años han ingresado nuevas líneas aéreas a operar rutas entre Argentina y Europa. En efecto, en junio de 2017 comenzó a operar la aerolínea Level (del Grupo Iberia/British Airways) la ruta Buenos Aires–Barcelona, marcando así la llegada del modelo *low cost* de larga distancia en Argentina. En octubre de ese año la empresa incrementó su frecuencia de 3 a 5 vuelos semanales y continuó dicho aumento hasta operar 9 vuelos semanales desde octubre de 2018 hasta el presente.

118. Por su parte, en febrero de 2018 la aerolínea noruega Norwegian comenzó a operar la ruta Buenos Aires–Londres, lo cual significó los inicios de la actividad de dicha línea aérea en esta región. Actualmente, los vuelos de Norwegian alcanzan las 4 frecuencias semanales. Asimismo, en noviembre de 2018, la aerolínea suiza Edelweiss comenzó sus vuelos entre Buenos Aires y Zürich. Edelweiss opera 2 vuelos semanales.

119. Cabe considerar que, entre los años 2017 y 2018 fueron otorgadas concesiones de rutas aéreas para transporte de pasajeros entre Argentina y Europa a cuatro empresas, Polar Líneas Aéreas S.A., Servicios Aéreos Patagónicos S.A., Norwegian Air Argentina S.A.U. y Buenos Aires International Airlines S.A.

120. En diciembre de 2019, fue notificada a esta Comisión Nacional la operación por medio de la cual el Grupo Norwegian se desprendió de la firma Norwegian Air Argentina S.A.U. a favor de la empresa Jet Smart Holding Ltd. A raíz de esta operación, Jet Smart Holding Ltd. se hizo cargo de todas las rutas aéreas dentro de la Argentina que otrora eran operadas por el Grupo Norwegian y obtuvo también todas las concesiones de rutas aéreas que oportunamente le habían sido otorgadas al mencionado Grupo.

121. Por su parte, es importante destacar que la ruta Buenos Aires–Londres seguirá siendo operada por el Grupo Norwegian.

122. A Polar Líneas Aéreas S.A. se le dio la concesión por 15 años de las rutas Buenos

Aires–Córdoba–Madrid y Córdoba–Rosario–Madrid. Por su parte, a la empresa Servicios Aéreos Patagónicos S.A. se le otorgó la concesión por 15 años de las rutas Buenos Aires–Lisboa, Buenos Aires–París y Buenos Aires–Frankfurt.

123. Norwegian Air Argentina S.A.U. —ahora bajo control de Jet Smart Holding Ltd.— y Buenos Aires International Airlines S.A. obtuvieron la concesión de rutas entre Argentina e Italia, a saber, Norwegian Air Argentina S.A.U. las rutas Buenos Aires–Roma y Buenos Aires–Milán, y la empresa Buenos Aires International Airlines S.A. las rutas que unen Buenos Aires con Roma, Florencia, Milán, Nápoles y Venecia y, a su vez, las rutas Córdoba–Roma, Córdoba–Milán, Rosario–Roma y Rosario–Milán.

124. Consultada la empresa Buenos Aires International Airlines S.A., al respecto de su inicio de operaciones, han indicado que operarán como una aerolínea tradicional, que el 26 de diciembre de 2018 le fueron concedidas las concesiones para operar una variedad de rutas, entre las que se encuentran muchas rutas entre Argentina y Europa<sup>34</sup>, y las ya mencionadas entre Argentina e Italia, que dichas rutas aéreas son para ser operadas con aeronaves de largo alcance y que, estiman, en una primera etapa, alcanzar una participación de entre el 2% y el 5% del tráfico total entre Argentina y el resto del mundo.<sup>35</sup> En este sentido, se debe considerar la posibilidad de que, en un corto y mediano plazo, pueda haber nuevos ingresantes en la ruta Buenos Aires–Roma, así como también, en distintas rutas entre Argentina e Italia, que incluso podrían unir otras ciudades de Argentina, como Córdoba y Rosario, con el país europeo en cuestión.

125. Por su parte, Norwegian Air Argentina S.A.U., que como ya se ha mencionado, se encuentra bajo el control de la firma Jet Smart Holding Ltd., opera varias rutas domésticas en Argentina. Asimismo, posee la concesión por 15 años de las rutas desde Buenos Aires a: Roma y Milán (Italia), como ya ha sido mencionado, así como también, las rutas entre Buenos Aires y Barcelona, Copenhague, Estambul, Kiev, Londres, Madrid, Málaga, Moscú, Oslo, París, Praga, Estocolmo, Zurich, y las rutas Córdoba - Barcelona y Córdoba - Madrid.

126. Por su parte, el Grupo Norwegian opera una única ruta internacional que une Buenos Aires con Londres de manera directa. Sin embargo, desde Argentina, el Grupo Norwegian también ofrece de manera indirecta muchas rutas que conectan Argentina y Europa, entre las cuales se encuentra la ruta Buenos Aires – Sicilia.

127. En función de todo lo analizado hasta aquí, esta Comisión Nacional encuentra que, si bien a partir de la presente operación aumenta la concentración en la ruta Buenos Aires–Roma y en las rutas entre Argentina e Italia, también se observa que la operación aumenta la competencia en las rutas entre Argentina y Europa al fortalecer la posición de AEROLÍNEAS ARGENTINAS, siendo rutas en las que se observa una multiplicidad de opciones para ingresar a Europa desde Argentina, o bien, salir del continente europeo hacia Argentina. Asimismo, una importante variedad de competidores opera en la actualidad rutas entre Argentina y Europa, tales como el Grupo Iberia/British Airways, Air Europa, KLM, Air France, entre otros.

128. Asimismo, el fortalecimiento de AEROLÍNEAS ARGENTINAS como resultado del JBA podría implicar un efecto competitivo positivo en rutas hacia o desde ciudades europeas que hoy AEROLÍNEAS ARGENTINAS no ofrece, por ejemplo, Buenos Aires–París, Buenos Aires–Ámsterdam, Buenos Aires–Múnich, o incluso facilitar la incorporación de nuevas rutas que hasta la actualidad no han sido ofrecidas desde Argentina.

129. Asimismo, en relación a la ruta Buenos Aires–Roma, se debe tener en cuenta que, de acuerdo a lo analizado en referencia a la disponibilidad de *slots* en los aeropuertos de origen y destino y a los derechos de tráfico entre Argentina e Italia, se verifica que no existen barreras a la entrada elevadas para que una aerolínea que ya se encuentra operando, o bien, una nueva línea aérea, ingrese a la ruta Buenos Aires–Roma, o a alguna otra ruta que conecte Argentina e Italia.

130. Por último, también se debe considerar que, existen dos empresas, Norwegian Air Argentina S.A.U. y Buenos Aires International Airlines S.A., que han solicitado concesiones de rutas entre Argentina y Europa, incluyendo la ruta Buenos Aires–Roma y otras rutas entre Argentina e Italia, que son potenciales entrantes, no sólo al mercado relevante, sino además a otras rutas entre Argentina e Italia y entre Argentina y el continente europeo.

131. En virtud de todo lo hasta aquí analizado, esta Comisión Nacional considera que el presente JBA entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA no tiene el potencial de generar un problema significativo en los que refiere a la competencia.

## **II.6. Cláusulas de Restricciones**

132. Habiendo analizado la documentación aportada en la presente operación, esta Comisión Nacional no advierte la presencia de cláusulas potencialmente restrictivas de la competencia.

## **III. ENCUADRAMIENTO JURÍDICO**

133. Las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración, conforme lo previsto en los Arts. 9 y 84 de la Ley N° 27.442, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.

134. La operación notificada constituye una concentración económica en los términos del Art. 7, inc. (d), de la Ley N° 27.442 de Defensa de la Competencia.

135. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las firmas afectadas supera la suma correspondiente a cien millones (100.000.000) de unidades móviles —monto que, a la fecha de notificación de la operación, equivalía a PESOS DOS MIL MILLONES—, lo cual se encuentra por encima del umbral establecido en el Art. 9 de la Ley N° 27.442, y la transacción no resulta alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.<sup>36</sup>

## **IV. PROCEDIMIENTO**

136. El día 29 de junio de 2018, AEROLÍNEAS ARGENTINAS y ALITALIA notificaron la operación de concentración económica mediante la presentación conjunta del Formulario F1 correspondiente.

137. El día 23 de agosto de 2019 —y tras analizar las presentaciones efectuadas—, esta Comisión Nacional consideró que la información presentada se hallaba incompleta, formulando observaciones al F1 y haciéndoles saber a las partes que el plazo previsto en el Art. 14 de la Ley N° 27.442 no comenzaría a correr hasta tanto no dieran cumplimiento a lo solicitado. Este proveído fue notificado el día 23 de agosto de 2018.

138. Con fecha 23 de agosto de 2018, y en virtud de lo estipulado por el Art. 17 de la Ley N° 27.442, se solicitó a la ANAC que se expida con relación a la operación en análisis.
139. En relación a lo consignado en el párrafo anterior, cabe destacar que la ANAC no ha brindado una respuesta a la intervención que oportunamente se le solicitara, por lo que —conforme a lo previsto en el ya citado Art. 17 de la Ley N° 27.442 y su normativa complementaria— se considera en este acto que no tiene objeción alguna que formular a la misma.
140. Sin perjuicio de lo señalado en los párrafos precedentes, cabe destacar que la ANAC emitió<sup>37</sup> el 3 de diciembre de 2018 —en uso de las facultades conferidas en el Art. 110 del Código Aeronáutico y en el Decreto N° 1.770 de fecha 29 de noviembre de 2007— la Resolución ANAC 943/2018 (RESOL-2018-943-APN-ANAC#MTR), en cuyo Art. 1 se dispone lo siguiente: *“Apruébase el Convenio de Colaboración y el primer documento complementario al mismo, celebrados entre las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS SOCIEDAD ANÓNIMA y ALITALIA SOCIETÀ AÉREA ITALIANA S.P.A. con fechas 15 de febrero de 2018 y 13 de junio de 2018 respectivamente, el cual prevé una forma más avanzada de colaboración en las rutas aprobadas por el Artículo 1° de la Resolución N° 219 de fecha 4 de abril de 2017 de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL.”*
141. El día 19 de diciembre de 2018, esta Comisión Nacional solicitó a las partes —a fin de profundizar el análisis de los efectos de la operación notificada—, que acompañen el Formulario F2 previsto en la Resolución SDCyC N° 40/2001.
142. Con fecha 21 de junio de 2019 y en mérito de las facultades emergentes del Art. 28, inc. (f), de la Ley N° 27.442 y del Art. 5 del Anexo I de la Resolución N° 359/2018, esta Comisión Nacional requirió información a las firmas NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA, (Sucursal Argentina), JETSMART AIRLINES S.A., POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A., SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. y BUENOS AIRES INTERNATIONAL AIRLINES S.A.
143. JETSMART AIRLINES S.A. y BUENOS AIRES INTERNATIONAL AIRLINES S.A. respondieron el requerimiento cursado con fecha 18 de julio y 6 de agosto de 2019, respectivamente.
144. Los requerimientos a POLAR LÍNEAS AÉREAS S.A., SERVICIOS AÉREOS PATAGÓNICOS S.A. y NORWEGIAN AIR SHUTTLE ASA (Sucursal Argentina) fueron dejados sin efecto el día 25 de octubre de 2019.
145. Con fecha 27 de agosto de 2019 y en mérito de las facultades emergentes del Art. 28, inc. (f), de la Ley N° 27.442 y del Art. 5 del Anexo I de la Resolución N° 359/2018, esta Comisión Nacional requirió información a la ANAC.
146. Con fecha 2 de octubre de 2019 y mediante la Nota NO-2019-89728283-APN-DNINA#ANAC, la ANAC brindó respuesta al requerimiento efectuado.
147. Finalmente, con fecha 8 de enero de 2020, las partes dieron respuesta a lo solicitado, teniéndose por completos los Formulario F1 y F2 acompañados, comenzando a correr el plazo establecido en el Art. 14 de Ley N° 27.442 el día hábil posterior al enunciado.

## V. CONCLUSIONES

148. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia concluye que la operación de concentración económica notificada no infringe el Artículo 8 de la Ley N° 27.442, al no disminuir, restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general.

149. Por ello, esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia aconseja a la Señora Secretaria de Comercio Interior consistente en la celebración de un acuerdo de cooperación entre AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. y ALITALIA – SOCIETÀ AEREA ITALIANA S.P.A. IN AMMINISTRAZIONE STRAORDINARIA para la gestión conjunta de la oferta de servicios de transporte aerocomercial de pasajeros entre Italia y la República Argentina, todo ello en virtud de lo establecido en el Artículo 14, inciso (a), de la Ley N° 27.442.

---

<sup>1</sup> La «*amministrazione straordinaria*» es un tipo de proceso que guarda similitudes con el concurso preventivo de la legislación argentina.

<sup>2</sup> Las partes enfatizan que la transacción no implicará la creación de una sociedad vehículo para la operación del JBA.

<sup>3</sup> Se denomina «*hub*» a un aeropuerto que una aerolínea utiliza como punto de concentración de pasajeros que proceden de diversos orígenes para re direccionarlos a su destino final, como parte de un modelo «*Hub and Spoke*». Dicho modelo corresponde a un sistema de conexiones entre los distintos puntos que sirve una red de cobertura de una aerolínea en el cual éstas se organizan como rayos de una rueda («*Spokes*») alrededor de un núcleo («*Hub*») que sirve como acumulador de pasajeros, con el fin de reunir la densidad crítica para hacer rentables las conexiones a destino.

<sup>4</sup> Se denomina «*behind and beyond*» a los vuelos que toma un pasajero antes o después de abordar el vuelo de larga distancia («*long-haul*») para llegar a su destino final.

<sup>5</sup> Cabe mencionar que las empresas notificantes, en la actualidad, venden los mismos «O&D» (distintas combinaciones ciudad-ciudad entre Argentina e Italia que incluyen los vuelos domésticos en cada país y el vuelo transatlántico entre ambos países), los que se incluirán en el JBA —ya sea mediante el acuerdo de código compartido o por medio del acuerdo interlineal— que existe entre AEROLÍNEAS ARGENTINA y ALITALIA.

<sup>6</sup> Cabe destacar que, si bien el JBA incluye las rutas domésticas en Argentina e Italia, por restricciones de derechos de tráfico, AEROLÍNEAS ARGENTINAS no puede operar vuelos internos en Italia, ni ALITALIA vuelos internos en Argentina, por lo que la única ruta en la que existe un solapamiento entre ambas aerolíneas es el O&D Buenos Aires – Roma.

<sup>7</sup> Fuente: Accelya, consultora especializada en transporte.

<sup>8</sup> Ver Dictamen N° 1319 del 25 de agosto de 2016, correspondiente al Expediente S01: 0242000/2012 caratulado “LAN AIRLINES S.A.; COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A. E INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO S.A. Y TAM S.A. Y OTROS S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. N° 1006)” y Dictamen N° 1094 del 12 de diciembre de 2014, correspondiente al Expediente S01: 0252139/2010 caratulado “IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. Y BRITISH AIRWAYS PIC S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. N° 840)”.

<sup>9</sup> Véase, por ejemplo, M.5364 Iberia/Vueling/Clickair; M.3280 Air France/KLM; M.3770 Lufthansa/Swiss.

<sup>10</sup> Véase la Resolución N° 54/2018 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de la República de Chile, del 31 de octubre de 2018, el Recurso de Reclamación del 18 de noviembre de 2018 de la Fiscalía Nacional Económica de Chile y la sentencia de la Tercera Sala de la Corte Suprema de Justicia de la República de Chile del 23 de mayo de 2019.

<sup>11</sup> Ver Dictamen N° 1319 del 25 de agosto de 2016, correspondiente al Expediente S01: 0242000/2012 caratulado “LAN AIRLINES S.A.; COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A. E INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO S.A. Y TAM S.A. Y OTROS S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. N° 1006)” y Dictamen N° 1094 del 12 de diciembre de 2014, correspondiente al Expediente S01: 0252139/2010 caratulado “IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. Y

*BRITISH AIRWAYS PIC S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. N° 840)*”.

<sup>12</sup> Se puede ver el Dictamen del CADE N° 9/2017/CGAA4/SGA1/SG, correspondiente al acto de concentración entre Latam Airlines Group S.A. y American Airlines Inc.

<sup>13</sup> En la industria de transporte aéreo de pasajeros se le llama tarifas *sin restricciones* a todas aquellas que permiten cambios y reembolsos, mientras que tarifas *con restricciones* se refiere a todas aquellas que tienen algún tipo de limitación en las condiciones, que pueden ser sobre el cambio, el reembolso o la devolución. Las tarifas *con restricciones* normalmente son las tarifas más económicas.

<sup>14</sup> La tarifa ejecutiva no sólo corresponde a asientos en «Clase Business», sino que hay tarifas ejecutivas que comprenden también a los asientos de «Clase Económica».

<sup>15</sup> Caso COMP/M.2041 – United/US Airways COMP/M.5335-Lufthansa/Brussels Airlines y COMP/M.2672 – SAS/Spainair.

<sup>16</sup> Ver Dictamen N° 1319 del 25 de agosto de 2016, correspondiente al Expediente S01: 0242000/2012, caratulado “LAN AIRLINES S.A.; COSTA VERDE AERONÁUTICA S.A. E INVERSIONES MINERAS DEL CANTÁBRICO S.A. Y TAM S.A. Y OTROS S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. N° 1006)” y Dictamen N° 1094 del 12 de diciembre de 2014, correspondiente al Expediente S01: 0252139/2010, caratulado “IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. Y BRITISH AIRWAYS PIC S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 DE LA LEY 25.156 (CONC. N° 840)”.

<sup>17</sup> Véase la Resolución N° 54/2018 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de la República de Chile, del 31 de octubre de 2018, el Recurso de Reclamación del 18 de noviembre de 2018 de la Fiscalía Nacional Económica de Chile y la sentencia de la Tercera Sala de la Corte Suprema de Justicia de la República de Chile del 23 de mayo de 2019.

<sup>18</sup> Véase el Dictamen del CADE N° 08700.004211/2016/10 – Ato de Concentraçãõ Requerentes: TAM Linhas Aéreas S.A., Iberia Lineas Aéreas de España S.A., British Airways Plc.

<sup>19</sup> Fuente: Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC).

<sup>20</sup> Fuente: ANAC.

<sup>21</sup> Desde Buenos Aires, Iberia ofrece vuelos a Madrid desde donde se puede conectar a Roma. Asimismo, Level —la aerolínea *low cost* de Iberia— ofrece desde junio de 2017 la ruta Buenos Aires–Barcelona, desde donde se puede viajar a Roma con un vuelo operado por Iberia.

<sup>22</sup> No se consideran como sustitutos Turkish Airlines (que hace una escala en Estambul) ni Lufthansa (que hace una escala en Frankfurt), ya que el tiempo total de vuelo excede las 18 horas y 12 minutos estipuladas. Debe tenerse en cuenta, además, que la aerolínea LATAM realiza vuelos desde Buenos Aires hasta Europa; sin embargo, para cubrir la ruta Buenos Aires–Roma ofrecen vuelos que realizan dos escalas, lo cual alargaría el tiempo total de viaje en más de las 5 horas y 12 minutos consideradas como aceptables. Por su parte, la aerolínea Norwegian también ofrece distintos vuelos desde Buenos Aires hasta ciudades europeas; sin embargo, Roma no se encuentra entre los destinos ofrecidos cuando se busca adquirir un pasaje desde Buenos Aires.

<sup>23</sup> Las aerolíneas *low cost* —o de bajo costo— penetraron los mercados del transporte aéreo ofreciendo pasajes baratos, punto a punto, sin servicios complementarios y operando principalmente en rutas de corta distancia donde había suficiente demanda potencial por parte de consumidores sensibles a los precios. Las aerolíneas *low cost* logran costos operativos más bajos que las aerolíneas tradicionales recortando servicios complementarios e incurriendo en menores costos de marketing y publicidad, lo que les permite ofrecer tarifas más económicas vendiendo sólo el pasaje, con la opción de que los pasajeros puedan agregar los servicios adicionales a diferentes precios. Asimismo, también se benefician al operar en aeropuertos más pequeños, con tasas aeroportuarias menores y costos de operación y mantenimiento más bajos. En la última década se han desarrollado este tipo de aerolíneas, siendo Europa uno de los continentes que ha presentado un importante despliegue en este sentido.

<sup>24</sup> El cuadro no exhibe las participaciones de mercado de la aerolínea suiza Edelweiss, ya que ha comenzado a operar en Buenos Aires recién en noviembre de 2018.

<sup>25</sup> Las participaciones de mercado que se presentan en esta tabla han sido calculadas en base a la cantidad de pasajeros transportados en el tramo Buenos Aires–Roma, asumiendo que dicha proporción se mantiene en gran medida para el tramo de regreso, Roma–Buenos Aires y que, por consiguiente, estos valores son representativos del total de la ruta.

<sup>26</sup> El término IHH refiere al Índice Herfindahl – Hirschman, una herramienta utilizada para la medición de la concentración de un mercado, cuyos valores oscilan entre 0 (mercado perfectamente competitivo) y 10.000 (mercado monopolístico).

<sup>27</sup> «Lineamientos para el Control de Concentraciones Económicas», aprobados por Resolución de la Secretaría de Comercio N°208, de fecha 11 de abril de 2018.

<sup>28</sup> De acuerdo con las pautas estadounidenses para la evaluación de concentraciones horizontales («*Horizontal Merger Guidelines*», DOJ-FTC, agosto de 2010), puede considerarse que un mercado es desconcentrado cuando el IHH es inferior a 1500 puntos, moderadamente concentrado cuando este se encuentra entre los 1500 y los 2500 puntos, y altamente concentrado cuando el IHH supera los 2500 puntos. Adicionalmente, un incremento en el IHH de más de 200 puntos es visto en dichas pautas como un factor que presumiblemente “incrementará el poder de mercado” de las empresas involucradas (sección 5.3, página 19). Conceptos similares aparecen en las pautas británicas sobre operaciones de concentración económica (*Merger Assessment Guidelines*, OFT, 2010), sección 5.3, página 40.

<sup>29</sup> Las partes han indicado que, según el Ministerio de Turismo, la estadía promedio del viaje de los argentinos en Europa es de 24 noches, de las cuales sólo pasan 9,4 noches en Italia. Esto implica que, en las noches restantes, que representan aproximadamente el 60% de la estadía total, pernoctan en otros países de Europa. Esto da cuenta de que los pasajeros que viajan desde Argentina optan por un tipo de viaje multidesino que incluye varias ciudades, e incluso, varios países europeos.

<sup>30</sup> No se considera como sustituto Turkish Airlines (que hace una escala en Estambul), ya que el tiempo total de vuelo excede las 18 horas y 12 minutos, aun incorporando como ciudades de destino u origen otras ciudades italianas, que no sean la capital.

<sup>31</sup> El cuadro no exhibe las participaciones de mercado de la aerolínea suiza Edelweiss, ya que ha comenzado a operar en Argentina recién en noviembre de 2018.

<sup>32</sup> Las participaciones de mercado que se presentan en esta tabla han sido calculadas en base a la cantidad de pasajeros transportados entre los dos países, considerando todos los vuelos desde Argentina hacia todos los destinos disponibles en Italia, asumiendo que dicha proporción se mantiene para los vuelos que salen desde Italia y vuelan a todos los destinos disponibles en Argentina.

<sup>33</sup> Véase IATA (2017), *Worldwide Slot Guidelines*. 8° edición. Disponible en: <file:///C:/Users/27321514788/Downloads/wsg-8-english.pdf>.

<sup>34</sup> Entre las principales rutas para las cuales obtuvieron la concesión por 15 años, se encuentran las rutas entre Buenos Aires a: Roma, Florencia, Milán, Nápoles y Venecia (Italia), y Barcelona, Málaga, Ámsterdam, Copenhague, París, Bruselas, Dublín, Frankfurt, Ginebra, Ibiza, Londres, Lisboa, Las Palmas de Gran Canaria, Luxemburgo, Lyon, Madrid, Marsella, Múnich, Santiago de Compostela, Zúrich. También las rutas desde Córdoba a Roma, Paris, Londres, Madrid y Milán y las rutas desde Rosario a: Paris, Roma, Londres, Madrid y Milán.

<sup>35</sup> Datos provistos por la empresa Buenos Aires International S.A. el 5 de agosto de 2019, en respuesta al requerimiento de información realizado por esta Comisión Nacional.

<sup>36</sup> Al respecto, conviene destacar que la Ley N° 27.442 establece en su Artículo 85 que *"A los efectos de la presente ley defínase a la unidad móvil como unidad de cuenta. El valor inicial de la unidad móvil se establece en veinte (20) pesos, y será actualizado automáticamente cada un (1) año utilizando la variación del índice de precios al consumidor (IPC) que publica el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INDEC) o el indicador de inflación oficial que lo reemplace en el futuro. La actualización se realizará al último día hábil de cada año, entrando en vigencia desde el momento de su publicación. La Autoridad Nacional de la Competencia publicará el valor actualizado de la unidad móvil en su página web"* (el destacado es nuestro).

<sup>37</sup> Cabe destacar que el Art. 3 de la resolución mencionada dispone que: *"La presente resolución se dicta sin perjuicio de la intervención de la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA de conformidad con sus facultades específicas."*

---

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.02.20 17:03:44 -03:00

Eduardo Stordeur  
Vocal  
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.02.20 17:16:19 -03:00

María Fernanda Vieceus  
Vocal  
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.02.20 19:10:58 -03:00

Rodrigo LUCHINSKY  
Presidente  
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Digitally signed by GESTION DOCUMENTAL  
ELECTRONICA - GDE  
Date: 2020.02.20 19:10:56 -03:00