

557
Caso



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Comercio Interior

"2008 - Año de la Enseñanza de las Ciencias"

BUENOS AIRES, 11 JUNIO 2008

VISTO el Expediente N° S01:0223335/2004 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, y

CONSIDERANDO:

Que el expediente citado en el Visto, se inició como consecuencia de la denuncia efectuada por el señor Don Néstor Donato FERRARI (C.I.P.F. N° 7.149.881), ante la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION, a la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A., por presunta infracción a la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Que con fecha 9 de septiembre de 2004, presentó su denuncia y manifestó que, tomó conocimiento de que solamente una empresa aérea es la que viaja desde la Ciudad de Mendoza, Provincia de MENDOZA a la Ciudad de Santiago, REPUBLICA DE CHILE, siendo la misma la empresa denunciada (fojas 1 y 2).

Que concluyó que, el precio cotizado y pagado por un pasaje aéreo, clase turista, desde la Ciudad de Mendoza, Provincia de MENDOZA a la Ciudad de Santiago, REPUBLICA DE CHILE y regreso a la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. por la suma de DOLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO SETENTA Y TRES (U\$S 173), es absurdamente elevado en comparación con otros tramos mayores de la misma ruta (foja 2).

Que, resumió en un cuadro el costo de DOLARES ESTADOUNIDENSES NOVENTA Y TRES (U\$S 93) del trayecto Buenos Aires - Santiago - Buenos Aires de una distancia de MIL QUINIENTOS KILOMETROS (1.500 Km.) y lo comparó con el costo de DOLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO SETENTA Y TRES (U\$S 173) para el trayecto



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Comercio Interior

52

46

Mendoza – Santiago – Mendoza de una distancia de CUATROCIENTOS KILOMETROS (400 Km.) (foja 4).

Que manifestó que, el elevado costo del pasaje disminuye sustancialmente la cantidad de viajeros, tanto de turismo como de negocios, afectando los intereses de la comunidad (foja 4).

Que la denuncia fue ratificada con fecha 4 de octubre de 2004, de conformidad con las disposiciones de los Artículos 175 y 176 del Código Procesal Penal de la Nación, de aplicación supletoria de acuerdo a lo establecido en el Artículo 56 de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia (foja 9).

Que el día 27 de octubre de 2004, se corrió traslado de la denuncia a la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A., a fin de que brindara las explicaciones que estime corresponder, según lo dispuesto en el Artículo 29 de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia (foja 10).

Que con fecha 15 de noviembre de 2004, la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. brindó sus explicaciones en tiempo y forma, y negó los cargos imputados (foja 16).

Que destacó que, la tarifa de DOLARES ESTADOUNIDENSES NOVENTA Y TRES (U\$S 93) señalada en la denuncia correspondió a una promoción hecha por la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. bajo el sistema llamado promoción último minuto, que se relaciona a decisiones comerciales realizadas en un momento y ante una circunstancia determinada, y que nada tienen que ver con valores actuales (foja 16 vuelta).

Que manifestó que, el valor vigente de los pasajes correspondientes al tramo Mendoza – Santiago es de DOLARES ESTADOUNIDENSES CIENTO SETENTA Y CUATRO (U\$S 174), y que el valor de los pasajes correspondientes al tramo Buenos Aires – Santiago, asciende a DOLARES ESTADOUNIDENSES DOSCIENTOS SESENTA Y TRES



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Comercio Interior

E 2

49

(U\$S 263) (foja 16 vuelta).

Que, la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA ordenó la ejecución de determinadas diligencias, destinadas a investigar los hechos denunciados.

Que, dichas diligencias reunieron información, la cual habiendo sido remitida atento a los requerimientos efectuados por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, se encuentra incorporada al expediente citado en el Visto.

Que cabe precisar, que para que un acto o conducta encuadre como una infracción a la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia, debe tener por objeto o efecto una limitación, restricción, falseamiento o distorsión de la competencia, o bien debe constituir un abuso de posición dominante en un mercado y, además, debe tener potencialidad suficiente para afectar el interés económico general, tal como lo establece en su Artículo 1° la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Que del análisis efectuado por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, se puede concluir que la cuestión traída a examen no amerita un mayor despliegue procedimental, ya que no reviste entidad suficiente para afectar el interés económico general, único bien tutelado por la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Que la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA ha emitido su dictamen y aconseja al señor Secretario de Comercio Interior aceptar las explicaciones brindadas por la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. y ordenar el archivo de las presentes actuaciones, de conformidad con lo previsto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Que el suscripto comparte los términos del dictamen emitido por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, y cuya copia autenticada se incluye como Anexo que con DOCE (12) hojas forma parte integrante de la presente resolución.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Comercio Interior

50

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en el Artículo 58 de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

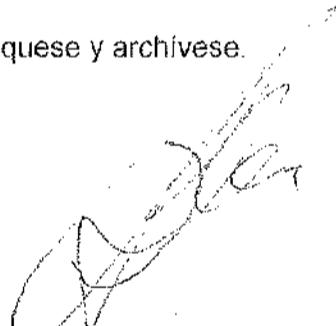
RESUELVE:

ARTICULO 1º.- Acéptanse las explicaciones brindadas por la empresa LINEA AEREA NACIONAL CHILE S.A. y ordénase el archivo de la denuncia efectuada por el señor Don Néstor Donato FERRARI (C.I.P.F. N° 7.149.881), de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

ARTICULO 2º.- Considérase parte integrante de la presente resolución, al dictamen emitido por la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SECRETARIA DE COMERCIO INTERIOR del MINISTERIO DE ECONOMIA. Y PRODUCCION, de fecha 18 de mayo de 2006, que en DOCE (12) hojas autenticadas se agregan como Anexo a la presente medida.

ARTICULO 3º.- Regístrese, comuníquese y archívese.

RESOLUCION SCI N° 8



Lic. MARCO GUILERMO MUGGERO
SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR
MINISTERIO DE ECONOMIA Y PRODUCCION



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

84

ES COPIA FIEL

SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

Expte. N° S01:0223335/2004 (C.996) MB/ern-jp-ml

BUENOS AIRES, 18 MAY 2006

Dictamen CNDC N° 557

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a las actuaciones que tramitan por ante esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia, bajo Expediente N° S01:0223335/2004 del Registro del Ministerio de Economía y Producción, caratulado: "LAN CHILE s/ INFRACCIÓN A LA LEY 25.156 (C.996)", e iniciadas como consecuencia de la denuncia efectuada por el Sr. Néstor Donato Ferrari contra la empresa LAN CHILE, por presunta infracción a la Ley de Defensa de la Competencia 25.156.

I. SUJETOS INTERVINIENTES.

El denunciante.

1. Se trata de un residente de la Ciudad de Mendoza, Pcia. de Mendoza; el mismo resulta ser docente universitario en la Facultad de Ciencias Económicas de la Universidad Nacional de Cuyo, desempeñándose como profesor titular de Comercialización.

La Denunciada.

2. LÍNEA AÉREA NACIONAL CHILE S.A. (en adelante, LAN CHILE) es una empresa de origen chileno dedicada al transporte aerocomercial.



62
ES COPIA FIEL

50
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

II. LOS HECHOS DENUNCIADOS.

3. En su libelo de inicio (cfr. fs. 1/7), el quejoso refirió haber sido invitado a colaborar en la evaluación de una universidad en la República de Nicaragua entre los días 13 y 20 de junio de 2004.
4. Aseguró que para acceder a Nicaragua desde nuestro país existen algunas complicaciones al no haber viajes directos, por lo que optó viajar por una empresa con sede en Panamá, COPA AIRLINES, desde donde viajaría a su destino final; para ello, refirió que los viajes de COPA AIRLINES compatibles con la fecha de su obligación, salen los días domingo a las 02.45 a.m. desde Santiago de Chile.
5. Así, consultó con una agencia de viajes y tomó conocimiento de que solamente una empresa aérea es la que viaja desde Mendoza a Santiago de Chile, siendo la misma la empresa denunciada.
6. En relación a lo expuesto, concluyó que el precio cotizado y pagado por un pasaje aéreo, clase turista, desde Mendoza hasta Santiago de Chile y regreso a la empresa LAN CHILE por la suma de U\$S 173, es absurdamente elevado en comparación con otros tramos mayores de la misma ruta.
7. Para ello, resumió en un cuadro el costo de U\$S 93 del trayecto Buenos Aires – Santiago – Buenos Aires (1500 kms.) y lo comparó con el costo de U\$S 173 para el trayecto Mendoza – Santiago – Mendoza (400 kms).
8. A la par de encuadrar la denuncia en los términos de los arts. 1º y 4 de la LDC, definió que el elevado costo del pasaje disminuye



ES COPIA FIEL

53
 Dña. TRANSA...
 SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

sustancialmente la cantidad de viajeros, tanto de turismo como de negocios, afectando los intereses de la comunidad.

III. LA CONDUCTA ANALIZADA.

- 9. Se trata de una conducta que tendría efectos en el mercado de venta de pasajes para el transporte aerocomercial de pasajeros.
- 10. La misma consistiría en la aplicación de precios abusivos por parte de LAN, en la emisión de pasajes para cubrir los trayectos Mendoza - Santiago- Mendoza, comparados con los costos de otros tramos mayores de la misma ruta.

IV. PROCEDIMIENTO.

Ratificación

- 11. Como ya se adelantara, las presentes actuaciones fueron iniciadas el día 9 de septiembre de 2004 en virtud de la denuncia promovida por el Sr. Néstor Donato Ferrari, residente de la ciudad de Mendoza y profesor universitario de la Universidad nacional de Cuyo.
- 12. Ulteriormente, con la celebración de la audiencia llevada a cabo el día 4 de octubre de 2004 en el marco de las presentes actuaciones (fs. 9), se dieron por cumplidos los requisitos de admisibilidad de la denuncia previstos por los arts. 175 y 176 del CPPN y 28 de la Ley N° 25.156.

El traslado del art. 29 de la Ley 25.156 a la denunciada y las explicaciones de LAN CHILE S.A.

[Handwritten signatures and initials]



ES COPIA FIEL

54
 [Handwritten signature and stamp]

13. Ordenada la notificación prevista en el artículo 29 de la Ley N° 25.156 el día 26 de octubre de 2004, según consta a fs. 9 de autos, LAN CHILE hizo uso de su derecho brindando las explicaciones del caso de conformidad con las constancias que lucen a fs. 11/17 de las presentes actuaciones.
14. La defensa de LAN CHILE, comenzó negando los cargos imputados a su mandante, y señaló que el costo de un pasaje no se define solo en base a las distancias involucradas en cada vuelo; asimismo, aseguró que el costo comprometido para movilizar cada aeronave contempla los gastos operativos de cada salida y arribo y costo de mantenimiento.
15. Por otro lado, sostuvo que la tarifa de U\$S 93.- señalada en la denuncia correspondió a una promoción hecha por LAN CHILE bajo el sistema "promoción último minuto", que se relaciona a decisiones comerciales realizadas en un momento y ante una circunstancia determinados, y que nada tienen que ver con valores actuales.
16. Detalló finalmente el valor vigente de los pasajes al día 15-11-2004, suministrado por la oficina Mendoza, siendo los mismos para la tarifa "one world" correspondiente al tramo Mendoza – Santiago, la suma de U\$S 174.-, sin impuestos.
17. Respecto de la tarifa "one world" correspondiente al tramo Buenos Aires – Santiago, detalló que el costo asciende a U\$S 263.-, sin impuestos.

Solicitud de informes

A

18. A fs. 21 de autos, se le solicitó a la denunciada que acreditase por

4 [Handwritten signatures]



ES COPIA FIEL

55
 MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
 SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

medios fehacientes, tanto la promoción de la tarifa de U\$S 93 y su duración, como el valor de la tarifa "one world" para los tramos Buenos Aires-Santiago, Santiago-Buenos Aires y Mendoza-Santiago, Santiago-Mendoza; asimismo, que informara que porcentaje representa la tarifa "one world" en las facturaciones de dichos tramos.

19. La respuesta luce a fs.31/35, y en ella se aclaró que debido a un error involuntario de la demandada, se refirieron en las explicaciones brindadas a las tarifas "one world", cuando debieron haberse referido a las categorías "one way".

20. Se encuentra también glosada a fs. 138 de autos, una ampliación de la respuesta señalada en el párrafo que antecede:

21. Por fin, la providencia de fs. 39 da cuenta de que las presentes actuaciones se encuentran en estado de emitirse el pertinente dictamen.

V. ENCUADRE ECONÓMICO LEGAL.

Análisis de la situación procesal

22. Sin perjuicio de las pretensiones esgrimidas en su presentación liminar por parte del denunciante, resulta posible a esta altura del trámite afirmar que no le asiste la razón, pues, se adelanta, no se ha verificado en los hechos la comisión de prácticas anticompetitivas por parte de la firma LAN CHILE.

23. Hecha esta advertencia, debe recordarse entonces que para que una conducta pueda ser encuadrada en la ley N°25.156 es necesario que la misma tenga entidad suficiente para limitar, restringir o distorsionar la

FA
 sus
 [Handwritten signatures and initials]



83
ES COPIA FIEL

06
SECRETARÍA DE ECONOMÍA
SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

competencia o bien, que implique el abuso de una posición de dominio en un mercado que represente un perjuicio para el interés económico general.

24. En el presente caso se ha afirmado desde la denuncia, que la conducta tipificada por el Sr. Néstor Donato Ferrari habría consistido en la utilización de precios abusivos por parte de la empresa aérea LAN CHILE, para sus vuelos que cubren el trayecto Mendoza - Santiago de Chile - Mendoza.
25. Los valores cobrados por LAN para aquellos vuelos que siguen la mencionada ruta rondarían los U\$S 173, mientras que el precio cobrado, tanto por dicha aerolínea como por sus competidoras, por un vuelo que cubre el trayecto Buenos Aires - Santiago de Chile - Buenos Aires, se encontraría aproximadamente entre los U\$S 90 y U\$S 100.
26. Es decir que el pasaje que cobra LAN desde Buenos Aires a Santiago de Chile y de Santiago de Chile a Buenos Aires sería apenas algo más del 50 % del pasaje cobrado por el trayecto realizado desde Mendoza a Santiago de Chile y de Santiago de Chile a Mendoza, más allá de que el primero sea de 1500 kilómetros y el último de 400 kilómetros.
27. Además, dicha conducta se encontraría agravada por el hecho de que LAN CHILE es la única empresa aerocomercial de vuelo regular que cubre el trayecto anteriormente mencionado.

VI. MERCADO.

- A
28. Al realizar un análisis del mercado de transporte aéreo, se observa que,



ES COPIA FIEL

57

en cuanto a las tarifas de los pasajes de cada una de las aerolíneas, para aquellas correspondientes a Vuelos de Cabotaje existen tarifas de referencia que funcionan como límite inferior de una banda tarifaria determinada, cuyas tarifas máximas pueden ser hasta un 90% superiores a dicho límite mínimo (Decreto 1654/2002). Por otro lado, las empresas tienen la posibilidad de cargar tarifas un 20% menores a las de referencia cuando las restricciones de dichas tarifas cumplan con los requisitos impuestos por el artículo 5 del decreto según sus puntos: a) el boleto debe ser vendido dentro de un paquete turístico y b) el boleto debe ser de ida y vuelta, con emisión anticipada de al menos 10 días de inicio del viaje y con una estadía mínima de dos pernóctes y máxima de 14.

29. Además, para este tipo de vuelos existe un sistema de tarifas para residentes que obliga a las empresas a comercializar una determinada capacidad de cada aeronave a la tarifa mínima.

30. Por otro lado, las tarifas de los vuelos internacionales, son estipuladas por los transportadores en las conferencias de IATA (International Air Transport Association)¹ sobre tarifas aéreas para cada ruta de vuelo y se denominan tarifas IATA. Sin embargo, cada una de las aerolíneas al competir en el mercado por pasajeros, puede ofrecer sus pasajes al precio que ella misma decida, incluso ofrecer tarifas diferentes a las IATA.

¹ IATA es una agrupación de carácter privado que reúne a una parte sustancial de las líneas aéreas prestatarias de servicios regulares, con sede en Montreal, Canadá. Sus objetivos se centran en torno a la estimulación y ordenamiento de la actividad aerocomercial, comprendiendo dentro de su esfera de influencia la elaboración de las condiciones generales de transporte aéreo.



ES COPIA FIEL

58
SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

31. Es importante tener en cuenta que los valores de las tarifas (internacionales o de cabotaje) no se definen únicamente en base a las distancias involucradas en cada vuelo, sino que entran en juego numerosas variables entre las que se pueden incluir a la demanda de la ruta en cuestión, la cantidad de asientos reservados, la estación del año en que se realiza el vuelo, la cantidad de frecuencias existentes, la cantidad de asientos disponibles, los costos de mantenimiento y todo tipo de costos fijos, entre otras.

32. Es por ésta razón que, como informó la denunciada (fs.16,17), existen distintos tipos de tarifas para cada vuelo, que responden a las distintas decisiones comerciales tomadas, en este caso por LAN, en un momento y ante una circunstancia determinadas.

33. En este caso, específicamente las tarifas que presentaba la empresa LAN, para las rutas Mendoza – Santiago de Chile – Mendoza y Buenos Aires – Santiago de Chile – Buenos Aires, al momento de la presente denuncia eran:

El tramo Mendoza – Santiago de Chile – Mendoza.

34. La tarifa "One Way" que corresponde al primer tramo únicamente, es decir Mendoza – Santiago de Chile, en la suma de U\$S 174 sin incluir impuestos, y 2) La tarifa que corresponde a la promoción realizada por LAN que se denomina "Promoción de último minuto" y que recorre la ruta Mendoza -- Santiago de Chile – Mendoza en su totalidad, en la suma de U\$S 79 sin incluir impuestos.

A

El tramo Buenos Aires – Santiago de Chile – Buenos Aires.



Ministerio de Economía y Producción
Secretaría de Coordinación Técnica
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

ES COPIA FIEL

[Handwritten signature]
SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

- 35. La tarifa "One Way" que corresponde al tramo Buenos Aires – Santiago de Chile únicamente, en la suma de U\$S 263 sin incluir impuestos, y 2) La tarifa correspondiente a la "Promoción de último minuto" que recorre la ruta mencionada en su totalidad, en la suma de U\$S 119 sin incluir impuestos.
- 36. Las tarifas arriba expuestas muestran diferentes niveles de valor por cada ruta de vuelo, los cuales responden a decisiones comerciales de la empresa tomadas en diferentes circunstancias, en un determinado momento, como se ha expuesto precedentemente. Dichas diferencias, responden a su vez a distintos niveles de comodidad o restricciones (de disponibilidad respecto a elección de horarios de vuelo, período de permanencia en el lugar de destino y demás).
- 37. Sin embargo, aún considerando que las tarifas denunciadas por el Señor Néstor Donato Ferrari fuesen las únicas tarifas comercializadas por LAN para las mencionadas rutas, se debería tener en cuenta que el propósito de la demanda del servicio de transporte aéreo es conectar dos destinos específicos. Es decir que un consumidor que desea conectar la ciudad A con la ciudad B no estará, en general, dispuesto a volar al destino C. Así, dentro del área aerocomercial, los mercados quedan definidos por la ruta que une la ciudad de origen y la de destino². Por lo

² Un punto analizado, tanto por esta CNDC, como por otros organismos internacionales en materia de defensa de la competencia, fue si debía distinguirse entre el transporte aéreo directo al destino final y el transporte con escala. Se encontró evidencia de que las aerolíneas discriminaban precios entre consumidores de clase *business*, (que demandan principalmente viajes directos) y consumidores turistas (que están dispuestos a viajar con escalas por un menor precio). Finalmente se resolvió incluir a todos los pasajeros que demandan el servicio aéreo de una ruta en el mismo mercado, es decir, considerar como mercado relevante a los vuelos directos, en virtud de que desde el punto de vista de la demanda, el consumidor requiere el servicio de transporte aéreo entre dos puntos determinados.

[Handwritten notes and signatures]
A
Sue
[Signature] *[Signature]* *[Signature]* *[Signature]*



ES COPIA FIEL

SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

tanto, el mercado relevante es el transporte aéreo de pasajeros por ruta que une pares de ciudades³.

38. Así, el mercado relevante objeto de la presente denuncia quedaría definido como la ruta aérea que une Mendoza – Santiago de Chile – Mendoza. Mientras que la ruta Buenos Aires – Santiago de Chile – Buenos Aires quedaría excluida de dicha definición y por lo tanto debería ser considerado como un mercado independiente.

39. De este modo, ambas rutas constituyen mercados relevantes diferentes, cada uno de los cuales posee sus propias características económicas, por lo que bien puede justificar el diferencial de precios independientemente de la proporcionalidad de la distancia que cada una de ellas involucra.

40. Es importante destacar asimismo, que como fuera expresado por esta Comisión en dictámenes anteriores⁴, la actividad de transporte aerocomercial en sí misma no presenta importantes barreras a la entrada para una empresa que ya presta servicios de transporte aéreo y decide expandir su actividad a otras rutas, mientras que las barreras son mayores para quien no se encuentra desarrollando la actividad de transporte aéreo y debe posicionar su marca en el mercado.

41. Entonces, si el mercado en cuestión no presenta barreras significativas que impidan la entrada a potenciales competidores, y al mismo tiempo presenta altos beneficios y por lo tanto resulta atractivo para nuevos

³ La CNDC utilizó el mismo criterio para definir los mercados relevantes para el transporte aéreo en el Expediente 064-010353/2000 caratulado "Austral Líneas Aéreas s/ Infracción Ley N° 25.156", cuyo dictamen se emitió el 27 de agosto de 2001.



ES COPIA FIEL

LA
 [Handwritten signature and stamp]

entrantes, no habría ningún impedimento para el libre desarrollo de competencia en el mismo.

42. En síntesis, la conducta denunciada no tiene por objeto o efecto constituir abuso de posición dominante en un mercado de modo que pueda resultar perjuicio para el interés económico general, ya que, en primer lugar existe una variada oferta de pasajes aéreos para la ruta Mendoza – Santiago de Chile – Mendoza en cuanto a valores y comodidades. Y en segundo lugar, el hecho de que LAN sea la única empresa aerocomercial que realiza esta ruta no resulta en si misma una conducta que resulte ilegal en términos de competencia, máxime en un mercado donde las barreras a la entrada para otras líneas aéreas que encontrarán atractivo prestar sus servicios dados los precios vigentes, no son elevadas.

43. En definitiva, no existen elementos probatorios que sostengan la hipótesis de que la denunciada haya aplicado una política abusiva en desmedro de los usuarios, con afectación al interés económico general en los términos previstos por la LDC.

44. Para así concluir, se han tenido en cuenta las piezas procesales señaladas en los considerandos que anteceden y demás documental colectada en autos, de las cuales no existen motivos para restarles valor probatorio, ni han surgido evidencias de otras conductas encuadrables en el art. 1° de la Ley 25.156 que justifiquen comprometer mayores recursos en la investigación.

f A
 [Handwritten initials]

⁴ Expte.: 064-010740/2001 (Conc. N° 335) y su agregado N° 064 008842/2001 (OPI N° 21/01).

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Producción
 Secretaría de Coordinación Técnica
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

COPIA FIEL

RECEIVED
 DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN
 SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA
 COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA

VII. CONCLUSIONES.

45. En base a las consideraciones precedentes, la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA recomienda al SEÑOR SECRETARIO DE COORDINACIÓN TÉCNICA aceptar las explicaciones brindadas por LÍNEA AÉREA NACIONAL CHILE S.A. y proceder al archivo de las presentes actuaciones (art. 31 de la Ley N° 25.156).

Handwritten initials

[Signature]
 DIEGO PABLO POVOLO
 VOCAL
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA
 DE LA COMPETENCIA

[Signature]
 HORACIO SALERNO
 VOCAL
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA
 DE LA COMPETENCIA

[Signature]
 MAURICIO BUTERA
 VOCAL
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA
 DE LA COMPETENCIA

[Signature]
 HUMBERTO GUARDIA MENDONCA
 VOCAL
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA
 DE LA COMPETENCIA

[Signature]
 LIC. JOSÉ A. SBATNELLA
 PRESIDENTE
 COMISION NACIONAL DE DEFENSA
 DE LA COMPETENCIA