



Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

Expediente N° 332611/91 C.(278)

134

BUENOS AIRES, Septiembre 5, 1995.

I - Las presentes actuaciones se inician en septiembre de 1991 con la apertura de la investigación de mercado en el rubro pasajes aéreos, con el fin de conocer las características y evolución de las tarifas del transporte aéreo (fs. 2).

Atento a la presunta falta de competencia en las tarifas y por ende a los elevados precios de las mismas en ese momento, el entonces Secretario Adjunto de Comercio Interior instruye a la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia para que inicie dicha investigación (fs. 3).

De fs. 5 a fs. 10 se incorporó información referida al valor de las tarifas aerocomerciales domésticas de Brasil, Colombia, México y Perú.

A fs. 12 se dispone llamar a audiencia al Sr. Manuel Gamboa de la Dirección Nacional de Transporte Aeronáutico, a los Gerentes Generales de LADE, LAPA, LAER y CATA, al Director del Área Planeamiento Estratégico y Política Aérea de Aerolíneas Argentinas, y al Subgerente General de Cielos del Sur S.A. (Austral).

A fs. 26 presta declaración testimonial el Sr. Humberto Gracia, Director Ejecutivo de Líneas Aéreas de Entre Ríos Sociedad del Estado (LAER). Menciona que en referencia a las tarifas, las mismas se determinan en función del costo más un margen de utilidad, que la empresa fija a su criterio. Que las tarifas se encuentran acotadas por las disposiciones que regulan la materia, cuya autoridad es la Dirección de Transporte Aerocomercial. Que dicha Dirección fija un sistema de bandas en la cual pueden moverse las tarifas. Que a la fecha de la audiencia y en virtud de las modificaciones desregulatorias que se estaban dando en el sector no se sabía fehacientemente cual sería el criterio de fijación de las mismas. Señala que las rutas que la empresa LAER cubre, no son operadas por otras compañías. Que la forma de competencia viene dada por los buenos horarios, regularidad del servicio y atención al pasajero. Afirma que las

CA
5/24



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones*

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

137

tarifas aéreas cobradas en Argentina son más altas que la de otros países. Por último, detalla que el mercado local está distribuido entre Aerolíneas Argentinas y Austral, con el 80 o 90 por ciento de participación, y que el resto se reparte entre las empresas regionales, como LAER, LAPA, CATA, TANSE.

A fs. 28 declara el Sr. Manuel Gamboa, Director Nacional de Transporte Aéreo. Menciona que las tarifas aéreas la determina la Secretaría de Transporte, previo análisis técnico-comercial. Que existe una Resolución que autoriza a todos los explotadores de dicho mercado, a variar dichas tarifas dentro de una banda de hasta 60% en más o en menos.

A fs. 35 declara el Sr. Pedro Chavez en su calidad de Jefe de Tarifas de Líneas Aéreas del Estado. Menciona que la empresa cubre las rutas desde las provincias de Neuquén y Río Negro hacia la Patagonia, en tanto los vuelos especiales se efectúan principalmente hacia el extranjero. Manifiesta que para la determinación de las tarifas, las pautas que se toman son las tarifas de otras empresas aéreas, los descuentos otorgados, los subsidios recibidos por LADE y el tipo de avión empleado. Que con LADE concurren al mercado, Aerolíneas Argentinas, CATA y TAN. Que LADE posee la mayor participación del mercado en las rutas operadas, ya que posee exclusividad sobre las mismas. Considera que las tarifas cobradas en el país son mayores a las cobradas por otros países, y eso se debe a la necesaria compensación por la menor ocupación de plazas en los vuelos.

A fs. 37 declara el Sr. Jorge Vuletich en su calidad de Gerente de Líneas Aéreas Privadas. Manifiesta que los vuelos regulares responden a una programación autorizada por la Dirección Nacional de Transporte Aerocomercial. Que la empresa posee entre el 1 y el 2 por ciento del mercado, que Aerolíneas Argentinas y Austral aproximadamente el 90 % del mercado. Que las rutas que cubren son Buenos Aires-Córdoba, Buenos Aires-Villa Gesell y Buenos Aires-Colonia (Uruguay). Que las tarifas oscilan dentro de los límites del tarifario aprobado por la Secretaría de Transporte. Manifiesta que una mayor libertad para volar favorecería a una baja en las tarifas. Considera que la desregulación del sector va a brindar nuevas posibilidades para que nuevos transportistas se agreguen al mercado.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones*

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



A fs. 39 declara la Sra. Virginia Pugliese en su carácter de Directora de CATA Líneas Aéreas. Manifiesta que la empresa cubre las rutas Buenos Aires - Viedma, Bariloche, Mar del Plata, Puerto Madryn, Corrientes, Iguazú, General Pico, Santa Teresita y Santa Rosa. Menciona que la determinación de las tarifas se realizan en base a sus costos y a un coeficiente de ocupación que se pretende alcanzar. Que sus tarifas son entre un 40% y 35% menores que las de aquellas empresas que concurren al mercado. Considera que la desregulación del mercado va a favorecer al desarrollo del mismo, a una baja en las tarifas y el bienestar de los consumidores. Que a su juicio las empresas Aerolíneas Argentinas y Austral no compiten sino que se complementan.

A fs. 51 presta declaración el Sr. Ernesto Ferrer. Manifiesta que hasta unos días antes de esa audiencia se desempeñaba como Director del Area de Planeamiento Estratégico de Aerolíneas Argentinas. Señala que el mecanismo para la determinación de las tarifas es tener en cuenta lo dispuesto por la Secretaría de Transporte, quien fija las tarifas, como así también los aumentos de las mismas. Que las empresas tienen libertad dentro de las bandas existentes. Menciona que Aerolíneas Argentinas posee entre un 55% y un 56% de participación en el mercado.

A fs. 63 presta declaración el Sr. Eduardo Rosa en su carácter de asesor del Presidente de la empresa Transportes Aéreos Neuquén S.A. Menciona que la tarifa se fija en base al costo de vuelo horario y a la tarifa fijada por la Dirección de Transporte Aéreo, aumentando o disminuyendo en un 60% sobre dicha referencia. Que las tarifas de la empresa que representa son menores a las cobradas por Aerolíneas Argentinas y Austral, debido a las máquinas de menor porte que utilizan y a la política comercial que desarrollan. Señala que entre las empresas anteriormente mencionadas se reparten el 97% del mercado. Manifiesta que las tarifas cobradas localmente son superiores a las mismas en otros países, aclarando que los costos de explotación también son mayores en nuestro país.

A fs. 65 declara el Sr. Carlos A. Greco en su carácter de Gerente de Planeamiento de la empresa Cielos del Sur S.A. Señala que la autoridad de aplicación es quien fija las tarifas aéreas, permitiendo una banda de flotación en más o menos 60% con relación a la tarifa de referencia. Manifiesta que las rutas que cubre la empresa que representa también son operadas por

Handwritten signature or initials in blue ink.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones*

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

139

otras empresas. Por último detalla la conformación del mercado (Austral entre 35% y 40, Aerolíneas Argentinas entre 40% y 50%, y el resto entre varias empresas) .

A fs. 68/70 lucen fotocopias de los Decretos 267/92 y 268/92 autorizando a las empresas Aeroled S.A. y Servicios Aéreos Bahienses S.A., y al empresario Hugo Oreste Sagrado a explotar servicios no regulares internacionales de transporte aéreo de pasajeros y carga.

De fs. 74 a fs. 83 lucen incorporadas fotocopias de distintas Resoluciones de la Secretaría de Transporte relacionadas a la determinación de las tarifas de referencia y sus bandas de flotación.

De fs. 84 a fs. 96 lucen cuadros descriptivos de las rutas otorgadas a distintas empresas aerocomerciales.

A fs. 100 presta declaración el Sr. Victor J. Tomczyszyn en su carácter de funcionario de la Dirección General de Transporte Aéreo Comercial. Menciona que las empresas que participan en el mercado de vuelos de cabotaje regulares y no regulares son Aerolíneas Argentinas, Cielos del Sur, LAPA y Dinar Líneas Aéreas, empresas con servicios y características de máquinas similares. Que existe otro grupo de empresas con características distintas en tanto a rutas como a máquinas utilizadas, entre las cuales puede mencionar a LADE, Transporte Aéreo de Neuquén, Servicios Aéreos Patagónicos, LAER, CATA y Aeromet. Que la oferta de transporte aéreo se ha incrementado a partir de la privatización de Aerolíneas Argentinas. Que no existe exclusividad en las rutas. Señala que la competencia se da en la calidad del servicio y en las tarifas. Que a partir del Decreto N° 1293/93 y su reglamentación, toda empresas con aeronaves con más de 80 plazas, podrán solicitar la autorización correspondiente para la explotación de rutas. Aclara que cuando una empresa requiere una ruta de interés económico (alta densidad poblacional) debe obligatoriamente proponer otra ruta de cargo (poca intensidad poblacional). Añade que las empresas autorizadas anteriormente a la aplicación de este mecanismo de otorgamiento de rutas deberán adecuarse al mismo. En cuanto a la determinación de tarifas señala que desde el año 1987 se autorizaba a los explotadores de los servicios regulares a aplicar tarifas mayores o menores de hasta un 20% sobre la tarifa de referencia, que desde el año 1989 dicho

[Handwritten signature]



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones*

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia



porcentaje se amplió al 60%. Que a efectos de implementar un sistema de competencia, se amplía el mercado con la intervención de nuevas empresas. Que las tarifas de referencia son aprobadas por el Gobierno, y que las mismas no han sido modificadas desde el año 1990.

De fs. 102 a fs. 127 se hallan incorporadas Decretos y Resoluciones concernientes a la flexibilización del mercado en cuestión.

A fs. 130, 132 y 134 se hallan incorporados recortes periodísticos con información descriptiva del mercado aerocomercial después de la flexibilización. Dichos artículos muestran la creciente incorporación de nuevas rutas en los cronogramas de líneas aéreas de menor envergadura (LAPA y Kaikén), así como el reacomodamiento de las tarifas en niveles más acordes a los internacionales.

II - Del estudio del presente expediente podemos concluir:

Que desde la fecha de la apertura de la presente investigación (septiembre de 1991) hasta la actualidad, se han producido cambios estructurales de gran importancia como consecuencia de la flexibilización ocurrida en este mercado (Decretos 1293/93 y 565/94, Resolución 934/93 de la Secretaría de Transporte).

Que a partir de la privatización de Aerolíneas Argentinas los servicios de transporte aerocomercial son gradualmente cubiertos por un mayor número de empresas, y que a su vez cada una de ellas ha ampliado las rutas ofrecidas.

Que desde el año 1989 la banda (en más y en menos) en la cual las empresas pueden modificar los precios de referencia oficiales, se ha ampliado desde el 20% al 60%.

Que a partir del Decreto N° 1293/93 y su reglamentación, se abre el mercado a toda empresa con aeronaves con más de 80 plazas, quien podrá solicitar la autorización correspondiente para la explotación de rutas.



*Ministerio de Economía y
Obras y Servicios Públicos
Secretaría de Comercio e Inversiones*

Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

141

Que ha cambiado la forma en que se otorgan las distintas rutas, obligando a una empresa que solicita una ruta económicamente rentable (interés económico) a proponer para su explotación otra de menor rentabilidad (carga).

Que ha finalizado el otorgamiento de rutas con carácter de exclusivas, tanto para las nuevas rutas autorizadas como para aquellas ya existentes.

Que existe una mayor competencia entre las empresas concurrentes al mercado tanto en precio como en servicio (calidad, frecuencias, etc.).

III - Por todas las consideraciones mencionadas, esta Comisión Nacional de Defensa de la Competencia resuelve cerrar la presente investigación y disponer el archivo de la misma.

No obstante ello y por todo lo mencionado, el mercado aerocomercial va adquiriendo características cada vez más competitivas, sin embargo debemos tener en cuenta que entre Aerolíneas Argentinas y Austral Líneas Aéreas poseen la mayor participación del mercado, y que además existen ciertas rutas (de menor interés económico) donde las tarifas aún se sostienen a precios elevados, por lo cual esta Comisión no descarta que sería apropiado en un futuro volver a estudiar este mercado a fin de constatar la evolución del mismo en términos de competencia.

Lic. MARIANA BACHMANN
VOCAL

Lic. HORACIO L. SALERNO
VOCAL

DR. SILVIA SAVOINI
VOCAL