



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



Expte. N° 064-018012/2001 (C.721) MB/ern-pp-mc
y su acumulado 064-019670/2001 (C.733)

Dictamen N° 533 / 2005

BUENOS AIRES, 06 FEB 2006

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos a su consideración el presente dictamen referido a las actuaciones caratuladas: "AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. Y AUSTRAL S.A. (C.721) S/INFRACCIÓN LEY 25.156", que tramitan bajo Expediente N° 064-018012/2001 del registro del ex Ministerio de Economía, e iniciadas como consecuencia de la denuncia formalizada por el Sr. Mario Nelson Verdeguer, presidente de la CÁMARA EMPRESARIA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN JURISDICCIÓN NACIONAL DE PASAJEROS (CELADI), contra las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS, AUSTRAL, LAPA y DINAR, por presunta violación a la Ley 25.156 de Defensa de la Competencia.

I. SUJETOS INTERVINIENTES.

La denunciante.

1. La CÁMARA EMPRESARIA DE TRANSPORTE INTERURBANO EN JURISDICCIÓN NACIONAL DE PASAJEROS (en adelante, CELADI), ejerce la representación de todas las empresas de transporte público de personas en jurisdicción nacional que se encuentren afiliadas. Tiene además, entre otros objetos, el efectuar trabajos de estudio e



investigación de todo lo relacionado con el transporte público de pasajeros, procurar solucionar conflictos que se susciten entre sus asociados, y fomentar la creación de otros entes destinados a la explotación de servicios que redunden en beneficio del sector transportista.

Las denunciadas.

2. AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. (en adelante, AEROLÍNEAS), AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A. (en adelante, AUSTRAL), SOUTHERN WINDS S.A. (en adelante SW), DINAR LÍNEAS AÉREAS S.A. (en adelante, DINAR), y LÍNEAS AÉREAS PRIVADAS ARGENTINAS S.A. (en adelante, LAPA), resultan ser empresas constituidas bajo las leyes de la República Argentina, dedicadas al negocio de transporte aerocomercial.

II. LOS HECHOS DENUNCIADOS.

3. El denunciante comenzó su exposición asegurando haber recibido denuncias de la totalidad de las empresas afiliadas, las cuales veían (a la época de la denuncia) una política de precios predatoria e indiscriminada delineada por las compañías aerocomerciales (principalmente por AEROLÍNEAS), que suponía un grave riesgo a la continuidad de la prestación de los servicios de transporte interurbano de personas, que ellas ofrecen.

4. Afirmó además que es de público conocimiento que las compañías de aerotransporte comercial han iniciado a partir del mes de octubre de

2



2001, una predatoria política de reducción de las tarifas de sus pasajes aéreos de cabotaje por debajo de sus costos, inicialmente dispuesta por AEROLÍNEAS, y luego copiada por LAPA, AUSTRAL y DINAR. Aseguró que esta encarnizada batalla se caracteriza por su similitud con la entablada en el año 1993 -que desencadenó entre otras cosas, el concurso preventivo de AEROLÍNEAS, LAPA y AUSTRAL-, y donde, resultarían damnificadas no solo las compañías aéreas como en aquella oportunidad, sino además las empresas de transporte terrestre interurbano de pasajeros, que de ninguna manera pueden subsidiar sus precios por debajo de sus costos, pues no cuentan con subsidios de gobiernos ni de empresas con capitales foráneos.

5. Atribuyó mayor responsabilidad a AEROLÍNEAS a partir del respaldo obtenido de la sociedad española MARSANS; y respecto del fin pretendido por las denunciadas, dijo que es claro, pues las mismas pretenden recuperar el mercado perdido que, entre los meses de septiembre de 2000 y septiembre de 2001 había caído un 40%.
6. Aseguró por fin, que la política predatoria denunciada ha llegado a equiparar tarifas por viajes aéreos a distintos lugares del país a un precio idéntico o menor al ofrecido por los transportes públicos terrestres; así por ejemplo, un pasaje aéreo de cabotaje ida y vuelta desde el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires hasta Río Gallegos, en la Provincia de Santa Cruz, se ofrecía por AEROLÍNEAS a \$150, por LAPA a \$ 149, contra los \$196 que debía abonar el usuario por vía terrestre, por idéntico trayecto.



7. Finalmente expuso cuadros comparativos, fundó en derecho, solicitó una medida tutelar sin requisitos mínimos como para ser atendida y ofreció prueba.

III. EL PROCEDIMIENTO.

8. Como ya se anticipara, esta Comisión Nacional dio curso a las presentes actuaciones con la denuncia formalizada por la cámara que aglutina a las empresas de transporte terrestre de larga distancia, quien denunció prácticas predatorias por parte de ciertas empresas de aviación.
9. Asimismo, se encuentra acumulada como foja única la denuncia efectuada por un particular, Cdor. Reinaldo Héctor TIEPPO (cfr. a fs. 70 el Expte. 064-019670/2001); ello, en tanto la misma trata del mismo hecho investigado (cfr. fs. 71). En dicha queja, a diferencia de la efectuada por CELADI, incluyó como denunciada a SW y dejó de lado a AUSTRAL.
10. Han sido cumplidos por parte de los denunciantes, los requisitos de admisibilidad de la denuncia¹, 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 SW y sus explicaciones.

11. Llevada a cabo la notificación prevista en el artículo 29 de la Ley N° 25.156 a las sociedades AEROLÍNEAS ARGENTINAS, AUSTRAL,

¹ En tal sentido, véanse las ratificaciones de denuncia obrantes a fs. 89/90 (CELADI) y Ctdor. Reinaldo H. TIEPPO (cfr. fs.94/95).



LAPA, DINAR y SW (cfr. art. 2do. del resolutorio obrante a fs. 101/104 de autos), SW hizo uso de su derecho brindando las explicaciones que lucen a fs. 136/142 de autos, mediante la intervención de su apoderado, Sr. Enrique Atilio Montero.

12. Fijó básicamente su posición en la cuestión traída al análisis de esta Comisión Nacional, al asegurar que la política de precios cuestionada por CELADI -iniciada en octubre de 2001 según la denuncia-, fue en una fecha en la cual regían los términos de la Resolución 275 del 22-9-87 de la Secretaría de Transporte de la Nación, mediante la cual se había establecido un régimen flexible de tarifas; consecuentemente, sostuvo que SW se ajustó a la norma reglamentaria que la Autoridad de Aplicación había impuesto, aplicando precios que en todos los casos se ajustaban, entonces, a la regla de flexibilidad de la banda tarifaria fijada en la Resolución 47.

13. Aseguró que aún cuando hayan sido los precios de menor nivel, han estado dentro de la banda autorizada, y en modo alguno pueden ser objeto de cuestionamiento.

Las explicaciones de AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL.

14. Seguidamente, AEROLÍNEAS ARGENTINAS y AUSTRAL hicieron uso de su derecho brindando conjuntamente las explicaciones que lucen a fs. 151/165 de autos, mediante la intervención de su apoderado Dr. Martín Francisco Barrantes.



15. Descalificaron la denuncia y esgrimieron como justificativo de la conducta achacada, la existencia de la misma normativa legal emanada de la autoridad de aplicación que previamente invocara SW.

Las explicaciones de LAPA.

16. Por su parte, LAPA, hizo uso de su derecho brindando las explicaciones que lucen a fs. 174/249 de autos, mediante la intervención de su apoderado Dr. Leonardo Rafael Gregorini.

17. Debe decirse al respecto, que fue mas expedita y confrontativa que sus consortes de causa a la hora de defenderse; en efecto, si bien coincidió con los denunciantes " ... *en que deben investigarse y eventualmente sancionarse las posibles conductas predatorias verificadas en el sector aerocomercial que resultan objeto del expediente ...* " (sic), se apartó al afirmar que " ... *en ningún caso puede atribuirse a LAPA la comisión de tales actos, cuando ella ha resultado una de sus principales víctimas ...* " (sic).

18. Sostuvo que claramente LAPA, SW y DINAR se han comportado teniendo muy en cuenta a AEROLÍNEAS ARGENTINAS, y ensayó una arremetida contra ésta última al atribuirle ser la iniciadora de una guerra de tarifas.

19. Afirmó que lo expuesto surge con claridad, pues " ... *si alguien tuvo y tiene posición de dominio en el mercado de transporte aerocomercial de cabotaje, es ARSA. Inicialmente, por su condición de aerolínea de bandera, composición y tamaño de su flota, rutas operadas y*



autorizadas y, fundamentalmente, por el apoyo económico de un grupo extranjero ... " (sic).

20. Acabó su exposición discurriendo sobre barreras de entrada, costo del servicio e interés económico general; ofreció prueba e hizo reserva del caso federal.

Las manifestaciones de LAPA

21. Mediante la providencia de fs. 253 de autos, se ordenó correr vista a las demás denunciadas, de las manifestaciones de LAPA en su presentación de fs. 174/180.

22. AEROLÍNEAS ARGENTINAS respondió a fs. 269/274 y AUSTRAL hizo lo propio a fs. 276/279, mientras que SW lo hizo extemporáneamente.

23. En tal sentido, la primera de las citadas en el párrafo precedente negó por improcedentes, falsas e inexactas las imputaciones que en su contra formulara LAPA en oportunidad de brindar sus descargo; le espetó dedicarse a acusar falsamente a AEROLÍNEAS ARGENTINAS de llevar adelante una política de precios predatorios aprovechando una posición de dominio en el mercado de transporte aerocomercial de cabotaje, poniéndose en el papel de víctima.

24. Recordó que en octubre de 2001 regía la Resolución de la Secretaría de Transporte N° 275 del 22-9-87, que estableció un régimen de flexibilidad tarifaria ("bandas") y, a partir del 13-12-2001, la Resolución



Nº 47 dictada por el ex Ministerio de Turismo, Cultura y Deportes, que permitía la aplicación de tarifas mayores o menores hasta un 35% respecto a las tarifas de referencia establecidas por dicha norma; esta última resolución rigió hasta el dictado del Decreto 1654/02 del 4-9-2002 y de la Resolución Nº 35 del 1-11-2002, dictadas por el ex Ministerio de la Producción, que fijaron un nuevo régimen tarifario.

25. Culminó reiterando que AEROLÍNEAS ARGENTINAS se ajustó estrictamente a los regímenes legales descriptos, no perforando los pisos mínimos establecidos en cada oportunidad.

26. Por su parte, AUSTRAL, no se preocupó de buscar fundamentos distintos de los de AEROLÍNEAS ARGENTINAS, y se limitó a contestar la vista que le fuera corrida en iguales términos a los utilizados por esta última.

La quiebra de LAPA.

27. Las constancias de fs. 304/313 de autos, dan cuenta que el día 18 de julio de 2003 se decretó la quiebra de la empresa LAPA.

Solicitud de informes.

28. Por su parte, las constancias de fs. 322, 329/438, 440/441 y 447/508 dan cuenta que la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial brindó la información que se le requiriera a los fines de esta investigación..

29. Para finalizar, el pase a estudio dispuesto a fs. 509 *in fine* de autos, da

A
[Handwritten signatures and initials in blue ink]



cuenta que las presentes actuaciones se encuentran en estado de emitir dictamen.

IV. ANÁLISIS ECONÓMICO Y LEGAL

Encuadre Jurídico y Económico de la conducta

30. Esta Comisión Nacional ha sostenido en reiteradas ocasiones que para determinar si una práctica configura una conducta sancionable a la luz de la Ley N° 25.156, resulta necesario analizar tres aspectos básicos: a) Que se trate de actos o conductas relacionados con el intercambio de bienes o servicios; b) Que dichos actos o conductas impliquen una limitación, restricción, falseamiento o distorsión de la competencia, o un abuso de posición dominante; y c) Que de tales circunstancias resulte un perjuicio al interés económico general.

Descripción de la Denuncia

31. Las empresas afiliadas a la Cámara Empresaria de Transporte por Automotor de Pasajeros Interurbana de Jurisdicción Nacional (en adelante CELADI) y el CPN Reinaldo Héctor Tieppo denuncian la infracción del artículo 1° y 2° inciso m) de la Ley N° 25.156 al distorsionar el mercado de transporte en general y el mercado de aerotransporte de cabotaje en particular, mediante la fijación de tarifas predatorias para la prestación del servicio de transporte aerocomercial de cabotaje por parte de las compañías aerocomerciales Aerolíneas Argentinas/Austral, Lapa, Dinar y Southern Winds. De esta manera, se pondría en riesgo la continuidad de la prestación de servicios de



transporte de personas interurbano que ofrecen.

32. La CELADI agrupa a todas las empresas de transporte público de personas de jurisdicción nacional afiliadas y ejerce su representación ante los organismos públicos o privados del país y/o de las provincias.² Entre sus asociados se encuentran El Rápido Argentino Cía. De M.O.S.A., Empresa Vía Bariloche S.R.L., La Estrella S.R.L., Nueva Chevallier S.A., Sierras de Córdoba S.A.³

33. Según los denunciados, las compañías de aerotransporte comercial iniciaron, a partir del mes de octubre de 2001, una política predatoria que consistió en la reducción de las tarifas de los pasajes aéreos de cabotaje por debajo de sus costos, siendo subsidiadas por gobiernos y/o empresas de capitales foráneos. Así, por ejemplo, un pasaje aéreo de cabotaje desde el Aeroparque de la Ciudad de Buenos Aires hasta Río Gallegos (Provincia de Santa Cruz) de ida y vuelta se ofrecía a una tarifa de \$150 por Aerolíneas Argentinas y de \$149 por LAPA, mientras que el usuario debía abonar \$196 si realizaba el mismo trayecto vía terrestre.

34. De esta manera, según los denunciados, resultan damnificadas no sólo las compañías aéreas sino también las empresas de transporte terrestre interurbano de pasajeros, que no pueden subsidiar sus precios por debajo de sus costos, debido a que, entre otros motivos, no cuentan con

² Según surge del estatuto presentado por la Cámara a fs 40.

³ A fojas 67 surge el listado completo de las empresas afiliadas a CELADI.



ningún subsidio⁴.

35. Por lo tanto, según los denunciantes, los más perjudicados serán los usuarios, que una vez que las denunciadas puedan conseguir la desaparición de sus competidores, fijarán precios que le permitan recuperar la inversión, y como el usuario no contará con otros modos de transporte deberá abonar lo que le establezcan como tarifa, para satisfacer su demanda de transporte.

36. Por su parte LAPA, en la contestación del traslado, menciona que la política de precios predatorios fue iniciada por Aerolíneas Argentinas S.A. a partir de una reducción tarifaria que fijó precios antieconómicos. Agregando que los competidores debieron bajar las tarifas en respuesta a la estrategia de ARSA para evitar una masiva migración de clientes. Como corolario de estas afirmaciones solicita que se investigue para determinar la responsabilidad de los restantes competidores en la conducta denunciada.

Descripción de la regulación del transporte aéreo

37. La regulación de tarifas para el transporte aéreo de pasajeros (según la SSTA para el cabotaje en clase económica) fue creada originalmente por la Resolución ST 275/87 y modificada por las Resoluciones 1/89 y 146/89. Esta normativa estableció como principio la regulación a través de un sistema de bandas tarifarias a partir de la fijación de una tarifa de referencia. Los límites superior e inferior de las tarifas autorizadas

⁴ Según surge de la denuncia a fojas 23.



estaban fijados como porcentajes de las tarifas de referencia para cada ruta.

38. Con relación a la evolución de esta regulación se pueden marcar cinco etapas a partir de las modificaciones que experimentaron tanto las tarifas de referencia como los límites máximos y mínimos de las bandas. Durante la primera etapa, a partir del 1 de octubre de 1987, las tarifas máximas y mínimas se establecían en un 20% en más o en menos respecto de las de referencia. A partir de julio de 1989, segunda etapa, las bandas se ampliaron a un 55% en más o en menos en relación a la tarifa de referencia (Resolución 1/1989). Posteriormente, la Resolución 146/1989 amplió las bandas a +/- 60% (tercera etapa). La cuarta etapa comenzó a partir de la Resolución 47/2001 que establecía las bandas en un 35% en más o en menos respecto de las tarifas de referencia. Adicionalmente esta norma preveía que bajo determinadas condiciones y restricciones de la tarifa, se podían fijar tarifas hasta un 45% menos respecto de la tarifa de referencia⁵.

39. La regulación actual, quinta etapa, establece que la tarifa de referencia funciona como el límite inferior de la banda y las tarifas máximas pueden ser hasta un 90% superiores a la tarifa de referencia (Decreto 1654/2002). Las empresas tienen la posibilidad de cargar tarifas un 20% menores a la de referencia cuando las restricciones de dichas tarifas cumplan con los requisitos impuestos por los puntos a) y b) del Art. 5 de

⁵ Las condiciones para que la tarifa pueda ser un 45% más baja son: a) que el boleto sea vendido dentro de un paquete turístico; b) que el boleto sea 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.

Handwritten notes and signatures in blue ink, including a star symbol and several illegible signatures.



dicho decreto⁶.

40. Posteriormente, mediante Resolución N° 35 de fecha 1 de noviembre de 2002 (del ex Ministerio de Producción) se agregó un sistema de tarifas para residentes que obliga a las empresas a comercializar una determinada capacidad de cada aeronave a la tarifa mínima⁷.
41. Bajo las regulaciones citadas, las empresas de transporte aéreo deben comunicar los cambios tarifarios con 7 días de antelación a su entrada en vigencia. Sin perjuicio de lo anterior, las tarifas informadas y comprendidas dentro de la banda se encuentran aprobadas por la Autoridad de Aplicación.

Descripción de precios predatorios

42. En líneas generales, el concepto de precios predatorios se refiere a la fijación de precios en un nivel destinado a excluir del mercado a competidores con un grado mayor o igual de eficiencia.
43. La fijación de precios en niveles destinados a excluir a los competidores menos eficientes es una característica inherente a un mercado competitivo. La fijación de precios para excluir a los competidores más eficientes, sin embargo, es irracional porque implicaría pérdidas para el predador - al menos que éste tuviera la expectativa de monopolizar el mercado y luego aumentar los precios. Si éste fuera el caso, entonces el

⁶ Estos requisitos son idénticos a los establecidos por la Resolución 47/2001 (descritos en nota 4).

⁷ Si bien las empresas están obligadas a vender un determinado cupo de asientos con tarifa reducida, por otra parte se les compensó con el aumento de las tarifas mínimas de los denominados intertramos (cuyo



predador estaría en realidad invirtiendo en pérdidas durante el primer período con la expectativa de obtener beneficios extraordinarios tras convertirse en monopolista⁸.

44. Existe un fuerte componente estratégico en la imposición de precios predatorios. Ante todo, la predación debe ser creíble para que los competidores opten por retirarse del mercado.

45. Por lo tanto, la lógica del predador consistiría en incurrir en pérdidas en el corto plazo para obtener beneficios monopólicos una vez que sus competidores se hayan retirado del mercado.

46. Es un requisito indispensable para la predación, que la empresa predatora cuente con sustanciales recursos financieros que le permitan soportar pérdidas durante un período mayor que sus competidores. Por otra parte, dichas pérdidas serán aún mayores si estos últimos son incapaces de igualar el precio predatorio: en dicho caso, el predador deberá abastecer a todo el mercado, incluyendo a los clientes de sus competidores. Las pérdidas se prolongarán hasta el momento en el cual el predador estima que sus competidores no reingresarán al mercado: si éstos simplemente reabren sus plantas cuando el precio aumenta, los beneficios esperados no se materializarán.

47. Para la existencia de precios predatorios es importante la presencia de barreras a la entrada, al menos en el momento posterior al que la

origen/ destino no es Buenos Aires) y con la excepción sobre el pago de comisiones en esta modalidad tarifaria.



exclusión tuviera lugar. Un precio monopólico no podrá ser mantenido tras el retiro de los competidores sin la existencia de fuertes barreras a la entrada.

48. Joskow y Klevorick propusieron un enfoque en dos etapas para evaluar la existencia de precios predatorios. La primera etapa consiste en examinar la estructura del mercado en cuestión a efectos de determinar si la política de predación tiene probabilidades de éxito. Por ejemplo, si las barreras a la entrada son bajas, es poco probable que la predación sea exitosa, con lo cual un caso en dicho mercado no merece mayor estudio. Una vez superada esta etapa, y habiéndose detectado la existencia de importantes barreras a la entrada, se procede a evaluaciones de los costos y el comportamiento de fijación de precios. La existencia de precios inferiores al costo medio variable indicaría, en una primera aproximación, la presencia de predación.

49. El éxito de cualquier esquema predatorio, y por ende su racionalidad, depende de la capacidad de mantener el poder monopólico durante un período de tiempo que le permita al predador recuperar las pérdidas iniciales y la obtención de algún beneficio adicional.

50. En numerosas ocasiones, las empresas tienden a confundir una conducta predatoria con conductas que tienen otra racionalidad económica distinta a la de excluir a un competidor. Estas conductas pueden ser rentables, en sí mismas, para el oferente independientemente de la

² Este mismo razonamiento es extensible al caso en que el monopolista puede recuperar las pérdidas a partir de posiciones monopólicas que posea en otros mercados



exclusión de un competidor. Entre este tipo de conductas se pueden destacar las de promoción de ventas, de “ventas de ocasión” o de “ventas de oferta” que son compatibles con criterios de racionalidad económica como ser la liquidación de inventarios, el uso de productos que atraigan clientela, entre otros⁹.

51. Respecto del enfoque analítico para evaluar las posibles prácticas de precios predatorios, deben tomarse en consideración los criterios expuestos por esta Comisión Nacional. Ellos se describieron en la denuncia de la Cámara Argentina de Papelerías, Librerías y Afines contra Supermercados Mayoristas Makro S.A. con Resolución N° 810 de fecha 22 de Agosto de 1997. En la misma se denunciaba la venta del Repuesto Rivadavia familiar de cuatrocientas ochenta hojas cuadriculado/rayado a un precio por debajo del costo durante un período de tiempo de quince días o hasta agotar su stock. En este antecedente la Comisión Nacional aceptó las explicaciones brindadas por la empresa denunciada.

52. Análisis de la existencia de la conducta en este mercado

53. Con el objeto de verificar la existencia de la baja de precios aludida por los denunciantes, esta Comisión revisó los cambios tarifarios reportados por las empresas a la SSTA (Subsecretaría de Transporte Aero comercial) durante el tercer y cuarto trimestre de 2001. De dicha información se desprende que a partir de octubre de 2001 y por períodos

⁹ El uso de descuentos en productos para atraer clientes es muy utilizado por empresas del canal minorista que venden varios productos, por ejemplo los supermercados.



de tiempo de distinta duración, las empresas de transporte aéreo de pasajeros en las rutas domésticas aplican reducciones significativas y generalizadas (en todas las rutas operadas) de las tarifas más bajas disponibles para un determinado vuelo¹⁰ y ¹¹.

54. De esta manera, a partir del 29 de octubre de 2001 ARSA redujo significativamente sus tarifas más bajas. La reducción promedio de las tarifas más bajas (para un vuelo de un tramo -ida o vuelta) fue de aproximadamente un 80%. Dicha reducción de tarifas se sostuvo hasta el 27 de noviembre de 2001, momento a partir del cual ARSA eleva las tarifas a los niveles vigentes con anterioridad a la reducción (Tabla N°1). Se debe resaltar que esta reducción tarifaria se produce en simultáneo con la vuelta a las operaciones de ARSA luego de la transferencia de sus activos a manos del Grupo Air Comet.

55. Posteriormente el resto de las empresas de transporte aéreo de cabotaje también redujeron sus tarifas más bajas. DINAR con fecha del 1 de noviembre de 2001 baja las tarifas más económicas (para un vuelo de un tramo -ida o vuelta-) en promedio un 87%. Dicha baja se mantuvo hasta el 4 de enero del año siguiente, cuando se elevaron (el efecto neto a partir de esta fecha es una reducción del 35% respecto de las vigentes con anterioridad al 1 de noviembre de 2001). Por otro lado, el mismo 4 de enero de 2002, la empresa puso en vigencia tarifas ida y vuelta, que

¹⁰ Como se explicará más adelante las empresas de transporte aéreo poseen varias tarifas (en general pueden ser entre 5 y 7) para un mismo vuelo que difieren entre sí por precio y por las restricciones para uso, reserva y compra del boleto.

¹¹ El análisis sólo alcanzará a las tarifas mínimas de cada empresa debido a la naturaleza de la conducta denunciada y a la metodología de la regulación de tarifas.

A
[Handwritten signatures and initials]



para un vuelo de un tramo, representó una reducción de casi el 60% respecto de las tarifas de un tramo vigentes con anterioridad al 1 de noviembre de 2001. Estas últimas reducciones de precios se mantuvieron hasta el 23 de septiembre de 2002 cuando se vuelven a elevar las tarifas (Tabla N° 2).

56.SW redujo sus tarifas a partir del 7 de noviembre de 2001, principalmente a través de modificaciones en las tarifas ida y vuelta. La reducción de tarifa se mantuvo hasta el 18 de abril de 2002 cuando se elevaron las tarifas más económicas para vuelos de un tramo (Tabla N° 3).

57.Por su parte LAPA redujo sus tarifas el 3 de enero de 2002, a partir de bajas en las tarifas más económicas tanto para viajes de un tramo (ida o vuelta) como para viajes ida y vuelta. Las primeras fueron reducidas en promedio un 37%, mientras que las segundas fueron reducidas un 62%. Estas rebajas se mantuvieron hasta el 25 de abril del año siguiente, fecha en la que se elevaron las tarifas (Tabla N° 4).

58.A los efectos de mostrar la evolución de las tarifas más bajas para una ruta determinada, a continuación se exponen las tarifas vigentes con anterioridad a la fecha de la denuncia, la baja de tarifas denunciada y la primera modificación de tarifas realizada con posterioridad.



Tabla 1: Tarifas de Aerolíneas Argentinas

Ruta	Tarifa vigente desde: 18/10/01	Tarifa vigente desde: 29/10/01	Tarifa vigente desde: 27/11/01
Desde Aeroparque a:	Ida	Ida	Ida
Bahía Blanca	69	45	69
Bariloche	129	75	129
Comodoro	129	75	129
Córdoba	69	45	69
Corrientes	89	45	89
Esquel	129	75	129
Formosa	89	60	89
Iguazu	119	60	119
Jujuy	129	129	129
Mar del Plata	59	45	59
Mendoza	109	60	109
Neuquen	109	60	109
Posadas	89	60	89
Puerto Madryn	119	119	119
Resistencia	89	45	89
Río Gallegos	139	75	139
Río Grande	149	75	149
Salta	129	75	129
San Juan	109	60	109
Santiago del Estero	99	99	99
Trelew	119	60	119
Tucumán	109	60	109
Ushuaia	159	75	159

Fuente: DNTA.

Tabla 2: Tarifas de DINAR

Ruta	Tarifa vigente desde: 01/01/01	Tarifa vigente desde: 04/10/01	Tarifa vigente desde: 01/11/01	Tarifa vigente desde: 04/01/02		Tarifa vigente desde: 23/09/02	
	Ida	Ida	Ida	Ida	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta	Ida	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta
Bariloche	129	136	75	122	103	187	150
Comodoro	129	136	75	81	69	125	100
Córdoba	69	74	45	68	57	104	83
Jujuy	129	136	75	109	92	168	135
Mar del Plata	59			47	40		
Mendoza	109	116	60	88	74	135	108
Neuquen	109	116	54	88	74	135	108
Puerto Madryn	119	126	60	81	69	125	100
Salta	129	136	75	107	90	164	131
Santiago del Estero	99	106	60	87	74	133	107
Tucumán	109	116	60	98	83	150	120

Fuente: DNTA.



Tabla 3: Tarifas de Southern Winds

Ruta	Tarifa vigente desde:	Tarifa vigente desde:		Tarifa vigente desde:		Tarifa vigente desde:	Tarifa vigente desde:	
	05/10/01	07/11/01		12/11/01		28/12/01	18/04/02	
Desde Aeropuerto a:	Ida	Ida	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta	Ida	Ida	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta	Ida	Ida
Bariloche	136	136	75	75	122	103	140	187
Córdoba	74	65	45	45	66	57		125
Corrientes							78	104
Chapelco	146	146	75				78	83
Formosa							93	
Mar del Plata					47	40	55	
Mendoza			56		88		101	135
Neuquén			56		88		101	135
Posadas							87	108
Puerto Madryn	126	126	60	60				108
Resistencia	96		48		71		82	109
Río Gallegos								167
Río Grande								189
Salta	136		66		107		123	164
Santiago del Estero								118
Tucumán			58		98		113	150

Fuente: DNTA.

Tabla 4: Tarifas de LAPA

Ruta	Tarifa vigente	Tarifa vigente	Tarifa vigente desde:		Tarifa vigente desde:	
	02/10/01	14/11/01	03/01/02		25/04/02	
Desde Aeropuerto a:	Ida	Ida	Ida	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta	Ida	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta
Bahía Blanca	76	79	62	53	86	72
Bariloche	136	149	122	103	168	140
Comodoro	136	139	81	69		0
Córdoba	74	84	68	57	113	94
Corrientes	96	89	68	57	94	78
Formosa	96	119	81	68		0
Iguazu	126	109	87	74	112	93
Jujuy	136	139	109	92	126	111
Mar del Plata	64	79	47	40	151	126
Mendoza	116	109	88	74	66	55
Neuquén	116	109	88	74	122	101
Posadas	96	109	75	64	122	101
Puerto Madryn	126	119	81	69	104	87
Resistencia	96	89	71	60	113	94
Río Gallegos	146	149	88	74	98	82
Río Grande	156	149	96	81	151	141
Salta	136	139	107	90	151	141
San Juan	116	109	88	74	148	123
Santiago del Estero					122	101
Trelew	126	119	81	69	121	101
Tucumán	116	120	98	83	113	94

Fuente: DNTA.



59. De la información recabada en el expediente surge que las publicidades de las empresas en los medios gráficos de la Ciudad de Buenos Aires se condicen con la información de tarifas presentada por las empresas a la SSTA (fs. 34-37).
60. En conclusión a partir del mes de octubre ARSA ensayó una reducción generalizada de las tarifas que luego fue replicada por las otras operadoras de servicios de transporte aéreo de pasajeros.
61. Con el objeto de evaluar los efectos de la conducta denunciada, es preciso delimitar el mercado. El mismo comprende dos dimensiones: el mercado del producto y el mercado geográfico.

Definición del mercado del producto y geográfico

62. Para definir el mercado relevante del producto es necesario considerar, principalmente, la sustitución por el lado de la demanda entre los diferentes productos o servicios. Las denunciantes presentaron como sustitutos del transporte aéreo de pasajeros al transporte terrestre. De acuerdo a lo manifestado por esta Comisión Nacional en dictámenes anteriores¹², si bien los consumidores podrían demandar ambos servicios para arribar a los mismos destinos, estructuralmente la sustitución no resulta significativa debido a las importantes diferencias en precios y calidad que se observan.

63. Las diferencias que se presentan en el tiempo de traslado y las tarifas del

A
f
ry
m/



transporte aéreo y terrestre se acentúan en los tramos de mayor longitud. En Argentina, la mayor parte del transporte aéreo de cabotaje corresponde a rutas de significativa longitud, por lo que la diferenciación entre estos dos servicios se vuelve más relevante.

64. De esta forma, es de suponer que ante un aumento significativo y no transitorio de las tarifas de los servicios de transporte aéreo los consumidores no estarán dispuestos a demandar masivamente transporte terrestre, ya que el tiempo que tardarían al trasladarse por tierra es significativamente diferente al del avión. Por lo tanto, la existencia de una baja o nula sustituibilidad entre estos medios de transporte determina que el transporte aéreo de pasajeros es un mercado relevante en sí mismo, dentro del cual no debe incluirse al transporte terrestre de pasajeros. Esta definición fue adoptada anteriormente por esta Comisión y por la jurisprudencia internacional¹².

65. Sin perjuicio de lo anterior, como producto de las políticas de precios de las compañías de transporte aéreo o por fluctuaciones coyunturales del mercado podría suceder que en algunos períodos de tiempo algunas tarifas de los servicios de transporte aéreo pudieran tener niveles similares a las tarifas del transporte terrestre (para idénticos rutas origen/destino). Esta situación llevaría a que, coyunturalmente, el transporte terrestre y el transporte aéreo (para algunas tarifas) se

¹² CNDC, dictámenes de concentración económica Expte.: 064-010740/2001 (Conc. N° 335) y Expte.: 064-010740/2001 (Conc. N° 335) y el Expediente 064-010353/2000 caratulado: "Austral Líneas Aéreas s/ Infracción Ley N° 25.156", entre otros.

¹³ Op cit. Ver Crocioni, Pietro (2000): Defining Airline Markets: a comparison of the US and EU experiences. The Antitrust Bulletin, Spring 2000.

[Handwritten signatures and initials]



convirtieran en alternativas relevantes para los consumidores¹⁴. Sin embargo la definición del mercado relevante debe evaluar el comportamiento de sustitución de los consumidores para condiciones normales del mercado y para un período relativamente largo.

66. En cuanto a la delimitación geográfica, se observa que, en general, para el caso del transporte aéreo cada ruta constituye un mercado relevante en sí mismo, entendiéndose por ruta a una determinada combinación origen-destino. Ello es así debido a que un pasajero que vuela desde un origen hacia un destino determinado no percibirá los vuelos ofrecidos hacia otros destinos como sustitutos. Por lo tanto, ante un aumento en las tarifas de la ruta demandada los pasajeros no se trasladarán hacia otras rutas.

67. El propósito de la demanda del servicio de transporte aéreo es conectar dos destinos específicos. Un consumidor que desea conectar la ciudad A con la ciudad B no estará dispuesto a volar al destino C. Así, en el mercado aerocomercial, el mercado relevante es el transporte aéreo de pasajeros por ruta que une pares de ciudades, de acuerdo al criterio adoptado por esta Comisión Nacional en dictámenes anteriores^{15 16}.

¹⁴ Aunque la magnitud de la sustitución estaría acotada por la disponibilidad de tarifas económicas en los vuelos.

¹⁵ Ver dictámenes mencionados en nota 11.

¹⁶ Más allá de lo anterior no deberán descartarse casos particulares de vuelos triangulares o con escala (para el ejemplo, un vuelo que vaya desde A a C y desde C a B). Estos tipos de vuelos podrían incluirse dentro de la definición de mercado relevante cuando el mayor tiempo que demande el vuelo con escala no sea significativo con relación al vuelo sin escala. Los vuelos triangulares o con escala pueden ser alternativas relevantes para los consumidores no sensibles al tiempo (por ejemplo pasajeros turistas).

A
E
24
m/



Efectos de la conducta

68. La evaluación de los efectos de la conducta desarrollada en esta sección es un análisis del mercado de transporte aéreo de cabotaje en general y por lo tanto es válida para cada uno de los mercados geográficos definidos¹⁷.

69. Retomando el análisis anterior, para que una conducta predatoria afecte el interés económico general se debe cumplir, por un lado, que la reducción de precios inicial (en principio por debajo de los costos medios variables) sea lo suficientemente extendida (en el tiempo y/o alcanzando a una gran parte de la fuente de ingresos de la compañía) como para eliminar a los competidores; y por otro lado, que el depredador pueda recuperar las pérdidas incurridas.

70. Con la finalidad de verificar el potencial cumplimiento de estos requisitos en la conducta analizada se tendrá especial atención a las siguientes particularidades del mercado: la regulación tarifaria y sus objetivos vis à vis las políticas de precios de los operadores de servicios de transporte aéreo. Adicionalmente se evaluará el alcance de la reducción tarifaria producida por las empresas denunciadas.

71. Del análisis de la regulación surge que las tarifas fijadas por la autoridad de aplicación deben asegurar una ecuación económico financiera que permita cubrir el punto de equilibrio económico de la explotación de manera tal de lograr el desarrollo y la sustentabilidad de la actividad. En

A
M/y



tal sentido la Ley 19.030 que configura la política nacional de transporte aerocomercial dispone (en su Artículo 42) que “Las tarifas se establecerán consultando los intereses de la Nación, de los usuarios y de los explotadores, con el concepto de tarifa económica retributiva correspondiente a cada ruta y tramo de ruta”.

72. De esta misma norma también se desprende que la regulación tarifaria deberá resguardar el interés del consumidor.

73. Asimismo la Resolución 275/1987 reconoce en sus considerandos que los objetivos de la regulación son “mantener equilibrada la ecuación económica de la prestación” y “minimizar la incidencia de la evolución tarifaria en la economía de los usuarios”¹⁷.

74. A lo largo de la vigencia de la regulación tarifaria, la Autoridad de Aplicación ha modificado las tarifas de referencia y las bandas en diversas oportunidades con la finalidad de lograr los objetivos deseados.¹⁹ Particularmente, a través de la Resolución 45/2001 la autoridad de aplicación estrechó la amplitud de la banda con el objeto de evitar “rebajas exageradas y no justificadas por los requerimientos del mercado”. Con posterioridad, en septiembre de 2002, se aumentó la amplitud de las bandas y elevó el límite inferior de la misma con el objetivo de alinear las tarifas al aumento de costos operativos sufridos por las empresas de transporte aéreo y así evitar la fijación de tarifas no

¹⁷ Se requeriría un análisis caso por caso en cada mercado relevante si la evaluación de la conducta llega a la instancia de cotejar los precios con los costos medios de cada ruta.

¹⁸ Esta Resolución es la que da nacimiento al sistema de regulación tarifaria por bandas. Anteriormente las empresas de transporte aéreo debían ajustarse estrictamente a las tarifas de referencia.



alineadas con los costos^{20 y 21}.

75. Por lo tanto, y en primera instancia, la fijación de precios por debajo del costo estaría limitada en gran medida por la regulación del transporte aerocomercial de cabotaje que debería resguardar la viabilidad económica de los operadores. Es decir que la Comisión entiende que el marco regulatorio de la actividad, en lo que tiene que ver con la fijación de tarifas, debería evitar las prácticas de precios predatorios que pudieran desencadenar en la salida del mercado de empresas de transporte aéreo. Por lo tanto, en la medida en que las tarifas cargadas durante el período octubre de 2001 – septiembre de 2002 no hayan sido menores a los límites inferiores fijados por la regulación, se entenderá que no hay conductas imputables a las empresas denunciadas.

76. A continuación se presentan las bandas tarifarias para cada ruta para los períodos analizados en conjunto con las tarifas más bajas cargadas por las aerolíneas.

¹⁹ Ver en el presente documento párrafos 9 y 10.

²⁰ Decreto 1654/2002.

²¹ Los aumentos de costos se originaron principalmente por la devaluación de la moneda a fines de 2001 y por el aumento de los costos de seguros.


li/ry 



Tabla 5: Tarifas Mínimas Permitidas y Tarifas Efectivas por Empresa

	Tarifa Mínima Permitida hasta el 31/12/2001 (Res. 47790)	ARSA	DIRAR	SW		Tarifa Mínima Permitida desde 1/1/2002 hasta 30/9/2002 (Res. 4772001)		DIRAR	LAPA		
		Tarifa vigente desde el 26/10/2001	Tarifa vigente desde el 01/11/2001	Tarifa vigente desde el 07/11/2001	Tarifa vigente desde el 12/11/2001			Tarifa vigente desde el 04/01/2002	Tarifa vigente desde el 03/01/2002		
		MLA	MLA	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta	MLA	MLA	Pasajes ida y vuelta (-47%)*	MLA	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta	MLA	Tarifa de un tramo correspondiente a una tarifa de ida y vuelta
Buenos Aires	24	45				87	94			82	93
Barridos	73	75	75	75	75	122	122	122	122	122	122
Comodoro	32	75	75	75	75	81	86	81	86	81	86
Córdoba	41	45	45	45	45	84	87	84	87	84	87
Corrientes	44	45				84	87	84	87	84	87
Chapaco	73			75		122	122				
Esquel	73	75				122	122				
Formosa	44	80				87	88			81	88
Iguazu	54	80				87	74			87	74
Jujuy	87		75			108	82	104	80	104	80
Már del Plata	24	45				47	40	47	40	47	40
Mendoza	54	80	80	50		88	74	88	74	88	74
Neuquén	54	80	54	50		88	74	88	74	88	74
Palmas	47	80				75	84			75	84
Puerto Madryn	32		80	80	80	81	88	81	88	81	88
Resistencia	44	45		48		71	86			71	86
Río Cragua	54	75				88	74			88	74
Río Grande	58	75				88	81			88	81
Sala	85	75	75	88		107	96	107	96	107	96
San Juan	54	80				88	74			88	74
Santiago del Estero	32		80			88	74	87	74	88	74
Tilcara	80	80				87	88			87	88
Tucumán	88	80	80	58		94	83	98	83	98	83
Ushuaia	83	75	83,9	75	75	103	87			103	87

* Tarifa mínima registrada para pasajes ida y vuelta según el Art. 2 de la Resolución 477/2001.

77. Como se observa en la tabla anterior, las tarifas reportadas por las aerolíneas a la Autoridad de Aplicación cumplieron con los límites inferiores de la banda impuestos por la regulación.

78. En segunda instancia, el efecto de las tarifas más bajas sobre el mercado es menor porque la capacidad asignada a las mismas es pequeña y limitada. En este mercado una práctica común es la política del "yield management" que consiste en maximizar los ingresos de un determinado vuelo a través de la distribución de la capacidad de la aeronave a los distintos niveles de tarifas disponibles. Las empresas poseen varios niveles tarifarios (dentro de las bandas autorizadas) para un determinado vuelo a los que asignan una determinada capacidad de la aeronave²². Por ende cada nivel tarifario tiene una disponibilidad

²² Los niveles tarifarios no sólo están relacionados a distintos servicios asociados al viaje (como por ejemplo niveles de comodidad, servicios de catering, etc.) sino que también poseen distintas restricciones.



acotada. La asignación de capacidad se va modificando a medida que se acerca el momento del viaje. De esta forma, si cuando se acerca el momento de viaje la aeronave presenta bajos niveles de ocupación, la empresa aumenta la disponibilidad de tarifas más bajas y reduce la de tarifas más altas.

79. Por lo tanto, dado que en general la disponibilidad de las tarifas bajas sería acotada, el alcance y los efectos de esta política de precios sobre la competencia sería aún menor en términos de generar desplazamiento masivo de pasajeros y por ende afectar la viabilidad económica de los competidores²³. Desde este punto de vista, el efecto exclusorio sobre los operadores de transporte terrestre (que en condiciones normales estarían fuera del mercado relevante) sería aun menor debido a la escasa cantidad de sus clientes que podrían acceder a las tarifas más bajas del transporte aéreo para sustituir el medio de transporte.

80. La regulación de tarifas también cumple un rol importante en el análisis de la probabilidad de recuperar las pérdidas incurridas durante la predación. Para que este tipo de conductas perjudiquen a los consumidores del mercado de transporte aéreo la o las empresas predatoras tienen que poder cargar precios monopólicos una vez desplazados los competidores. Asimismo, la probabilidad (ex - ante) de recuperar las pérdidas determina la racionalidad de dicha conducta y por ende su ejecución.

Éstas tienen que ver con la reserva, compra, emisión y devolución del boleto, y con limitaciones a la hora de realizar el viaje (por ejemplo requisitos de estadía mínima y máxima).



81. La existencia de una regulación de tarifas, que incluye entre sus objetivos el interés del consumidor, disminuiría en gran medida (o eliminaría) la posibilidad de cargar tarifas monopólicas que permitieran recuperar las pérdidas. Por lo tanto en este contexto no sería racional para las empresas una conducta predatoria²⁴. En otras palabras no sería esperable que una empresa incurra en costos para excluir competidores, sabiendo que el regulador en el futuro no le permitiría obtener los beneficios extraordinarios para recuperar las pérdidas.

82. Asimismo, una vez efectuada la conducta predatoria y la exclusión de los competidores, la regulación debería imposibilitar que se afecte el interés económico general una vez que se haya eliminado a los competidores.

83. La dinámica de los precios durante el período analizado parece haber respondido a una fuerte competencia por precios inducida por la intención de ARSA de recuperar parte de la participación de mercado perdida durante el parcial cese de actividades, originado por los conflictos producidos por el traspaso de la sociedad, que la afectó durante buena parte del año 2001. Esta baja agresiva de precios fue luego replicada por el resto de las empresas. La duración de la baja de tarifas fue dispar. La baja de tarifas de ARSA sólo duró un mes, la de LAPA un poco más de 3 meses, la de SW cinco meses y la de DINAR 10 meses.

²⁴ En tal sentido en las respuestas a los traslados SW y ARSA mencionan que estas tarifas se aplican a sólo una parte menor de la capacidad de la aeronave.

A
f

Handwritten signatures and initials in blue ink.



Consideraciones Finales

84. En síntesis, del análisis de la regulación del mercado y de los alcances de la conducta efectuada no se advierte que la baja de precios del período analizado pudiera afectar al interés económico general.
85. A la luz de las consideraciones que anteceden, el hecho traído a conocimiento de esta Comisión Nacional no reúne los elementos necesarios para constituir una infracción a la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

V. CONCLUSIONES.

86. Por los motivos expuestos, esta Comisión Nacional entiende que en el caso concreto bajo análisis no se advierten elementos que permitan vislumbrar que la conducta denunciada haya limitado o restringido la competencia en el sector aerocomercial de cabotaje, de modo que pueda haber resultado perjuicio al interés económico general, y que, en consecuencia, amerite un mayor despliegue procedimental.
87. Entonces, en base a las consideraciones precedentes se concluye que no hay mérito para la prosecución de autos, motivo por el cual la COMISION NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA recomienda al SEÑOR SECRETARIO DE COORDINACIÓN TÉCNICA disponer el archivo de las presentes actuaciones (arts. 31 de la Ley N° 25.156 y 31 del Decr. Regl. 89/2001).

30

HUMBERTO GUARDIA MENDONÇA
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

HORACIO SALERNO
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

DIEGO PABLO POVOLO
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

MAURICIO BUTERA
VOCAL
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior

ES COPIA
ALAN DOMINGOS SANTARELLI
Dirección de Despacho

141



BUENOS AIRES, 16 NOV 2012

VISTO el Expediente N° S01:0043888/2002 del Registro del ex - MINISTERIO DE LA PRODUCCIÓN, y

CONSIDERANDO:

Que en el expediente citado en el Visto la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, emitió el Dictamen CNDC N° 533/2006, recomendando ordenar el archivo de las actuaciones iniciadas por el señor Don Mario Nelson VERDEGUER (M.I. N° 10.999.644), Presidente de la CÁMARA EMPRESARIA TRANSPORTE INTERURBANO DE JURISDICCIÓN NACIONAL PASAJEROS (CELADI) y por el señor Don Reinaldo Héctor TIEPPO (M.I. N° 10.059.278), contra las empresas AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., AUSTRAL LÍNEAS AÉREAS - CIELOS DEL SUR S.A., SOUTHERN WINDS S.A., LÍNEAS AÉREAS PRIVADAS ARGENTINAS S.A. y DINAR LÍNEAS AÉREAS S.A., conforme lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156 de Defensa de la Competencia.

Que el suscripto comparte los términos del citado dictamen, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, incluyéndose copia certificada del mismo en TREINTA (30) fojas autenticadas, como Anexo a la presente.

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

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR

RESUELVE:

ARTÍCULO 1°.- Ordénase el archivo de la denuncia, de conformidad con lo dispuesto en el Artículo 31 de la Ley N° 25.156.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior

ES COPIA
ALAN COMTECH S. SANTARELLI
Director de Despacho



ARTÍCULO 2º.- Considérase parte integrante de la presente resolución, al Dictamen N° 533 de fecha 6 de febrero de 2006 emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la ex - SECRETARÍA DE COORDINACIÓN TÉCNICA del ex - MINISTERIO DE ECONOMÍA Y PRODUCCIÓN, que con TREINTA (30) hojas autenticadas se agrega como Anexo a la presente.

ARTÍCULO 3º.- Regístrese, comuníquese y oportunamente archívese.

RESOLUCIÓN N° 144

Lic. MARIO GUILLERMO MORENO
SECRETARIO DE COMERCIO INTERIOR
MINISTERIO DE ECONOMIA Y FINANZAS PUBLICAS

