



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



BUENOS AIRES, 2 FEB 2015

VISTO el Expediente N° S01:0252139/2010 del Registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, 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 8° de la Ley N° 25.156, procede su presentación y tramitación por los obligados ante la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, en virtud de lo dispuesto y por la integración armónica de los Artículos 6° a 16 y 58 de dicha ley.

Que la operación que se notifica consiste en la fusión de las firmas IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y BRITISH AIRWAYS PLC en una compañía española, sin actividad, denominada INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. Dicha operación se llevará a cabo a través de varias operaciones.

Que las partes acompañaron un Proyecto de Fusión, celebrado el día 29 de junio de 2010, mediante el cual la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. pasará a ser una sociedad holding propietaria de las DOS (2) compañías aéreas actuales, implementándose una integración industrial,

PROY-S01
13609

PC

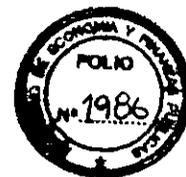


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



financiera y operativa entre las firmas IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A., y BRITISH AIRWAYS PLC, continuando a su vez en funcionamiento sus respectivas marcas, "BRITISH AIRWAYS" e "IBERIA", y sus operaciones actuales.

Que a estos efectos, la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. realizará previamente una transferencia, mediante una operación de segregación, de toda su actividad a favor de una sociedad española filial al CIENTO POR CIENTO (100 %) – la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA, que sucederá a la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. sin solución de continuidad en todo su negocio. En este sentido, todos los activos y pasivos de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. se transferirán a la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA, incluyendo la totalidad de la participación de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. en la firma BRITISH AIRWAYS PLC (representativas del NUEVE COMA NOVECIENTOS SETENTA Y CINCO POR CIENTO (9, 975 %) del capital de la misma).

Que la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA, en consecuencia, se subrogará en todo el negocio de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y continuará en el ejercicio del mismo, en las mismas condiciones que ésta. Por otra parte, la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. recibirá todas las acciones de nueva emisión de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA y como resultado de esta operación, la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. pasará a ser la compañía holding de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A.

PROY-S01
13609

R



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

[Handwritten Signature]
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9.



OPERADORA.

Que en virtud de una operación de "scheme of arrangement", una sociedad anónima española, actualmente sin actividad, denominada BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A. adquirirá todas las acciones (excepto las de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y una acción de Voto Especial) representativas del NOVENTA COMA CERO VEINTICINCO POR CIENTO (90,025 %) del capital de la firma BRITISH AIRWAYS PLC.

Que los accionistas de la firma BRITISH AIRWAYS PLC, excepto la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y el titular de la Acción de Voto Especial, pasarán a ser accionistas de la firma BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A., con una relación de canje de una acción de la firma BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A. por cada acción de la firma BRITISH AIRWAYS PLC.

Que como resultado de esta operación, la firma BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A. pasará a ser la compañía holding de la firma BRITISH AIRWAYS PLC.

Que finalmente, se llevará a cabo la fusión objeto del proyecto anteriormente referido, mediante la absorción de las firmas IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A. por parte de la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. que pasará a ser titular de las DOS (2) aerolíneas, resultando un cuerpo único de accionistas.

Que como consecuencia de la fusión se procederá a la disolución de las firmas IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A., y consecuentemente a la amortización de las acciones de estas sociedades y al

PROY-S01
13609

[Handwritten initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio



9



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

traspaso en bloque y por sucesión universal de sus respectivos patrimonios a la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. que, simultáneamente, emitirá acciones a favor de los accionistas de las firmas IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A.

Que, asimismo, la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. pasará a ser titular del CIEN POR CIENTO (100 %) del capital de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A., OPERADORA y deudora a la firma BRITISH AIRWAYS HOLDING B.V. por un préstamo intragrupo que este le otorgará a la firma BRITISH AIRWAYS HOLDCO S.A.

Que por otra parte, una vez ejecutada la fusión y a fin de que no se vean afectados los derechos de tráfico y permisos de vuelo de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA. y la firma BRITISH AIRWAYS PLC se establecerá una estructura que permita asegurar el cumplimiento de las cláusulas de nacionalidad española y británica, respectivamente, de las empresas mencionadas.

Que en consecuencia una sociedad de responsabilidad limitada española, denominada en adelante "La Sociedad de Nacionalidad", comprará a la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. y ésta transferirá a su favor todas sus participaciones sociales de la clase B en la firma IB OPCO HOLDING S.L. El único objeto de "La Sociedad de Nacionalidad" será la tenencia, gestión y administración de las participaciones sociales clase B en la firma IB OPCO HOLDING S.L., y ello al sólo efecto del mantenimiento de los derechos de tráfico y vuelo de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA.

Que una vez realizadas las operaciones descriptas anteriormente el CIEN

PROY-S01
13609

Handwritten mark



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

[Handwritten Signature]
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



POR CIENTO (100 %) del capital social de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA será titularidad de la firma IB HOLDING, cuyo capital social, a su vez será de titularidad en un CUARENTA Y NUEVE COMA NOVENTA POR CIENTO (49,90 %) de la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. y de la firma BRITISH AIRWAYS HOLDING B.V. y en un CINCUENTA COMA DIEZ POR CIENTO (50,10 %) de "La Sociedad de Nacionalidad".

Que por otro lado y a los fines del cumplimiento de las estructuras de nacionalidad británica por parte de la firma BRITISH AIRWAYS PLC, la firma INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. concederá un préstamo a la firma CORPORATE TRUSTEE COMPANY BRITÁNICA -filial íntegramente participada de la firma THE LAW DEBENTURE CORPORATION P.L.C-. La firma CORPORATE TRUSTEE COMPANY BRITÁNICA destinará el importe del préstamo mencionado a la adquisición de Acciones Clase B, del capital de la firma BRITISH AIRWAYS PLC y las mantendrá en fideicomiso, que representarán el CINCUENTA COMA DIEZ POR CIENTO (50,10 %) del total del número de acciones del capital social de la firma BRITISH AIRWAYS PLC y por otra parte las firmas INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. e IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. OPERADORA en conjunto serán titulares del restante CUARENTA Y NUEVE COMA NOVENTA POR CIENTO (49,90 %), siendo respectivamente titulares cada una del CUARENTA Y CUATRO COMA NOVENTA Y DOS POR CIENTO (44,92 %) y del CUATRO COMA NOVENTA Y OCHO POR CIENTO (4,98 %).

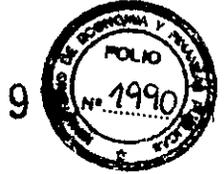
FROY - S01
13609

[Handwritten mark]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

[Firma manuscrita]
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Que las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración conforme a lo previsto en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, 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 Artículo 6°, inciso a) de la Ley N° 25.156.

Que la obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas supera el umbral de PESOS DOSCIENTOS MILLONES (\$ 200.000.000) establecido en el Artículo 8° de la Ley N° 25.156, y la operación no se encuentra 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 tal y como ha sido presentada originalmente, infringe el Artículo 7° de la Ley N° 25.156, ya que puede tener el efecto de restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general, toda vez que el mercado de transporte aéreo de pasajeros en las rutas Buenos Aires – Londres, Buenos Aires – Bruselas y Buenos Aires – Viena, conforme fuera analizado en el dictamen, puede verse afectado desde el punto de vista de la defensa de la competencia a partir de la operación de concentración económica.

Que, por este motivo, la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al señor Secretario de Comercio subordinar la operación de concentración económica consistente en la fusión de las firmas IBERIA, LÍNEAS

FROY-S01
13609

[Firma manuscrita]

[Firma manuscrita]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y BRITISH AIRWAYS PLC, en una compañía española denominada INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A., llevada a cabo a través de varias operaciones, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 13, inciso b) de la Ley Nº 25.156, al cumplimiento de las siguientes condiciones: disponer la obligación de mantener la capacidad de prestación del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Buenos Aires – Londres de las firmas BRITISH AIRWAYS PLC e IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Es decir, mantener como mínimo las SIETE (7) frecuencias semanales de vuelos, tanto de la firma BRITISH AIRWAYS PLC como de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Estas frecuencias semanales eran ofrecidas por las firmas notificantes al momento de llevarse a cabo la presente operación de concentración económica en la ruta Buenos Aires - Londres. A su vez, las firmas deberán mantener la cantidad de asientos promedio comercializados semanalmente durante el último año previo a la fecha 16 de julio de 2010, que es la fecha de notificación de la presente operación. Dicha obligación deberá extenderse hasta los CINCO (5) años posteriores al dictado de la presente medida; poner en práctica un esquema de monitoreo de precios promedio mensual (con presentaciones trimestrales) para el mercado de transporte aéreo de pasajeros en las rutas Buenos Aires – Bruselas y Buenos Aires – Viena. Dicho monitoreo de precios debería extenderse desde el día 1 de enero de 2014 y por un período de TRES (3) años posteriores a la firma de la presente medida; y facultar a la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA a efectuar el seguimiento del condicionamiento dispuesto y a dictar las resoluciones necesarias a fin de determinar el contenido de la información objeto del monitoreo.

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



Que el suscripto comparte los términos del Dictamen N° 1094 de fecha 12 de diciembre de 2014 emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, al cual cabe remitirse en honor a la brevedad, y cuya copia autenticada se incluye como Anexo y forma parte integrante de la presente resolución.

Que la Dirección de Legales de Comercio dependiente de la Dirección General de Asuntos Jurídicos del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, ha tomado la intervención que le compete.

Que el infrascripto resulta competente para el dictado del presente acto en virtud de lo establecido en los Artículos 13 y 58 de la Ley N° 25.156 y el Decreto N° 357 de fecha 21 de febrero de 2002 y sus modificaciones.

Por ello,

EL SECRETARIO DE COMERCIO

RESUELVE:

ARTÍCULO 1º.- Subordínase la operación de concentración económica consistente en la fusión de las firmas IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. y BRITISH AIRWAYS PLC, en una compañía española denominada INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A., llevada a cabo a través de varias operaciones, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 13, inciso b) de la Ley N° 25.156, al cumplimiento de las siguientes condiciones: disponer la obligación de mantener la capacidad de prestación del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Buenos Aires – Londres de la firma BRITISH AIRWAYS PLC y de la firma IBERIA, LÍNEAS

PROY-S01
13609

AC



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



9

AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Es decir, mantener como mínimo las SIETE (7) frecuencias semanales de vuelos, tanto de la firma BRITISH AIRWAYS PLC como de la firma IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S.A. Estas frecuencias semanales eran ofrecidas por las firmas notificantes al momento de llevarse a cabo la presente operación de concentración económica en la ruta Buenos Aires - Londres. A su vez, las firmas deberán mantener la cantidad de asientos promedio comercializados semanalmente durante el último año previo a la fecha 16 de julio de 2010, que es la fecha de notificación de la presente operación. Dicha obligación deberá extenderse hasta los CINCO (5) años posteriores al dictado de la presente medida; poner en práctica un esquema de monitoreo de precios promedio mensual (con presentaciones trimestrales) para el mercado de transporte aéreo de pasajeros en las rutas Buenos Aires – Bruselas y Buenos Aires – Viena. Dicho monitoreo de precios debería extenderse desde el día 1 de enero de 2014 y por un período de TRES (3) años posteriores a la firma de la presente medida; y facultar a la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, organismo desconcentrado en la órbita de la SUBSECRETARÍA DE COMERCIO INTERIOR de la SECRETARÍA DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, a efectuar el seguimiento del condicionamiento dispuesto y a dictar las resoluciones necesarias a fin de determinar el contenido de la información objeto del monitoreo.

ARTÍCULO 2º.- Considérase parte integrante de la presente resolución, al Dictamen Nº 1094 de fecha 12 de diciembre de 2014 emitido por la COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA, que en CINCUENTA Y SEIS (56) hojas

PROY-S01
13609

AC

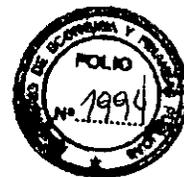


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

Secretaría de Comercio

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



autenticadas se agrega como Anexo a la presente medida.

ARTÍCULO 3º.- Regístrese, comuníquese y archívese.

RESOLUCIÓN N° 9

Lic. Augusto Costa
Secretario de Comercio
Ministerio de Economía y Finanzas Públicas

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

9

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Exp. N° S01: S01:0252139/2010 (Conc. N° 840) FP/LD-GZ

DICTAMEN CONC. N°: 1094

BUENOS AIRES, 12 DIC 2014

SEÑOR SECRETARIO:

Elevamos para su consideración el presente dictamen referido a la operación de concentración económica que tramita bajo el Expediente N° S01: 0252139/2010 del registro del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS, caratulado "IBERIA LINEAS AEREAS DE ESPAÑA S.A. Y BRITISH AIRWAYS PIC S/ NOTIFICACIÓN ART. 8 LEY 25.156 (CONC. N° 840)".

I. DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES

I.1. La operación

1. La operación de concentración económica que se notifica consiste en la fusión de las compañías IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. (en adelante "IBERIA") y BRITISH AIRWAYS PLC (en adelante "BRITISH") en una compañía española, sin actividad, denominada INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A. (en adelante denominada "IAG"). Dicha operación se llevará a cabo a través de varias operaciones.

PROY-S01
13609

Las partes acompañaron un Proyecto de Fusión, celebrado el 29 de junio de 2010, mediante el cual la referida compañía IAG pasará a ser una sociedad holding propietaria de las dos compañías aéreas actuales, implementándose una integración industrial, financiera y operativa entre IBERIA y BRITISH, continuando a su vez en funcionamiento sus respectivas marcas, "BRITISH AIRWAYS" e "IBERIA", y sus operaciones actuales.

A

A

M
S



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



3. A estos efectos, IBERIA realizará previamente una transferencia, mediante una operación de segregación, de toda su actividad a favor de una sociedad española filial al 100% -IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. OPERADORA (en adelante denominada "IBERIA OPERADORA")-, que sucederá a IBERIA sin solución de continuidad en todo su negocio. En este sentido, todos los activos y pasivos de IBERIA se transferirán a IBERIA OPERADORA, incluyendo la totalidad de la participación de IBERIA en BRITISH (representativa del 9,975% del capital de misma).
4. IBERIA OPERADORA, en consecuencia, se subrogará en todo el negocio de IBERIA y continuará en el ejercicio del mismo, en las mismas condiciones que esta. Por otra parte, IBERIA recibirá todas las acciones de nueva emisión de IBERIA OPERADORA y como resultado de esta operación, IBERIA pasará a ser la compañía holding de IBERIA OPERADORA.
5. Por su parte, en virtud de una operación de *scheme of arrangement*, una sociedad anónima española, actualmente sin actividad, denominada BRITISH AIRWAYS HOLCO S.A. (en adelante "BA HOLDCO") adquirirá todas las acciones (excepto las de IBERIA y una acción de Voto Especial) representativas del 90,025% del capital de BRITISH.
6. Los Accionistas de BRITISH, excepto IBERIA y el titular de la Acción de Voto Especial, pasarán a ser accionistas de BA HOLDCO, con una relación de canje de una acción de BA HOLDCO por cada acción de BRITISH.
7. Como resultado de esta operación, BA HOLDCO pasará a ser la compañía holding de BRITISH.
8. Finalmente, se llevará a cabo la fusión objeto del proyecto anteriormente referido, mediante la absorción de IBERIA y BA HOLDCO por parte de IAG que pasará a ser titular de las dos aerolíneas, resultando en un cuerpo único de accionistas.

PROY-001
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



9. Como consecuencia de esta fusión se procederá a la disolución de IBERIA y BA HOLDCO, y consecuentemente a la amortización de las acciones de estas sociedades y al traspaso en bloque y por sucesión universal de sus respectivos patrimonios a IAG que, simultáneamente, emitirá acciones a favor de los accionistas de IBERIA y BA HOLDCO. Asimismo IAG pasará a ser titular del 100% del capital de IBERIA OPERADORA y deudora a BRITISH AIRWAYS HOLDING BV (en adelante denominada "BA DUTCH SUB") por un préstamo intragrupo que este le otorgara a BA HOLDCO.
10. Por otra parte, una vez ejecutada la fusión y a fin de que no se vean afectados los derechos de tráfico y permisos de vuelo de IBERIA OPERADORA y de BRITISH se establecerá una estructura que permita asegurar el cumplimiento de las cláusulas de nacionalidad española y británica, respectivamente, de las empresas mencionadas.
11. En consecuencia una sociedad de responsabilidad limitada española, denominada en adelante "La Sociedad de Nacionalidad", comprará a IAG y ésta transferirá a su favor todas sus participaciones sociales de la clase B en IB HOLDING. El único objeto de La Sociedad de Nacionalidad será la tenencia, gestión y administración de las participaciones sociales clase B en IB HOLDING, y ello al sólo efecto del mantenimiento de los derechos de tráfico y vuelo de IBERIA OPERADORA.
12. Una vez realizadas las operaciones descritas anteriormente, el 100% del capital social de IBERIA OPERADORA será titularidad de IB HOLDING, cuyo capital social, a su vez será de titularidad en un 49,9% de IAG y de BA DUTCH SUB y en un 50,1% de la Sociedad de Nacionalidad.
13. Por otro lado y a los fines del cumplimiento de las estructuras de nacionalidad británica por parte de BA, IAG concederá un préstamo a una CORPORATE TRUSTEE COMPANY BRITÁNICA -filial íntegramente participada de THE LAW DEBENTURE CORPORATION P.L.C.- (en adelante denominado "El Trustee"). El Trustee destinará el importe del préstamo mencionado a la adquisición de

PROY-S01
13609

A

A

A

A

A



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Acciones Clase B, del capital de BRITISH y las mantendrá en fideicomiso, que representarán el 50,1% del total del número de acciones del capital social de BRITISH y por otra parte IAG e IBERIA OPERADORA en conjunto serán titulares del restante 49,9% (siendo respectivamente titulares cada una del 44,92 % y del 4,98 %).

14. De acuerdo a lo informado por las partes con fecha 24 de enero de 2011 se produjo el cierre de la operación en cuestión, ejecutándose en dicha fecha la fusión de IBERIA y BRITISH.

1.2. La actividad de las partes

15. De acuerdo a lo informado por las partes IBERIA y BRITISH participan en forma directa y a través de sus afiliadas, en el negocio de servicios aéreos nacionales e internacionales. Dicho negocio consiste, principalmente, en el transporte aéreo de pasajeros, e incluye también el transporte de carga, así como ciertos negocios relacionados con el servicio aéreo tales como el servicio de acarreo en aeropuertos y el mantenimiento e ingeniería de aviones.

Por parte de IBERIA

16. IBERIA: Su actividad se concentra, principalmente, en las rutas que conectan España con el resto de Europa, como así también las rutas que conectan Europa con América Latina. Mundialmente vuela a más de 106 ciudades entre 43 países con un adicional de 110 ciudades en el esquema de código compartido ("code sharing") con otras aerolíneas. Sus centros de operaciones más importantes se encuentran en Madrid y Barcelona.

PROY-S01

13609

17. La sucursal en Argentina de IBERIA: principalmente lleva a cabo la representación de la casa matriz en el país así como también desarrolla determinadas actividades comerciales y administrativas. Realiza las siguientes actividades específicas: a) Emisión de billetes en oficinas propias y a través de agencias de



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretario Letrado
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

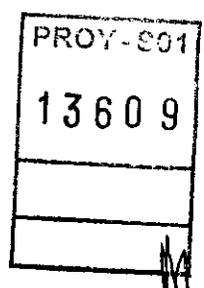


viajes IATA; b) Gestión de reservas, cambios de vuelos y demás servicios de atención a clientes; c) Promoción de ventas a agencias y empresas; d) Actividades de marketing y publicidad de los servicios ofrecidos por Iberia; e) Transporte terrestre de pasajeros a/desde los aeropuertos de Ezeiza y Córdoba; f) Contratación del servicio de comida para los vuelos desde/hacia Argentina y g) Otras actividades conexas con la actividad principal de la empresa matriz.

18. IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA; Es una sociedad española constituida en diciembre de 2009, que está participada íntegramente por IBERIA y que no tuvo actividad alguna con anterioridad a la fusión.
19. INTERNATIONAL CONSOLIDATION AIRLINES GROUPS S.A. (anteriormente denominada "GLOBAL BAIBCO, S.A."); es una sociedad española que se creó el 17 de diciembre de 2009 y que al igual que IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, SOCIEDAD ANÓNIMA OPERADORA no tuvo actividad alguna con anterioridad a la fusión.
20. COMPAÑÍA AUXILIAR AL CARGO EXPRESS, S.A. (en adelante denominada "CACESA"): Es una empresa del grupo IBERIA, que se dedica principalmente al transporte de paquetería urgente por vía aérea y al transporte de carga y servicios complementarios tales como acarreos o almacenajes. La misma presta sus servicios en Argentina, como en otras partes del mundo, a los que envía paquetería urgente y otros tipos de cargas. En el caso de Argentina realiza el transporte (flete aéreo) hasta el país a través de las bodegas de los vuelos de IBERIA, mientras que la entrega del envío en el domicilio correspondiente es contratada por ésta a una empresa local Argentina encargada de la distribución.
21. Los principales accionistas de IBERIA son la CAJA DE AHORROS DE MONTE DE PIEDAD DE MADRID (en adelante denominada "CAJA MADRID") con el 22,99%, BRITISH con el 13,15%, CHASE NOMINEES LTD con el 9,27% y SOCIEDAD ESTATAL DE PARTICIPACIONES INDUSTRIALES con el 5,16%.

PROY-001

13609



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

Por parte de BRITISH

22. BRITISH: las principales actividades a nivel mundial son la operación de vuelos regulares y charters para el transporte de pasajeros y carga. Vuela en el mundo a más de 150 ciudades de entre 75 países. El negocio de carga de esta empresa consiste en el transporte de carga, correo postal y de courrier a 200 destinos en más de 80 países. Adicionalmente provee en el mundo servicios auxiliares o complementarios al negocio del transporte aéreo, como el servicio de acarreo en aeropuertos y mantenimiento e ingeniería de aeronaves. Su centro principal de operaciones se encuentra en Londres Heathrow pero también opera bases en London Gatwick y London City.

23. La sucursal en Argentina de BRITISH: principalmente se encarga de llevar la representación de la casa matriz en la Argentina, y sus actividades en el país se centran en la venta de pasajes aéreos y servicios de carga por cuenta y orden de la casa matriz así como la gestión de reservas.

24. Los accionistas de BRITISH previo a la presente operación eran BLACK ROCK ADVISORS con el 13,86%, IBERIA con el 9,07%, STANDARD LIFE INVESTMENTS con 7,34%, JANUS CAPITAL MANAGEMENT con el 6,93% y LLOYDS BANKING GROUP con el 5,49%.

25. Conforme a lo informado los accionistas de IBERIA y BRITISH con anterioridad a la ejecución de la fusión son los actuales accionistas de IAG y sus principales accionistas actualmente son: CAJA MADRID con el 12,051%, BLACK ROCK INC. con el 6,010% y LLOYDS BANKING GROUP PLC con el 3,756%.

PROY-S01
13609

II.- ENCUADRAMIENTO JURÍDICO

26. Las empresas involucradas notificaron en tiempo y forma la operación de concentración conforme a lo previsto en el artículo 8° de la Ley N° 25.156, habiendo dado cumplimiento a los requerimientos efectuados por la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia.

(Handwritten signatures and initials)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

COPIA FIEL
ORIGINAL



27. La operación notificada constituye una concentración económica en los términos del artículo 6º, inciso a) de la Ley N° 25.156.
28. La obligación de efectuar la notificación obedece a que el volumen de negocios de las empresas afectadas supera el umbral establecido en el artículo 8º de la Ley N° 25.156, y no se encuentra alcanzada por ninguna de las excepciones previstas en dicha norma.

III.- PROCEDIMIENTO

29. Con fecha 16 de julio de 2010, los apoderados de las partes, notificaron la operación de concentración económica mediante la presentación del respectivo Formulario F1 de notificación.
30. Tras analizar la información presentada, el día 2 de agosto de 2010 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes notificantes que previo a todo proveer, debían adecuar la presentación a lo dispuesto en la Resolución SDCyC N° 40/2001 (B.O. 22/02/01), y que hasta tanto dieran cumplimiento a ello, no comenzaría a correr el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.
31. El día 9 de septiembre de 2010 las empresas notificantes efectuaron una presentación a fin de dar cumplimiento a lo solicitado, acompañando a tal efecto la documentación requerida por esta Comisión Nacional.
32. Con fecha 16 de septiembre de 2010, en virtud de lo estipulado por el Artículo 16 de la Ley N° 25.156, esta Comisión Nacional ordenó requerir a la SECRETARÍA DE TRANSPORTE DE LA NACIÓN la intervención que le compete en relación a la operación de concentración económica notificada en las presentes actuaciones.
33. El día 20 de septiembre de 2010 en virtud de las facultadas conferidas por el Artículo 24 inciso a) de la Ley N° 25.156, esta Comisión Nacional ordenó librar nota de estilo al ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS, a fin de que brinde cierta información en el marco de las presentes actuaciones.

PROY-S01

13609

34. Con fecha 24 de septiembre de 2010 esta Comisión Nacional, teniendo a la vista el portal de Internet



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTIARELLI
Dirección de Despacho



www.cronista.com y como medida para mejor proveer, ordenó la impresión del artículo periodístico publicado con fecha 23 de septiembre de 2010, relacionado con la operación en cuestión, y asimismo ordenó su correspondiente certificación por la Secretaría Letrada de esta Comisión Nacional.

35. El día 13 de octubre de 2010, mediante la NOTA ORSNA N° 901-10, efectuó una presentación el Brigadier Mayor (R) Horacio Orefice, en su carácter de Presidente del ORGANISMO REGULADOR DEL SISTEMA NACIONAL DE AEROPUERTOS (en adelante el "ORSNA"), mediante la cual informó que los temas en cuestión son de competencia específica de la ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE LA AVIACIÓN CIVIL (en adelante la "ANAC"), correspondiendo a ella ejercer las funciones y competencias establecidas en el Código Aeronáutico Ley N° 17.285 y demás leyes decretos y disposiciones que regulan la aeronáutica civil y consecuencia informó que darán traslado a dicho organismo del requerimiento efectuado por esta Comisión Nacional.

36. Tras analizar la información presentada, el día 14 de octubre de 2010 esta Comisión Nacional consideró que la información suministrado no era suficiente e hizo saber a las partes notificantes que previo a todo proveer, debían adecuar la presentación a lo dispuesto en la Resolución SDCyC N° 40/2001 (B.O. 22/02/01), y que hasta tanto dieran cumplimiento a ello, no comenzaría a correr el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N°25.156.

37. Con fecha 15 de octubre de 2010, atento a lo manifestado por el ORSNA y en virtud de las facultadas conferidas por el Artículo 24 inciso a) de la Ley N°25.156, esta Comisión Nacional ordenó librar nota de estilo al ANAC, a fin de que brinde cierta información en el marco de las presentes actuaciones.

PROY-S01
13609

38. El día 18 de octubre de 2010, esta Comisión Nacional ordenó agregar a las presentes actuaciones, como única foja, el Expte. S01: 0341164/2010, el cual contiene la Nota S.T. N° 4136-1 presentada con fecha 12 de octubre de 2010 por el Ing. Juan Pablo Schiavi en su carácter de Secretario de Transporte. Mediante dicha Nota S.T., la SECRETARÍA DE TRANSPORTE solicitó un plazo adicional para contentar el requerimiento efectuado por esta Comisión Nacional y asimismo solicitó se le enviara cierta información. Teniendo en cuenta lo solicitado esta Comisión Nacional en la misma fecha dispuso, en

(Handwritten signatures and initials)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho
FOLIO
Nº 2003

virtud de lo dispuesto en el artículo 16 de la Ley N° 25.156, enviar la información solicitada y otorgar el plazo requerido a tal fin.

39. El día 1° de noviembre de 2010 efectuaron una presentación las partes a fin de dar cumplimiento a lo solicitado por esta Comisión Nacional.

40. Con fecha 5 de noviembre de 2010 esta Comisión Nacional, teniendo a la vista la información obrante en el portal de Internet www.cade.gov.br y como medida para mejor proveer ordenó a que se proceda a la impresión de la información relativa con las Concentraciones N° 08012 003362/2000-78 y 08012 009685/2009-79 que tramitan ante la Autoridad de Defensa de la Competencia de Brasil y que se certifique dicha información por Secretaría Letrada de esta Comisión Nacional. Asimismo solicitó a las partes que se expidan sobre la mencionada información y consideró que el Formulario F1 presentado por las partes se hallaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que el plazo del artículo 13 de la Ley N° 25.156 comenzó a correr el primer día hábil posterior al 1° de noviembre de 2010 y que el mismo se encontraría suspendido hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a lo requerido. Dicho proveído fue notificado a las partes con fecha 5 de noviembre de 2010.

41. Con fecha 29 de noviembre de 2010, mediante EXP-S01: 0386063/2012, esta Comisión Nacional recibió la Nota S.T. N° 4876 emitida por el Ing. Juan Pablo Schiavi, en su carácter de Secretario de Transporte.

42. El día 22 de diciembre de 2010 las partes efectuaron una presentación a fin de dar respuesta al requerimiento efectuado.

43. Con fecha 13 de enero de 2011 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes que hasta tanto no den cumplimiento con el total de la información y/o documentación requerida el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156 continuará suspendido.

44. El día 15 de febrero de 2015 las partes efectuaron una nueva presentación

45. Con fecha 16 de febrero de 2011 esta Comisión Nacional recibió la Nota ORSNA N° 139-11 remitida

PROY-S01
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



por el ORSNA la cual contiene un informe producido por la ANAC. Dicha Nota fue incorporada al expediente con fecha 18 de febrero de 2011.

46. Una vez analizada la documentación acompañada y lo informado por las partes, con fecha 3 de marzo de 2011 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado se hallaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

47. El día 20 de abril de 2011 las partes efectuaron una presentación a fin de dar cumplimiento al requerimiento efectuado por esta Comisión Nacional.

48. Una vez analizada la documentación acompañada y lo informado por las partes, con fecha 6 de mayo de 2011 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado se hallaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

49. El día 22 de junio de 2011 las partes efectuaron una nueva presentación a fin de dar cumplimiento al requerimiento efectuado por esta Comisión Nacional.

50. El día 15 de julio de 2011 esta Comisión Nacional atento el estado de las presentes actuaciones y en virtud de las facultades conferidas por el artículo 24 inciso a) de la Ley 25.156, requirió a la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO DE LA ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL y a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 para que brinden cierta información en el plazo de diez días.

PROY-S01
13609

51. Asimismo en la misma fecha se citó al Dr. Mariano Recalde, en su carácter de Presidente de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. a fin de que preste declaración testimonial el día 3 de agosto de 2011 a las 15.00 hs.

52. Con fecha 18 de julio de 2011 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado se

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



hallaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley Nº 25.156.

53. El día 20 de julio de 2011 la Dra. Marcela A. Echegoyen, en su carácter de apoderada de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A, efectuó una presentación solicitando información respecto del objeto de las presentes actuaciones.

54. Con fecha 22 de julio de 2011 esta Comisión Nacional informó acerca del objeto de la operación bajo análisis y asimismo solicitó nuevamente la presencia del Dr. Mariano Recalde, en su carácter de Presidente de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., para la audiencia fijada para el día 3 de agosto de 2011 a las 15.00 hs.

55. El día 3 de agosto de 2011, el Dr. Mariano Recalde, en su carácter de Presidente de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., realizó una presentación mediante la cual manifestó que por compromisos asumidos con anterioridad se encontraba imposibilitado de asistir a la audiencia fijada para dicha fecha. Asimismo teniendo en cuenta lo manifestado solicitó que se evalúe la posibilidad de que el cuestionario sea remitido por escrito a los efectos de su contestación.

56. Con fecha 10 de agosto de 2011 esta Comisión Nacional, en virtud de lo manifestado por el Dr. Mariano Recalde, en su carácter de Presidente de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., y teniendo en cuenta la facultades emergentes del Artículo 24 de la Ley 25.156 fijó nueva audiencia para el día 8 de septiembre de 2011 y asimismo a fin de no dilatar el análisis de las presentes actuaciones se ordenó librar oficio a AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A. a fin de que brinde cierta información.

57. El día 18 de agosto de 2011 AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 efectuó una presentación a fin de dar respuesta al requerimiento efectuado.

58. Atento a la presentación efectuada en el párrafo anterior y en virtud de las facultadas conferidas por el Artículo 24 de la Ley 25.156, con fecha 30 de agosto, se realizó un nuevo requerimiento a AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 a fin de completar la información suministrada.

PROY-S01
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



59. El día 25 de agosto de 2011 la Dr. Marcela A. Echegoyen, en su carácter de apoderada de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., efectuó una nueva presentación acompañando un informe elaborado por dicha sociedad a fin de dar cumplimiento a lo solicitado por esta Comisión Nacional.

60. El día 30 de agosto de 2011 las partes efectuaron una nueva presentación a fin de dar cumplimiento al requerimiento efectuado por esta Comisión Nacional.

61. En mérito de la presentación efectuada por la Dr. Marcela A. Echegoyen, en su carácter de apoderada de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., y en virtud de las facultades conferidas por el Artículos 24 inc) a de la Ley Nº 25.156, esta Comisión Nacional solicitó mayor información y a tal fin ordenó que se librara nuevo oficio.

62. Con fecha 21 de septiembre de 2011 el Dr. Diego R. Gonzalez, en su carácter de apoderado de AEROPUERTOS ARGENTINA 2000 S.A., efectuó una nueva presentación a fin de dar cumplimiento a lo solicitado.

63. Una vez analizada la documentación acompañada y lo informado por las partes, con fecha 5 de octubre de 2011 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado se hallaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley Nº25.156.

64. El día 6 de octubre de 2011 la Dr. Marcela A. Echegoyen, en su carácter de apoderada de AEROLÍNEAS ARGENTINAS S.A., efectuó una nueva presentación ampliando el informe acompañando, ello a fin de dar cumplimiento a lo solicitado por esta Comisión Nacional.

65. Con fecha 14 de diciembre de 2011 esta Comisión Nacional, atento al estado de las presentes actuaciones y en virtud de las facultades conferidas por el Artículo 24 inciso a) de la Ley Nº 25.156, ordenó requerir mediante Nota de estilo a la DIRECCIÓN NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO -ADMINISTRACIÓN NACIONAL DE AVIACIÓN CIVIL y al MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES, COMERCIO INTERNACIONAL Y CULTO, que dentro de diez días brinden cierta

PROY-901
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



información.

66. Con fecha 16 de diciembre de 2011 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado se hallaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.
67. Con fecha 16 de enero, se recibió el fax, bajo referencia Nota N° 10/201, remitido por el Sr. Jorge A. Osella, en su carácter de Embajador de la Dirección de Negociaciones Económicas Bilaterales, y con fecha 25 de enero de 2012 se ordenó sacar copia de dicho fax y certificarlo por Secretaría Letrada. Asimismo con fecha 19 de enero de 2012 se recibió una presentación que contenía la misma Nota enviada mediante fax.
68. El día 3 de febrero de 2012 las partes efectuaron una nueva presentación a fin de dar cumplimiento al requerimiento efectuado por esta Comisión Nacional.
69. Con fecha 7 de marzo de 2012 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado continuaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.
70. Con fecha 16 de marzo de 2012 esta Comisión Nacional atento a las publicaciones encontradas en la web de www.aviacionnews.com, ordenó que se extraigan copias de los artículos periodísticos titulados: "IAG (IBERIA/BRITISH) SIGUE DE SHOPPING: OBSERVA A BMI, AER LINGUS Y TAP" y "VIRGIN SE OPONE FORMALMENTE A QUE IAG COMPRE BMI" y que se certifiquen por Secretaría Letrada de esta Comisión Nacional y asimismo que se incorporen a las presentes actuaciones y que se solicite a las partes que en el plazo de diez días se expidan al respecto, brindado la información correspondiente.
71. El día 30 de marzo de 2012 las partes efectuaron una nueva presentación a fin de dar cumplimiento al requerimiento mencionado en el párrafo anterior.

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Leñada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



72. Asimismo con fecha 25 de abril de 2012 esta Comisión Nacional, atento el estado de las presentes actuaciones y teniendo en cuenta las facultadas conferidas por el Artículo 24 inciso a) de la Ley N° 25.156, requirió a las empresas AIR FRANCE, ALITALIA LÍNEAS AÉREAS ITALIANAS, AMERICAN AIRLINES, LAN CHILE S.A., LUFTHANSA LÍNEA AÉREAS ALEMANAS y a TAM LINHAS AÉREAS S.A. que brinden en el plazo de diez días cierta información.
73. Con fecha 9 de mayo de 2012 se agregaron las Notas CNDC N° 690/12 y 691/12, las cuales no pudieron ser notificadas en los domicilios estipulados y atento a lo informado por el oficial notificador se ordenó notificar el proveído de fecha 25 de abril de 2012 a las empresas AIR FRANCE y ALITALIA LÍNEAS AÉREAS ITALIANAS, al nuevo domicilio informado en la calle San Martín 344, piso 23 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
74. El día 24 de abril de 2014 las partes efectuaron una nueva presentación mediante la cual acompañaron la traducción a idioma nacional del Acuerdo de Comercialización Conjunta de fecha 16 de diciembre de 2004 celebrado entre IBERIA LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. y BRITISH AIRWAYS PLC y brindaron cierta información solicitada por esta CNDC.
75. El día 9 de mayo de 2012 atento el estado de las presentes actuaciones y en virtud de las facultades conferidas por el artículo 24 inciso a) de la Ley N° 25.156, se reiteró el pedido efectuado, mediante Nota CNDC N° 2400/11 con fecha 27 de diciembre de 2011 a la ANAC.
76. Con fecha 11 de mayo de 2012 se agregó la Nota CNDC N° 791/12, la cual no pudo ser notificada en el domicilio estipulado y atento a lo informado por el oficial notificador se ordenó notificar el proveído de fecha 25 de abril de 2012 a la empresa ALITALIA LÍNEAS AÉREAS ITALIANAS, al nuevo domicilio informado en la calle Alsina 655 de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
77. El día 11 de mayo de 2012 efectuó una presentación el Sr. Facundo Rocha en representación de la empresa LAN AIRLINES S.A., solicitado una prórroga de quince (15) días a fin de contestar la nota oportunamente remitida por esta CNDC. Con fecha 15 de mayo de 2012 se otorgó la prórroga solicitada.
78. Con fecha 18 de mayo de 2012 se agregó la Nota CNDC N° 809/12, la cual no pudo ser notificada en el

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



domicilio estipulado y atento a lo que surge de la página web de la empresa ALITALIA LÍNEAS AÉREAS ITALIANAS, con respecto a que las oficinas se mudaron a la calle San Martín 344, piso 23, se ordenó imprimir dicho portal, certificar por Secretaría Letrada la misma notificar el proveído de fecha 25 de abril de 2012 a dicha empresa al nuevo domicilio mencionado.

79. Con fecha 14 de mayo de 2014 efectuó una presentación la Sra. Annette Taeuber, invocando el carácter de Directora General para Argentina, Chile, Bolivia, Paraguay y Uruguay de LUFTHANSA LÍNEAS AÉREAS ALEMANAS contestando el requerimiento efectuado por esta CNDC.

80. Con fecha 23 de mayo de 2012 esta Comisión Nacional consideró que el Formulario F1 presentado continuaba incompleto, por lo que se efectuaron las correspondientes observaciones, haciéndose saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley Nº 25.156.

81. Los días 17 y 18 de mayo de 2012 efectuaron una presentación los representantes de la empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A. solicitado una prórroga a fin de brindar la información solicitada. Con fecha 24 de mayo de 2012 se otorgó la prórroga solicitada.

82. Con fecha 28 de mayo de 2012 efectuó una presentación el Sr. Yves de la Fournière invocando su carácter de Gerente de Calidad de la empresa AIRFRANCE KLM.

83. Con fecha 30 de mayo de 2012 efectuó una presentación el Sr. Francisco Chiari invocando su carácter de Representante Legal de la empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., SUCURSAL ARGENTINA.

84. Con fecha 7 de junio de 2012 efectuó una presentación el Sr. Facundo Rocha invocando la representación de la empresa LAN AIRLINES S.A.

85. Con fecha 18 de junio de 2012 se ordenó efectuar una nueva consulta a la empresa LAN AIRLINES S.A. dada la discrepancia que surge de la página web www.lan.com (cuya copia se ordenó certificar por Secretaría Letrada y agregar al expediente) y lo informado en la mencionada presentación.

86. El día 3 de julio de 2012 atento a no tener respuesta del requerimiento efectuado con fecha 25 de abril de 2012 y en virtud de las facultades conferidas en el artículo 24 inciso a) de la Ley Nº 25.156, se

PROY-S01
13609

A
M
S



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Exterior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONDEBAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

reiteró el citado proveído a la firma AMERICAN AIRLINES.

- 87. Con fecha 26 de junio de 2012 efectuó una nueva presentación el representante de la empresa LAN AIRLINES S.A.
- 88. Con fecha 3 de julio de 2012 se efectuó un nuevo requerimiento para la empresa LAN AIRLINES S.A.
- 89. El día 6 de julio de 2012 las partes efectuaron una nueva presentación.
- 90. Con fecha 11 de julio de 2012 esta Comisión Nacional dio por aprobado el Formulario F1 y a fin de profundizar en el análisis se requirió a las partes que acompañar el Formulario F2 previsto por la Resolución SDCyC N° 40/2001. Por lo tanto se hizo saber que el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156 se había reanudado el día hábil posterior al día 6 de julio de 2012 y que el mismo quedaría suspendido con la notificación del mismo, la cual se realizó ese mismo 11 de julio de 2012.
- 91. Con fecha 19 de julio de 2012 la Dra. María Fraguas realizó una presentación solicitando una reunión argumentando que deseaban comprender las razones del último requerimiento realizado.
- 92. Con fecha 25 de julio de 2012 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes que, sin perjuicio de que las motivaciones del último requerimiento son las propias del cumplimiento de la Ley N° 25.156; sus decretos reglamentarios y del análisis correspondiente a concentraciones económicas, debían manifestar en que carácter realizaron la presentación a despacho.
- 93. El día 17 de julio de 2012, atento el estado de las presentes actuaciones y en teniendo en cuenta las facultades conferidas por el artículo 24 inciso a) de la Ley N° 25.156, se requirió a la empresa TAM LINHAS AÉREAS S.A., cierta información.
- 94. El día 31 de julio de 2012 efectuó una presentación el Dr. Francisco Muruzeta reiterando la solicitud para llevar a cabo una reunión. Con fecha 8 de agosto de 2012 esta Comisión Nacional solicitó al presentante que indique en qué carácter ha efectuado la presentación a despacho. No obstante lo expuesto se reiteró que atento a que el objetivo de la reunión solicitada, de acuerdo a lo expresado, es entender las motivaciones del último requerimiento expedido por esta Comisión Nacional y los aspectos formales para dar respuesta adecuada a tal requerimiento, corresponde no hacer lugar a la reunión

PROY-S01
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



solicitada. Ello ya que, como se informó en el proveído anterior, las motivaciones de dicho requerimiento son las propias del cumplimiento de la Ley N° 25.156, sus decretos reglamentarios y del análisis correspondiente de las concentraciones económicas. Por otra parte se aclaró que los aspectos formales del requerimiento efectuado se encuentran establecidos en la Resolución SDCyC N° 40/2001, a la cual remitimos.

95. Con fecha 8 de agosto de 2012 efectuó una presentación el apoderado de TAM LINHEAS AÉREAS S.A. solicitando un plazo adicional para la contestación del requerimiento efectuado. Finalmente el día 23 de agosto de 2012 dieron respuesta a la solicitud efectuada.

96. El día 28 de agosto de 2012 efectuaron una nueva presentación las partes.

97. Con fecha 20 de septiembre de 2012 esta Comisión Nacional solicitó a las partes que completaran acabadamente el Formulario F2 de notificaciones y asimismo hizo saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

98. El día 5 de noviembre de 2012 las partes efectuaron una nueva presentación.

99. El día 13 de noviembre de 2012 se reiteró la solicitud efectuada a la ANAC y en virtud de las facultades conferidas por el artículo 24 inciso a) de la Ley N° 25.156 se requirió mayor información.

100. Con fecha 20 de noviembre de 2012 esta Comisión Nacional solicitó a las partes que acompañen nuevo soporte magnético dado que el acompañado estaba vacío y asimismo hizo saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156. Con fecha 27 de noviembre del 2012 las partes acompañaron nuevo soporte.

101. Con fecha 7 de diciembre de 2012 esta Comisión Nacional consideró que la información resultaba incompleta por lo cual se realizó un nuevo requerimiento y se hizo saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

PROY-531
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

- 102.El día 25 de enero de 2013 las partes efectuaron una nueva presentación.
- 103.Con fecha 19 de febrero de 2013 esta Comisión Nacional consideró que la información resultaba incompleta por lo cual se realizó un nuevo requerimiento y se hizo saber a las partes que hasta tanto no dieran cumplimiento en forma completa a ello, continuaría suspendido el plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.
- 104.El día 10 de abril de 2013 las partes efectuaron una nueva presentación, solicitando la confidencialidad de la misma.
- 105.Con fecha 12 de abril de 2013 efectuó una presentación el Dr. Alejandro A. Granados en su carácter de Administrador Nacional de la ANAC dando respuesta a lo solicitado por esta Comisión Nacional.
- 106.Con fecha 19 de abril de 2013 esta Comisión Nacional, sin perjuicio de encontrarse a despacho la presentación efectuada, atento a la confidencialidad requerida, ordenó se reserve la misma provisoriamente por Secretaría Letrada y previo a proveer la misma solicitó que manifiesten sobre qué puntos deseaban dicha confidencialidad y solicitó asimismo que acompañen un resumen no confidencial. Finalmente se hizo saber a las partes notificantes que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.
- 107.Con fecha 30 de abril de 2013 atento a la respuesta efectuada por la ANAC esta Comisión Nacional aclaró una de las preguntas formuladas y efectuó un nuevo requerimiento a dicho organismo. A tal fin se libró nota de estilo.
- 108.El día 28 de mayo de 2013 efectuó una nueva presentación el Dr. Alejandro A. Granados en su carácter de Administrador Nacional de la ANAC dando respuesta a lo solicitado por esta Comisión Nacional.
- 109.Con fecha 7 de junio de 2013 esta Comisión Nacional teniendo a la vista la contestación efectuada por la ANAC realizó una nueva consulta solicitando que se rectifique o ratifique cierta información.
- 110.El día 14 de mayo de 2013 efectuaron una nueva presentación las partes.
- 111.Con fecha 18 de junio de 2013 esta Comisión Nacional, previo a otorgar la confidencialidad solicitada requirió a las partes que amplíen el resumen no confidencial acompañado. Finalmente se hizo saber a las

PROY-S01
13609

[Handwritten signatures and scribbles]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



partes notificantes que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

112.El día 1° de julio de 2013 las partes hicieron una nueva presentación.

113.Con fecha 1° de agosto de 2013 esta Comisión Nacional, previo a otorgar la confidencialidad solicitada requirió a las partes que amplíen el resumen no confidencial acompañado. Finalmente se hizo saber a las partes notificantes que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

114.El día 16 de julio de 2013 efectuó una nueva presentación el Dr. Alejandro A. Granados en su carácter de Administrador Nacional de la ANAC dando respuesta a lo solicitado por esta Comisión Nacional.

115.El día 12 de septiembre de 2013 las partes efectuaron una nueva presentación.

116.Con fecha 24 de octubre de 2013 esta Comisión Nacional, previo a otorgar la confidencialidad solicitada requirió a las partes que amplíen el resumen no confidencial acompañado. Finalmente se hizo saber a las partes notificantes que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

117.Con fecha 26 de noviembre de 2013 hicieron una nueva presentación las partes.

118.Con fecha 27 de diciembre de 2013 esta Comisión Nacional, en mérito del resumen no confidencial acompañado, otorgó la confidencialidad solicitada, sin perjuicio de lo cual se hizo saber a las partes que, de ser necesario, se podrá solicitar en una oportunidad posterior que acompañen mayor información y/o documentación. En virtud de ello se formó Anexo Confidencial definitivo con la documentación reservada provisoriamente y se reservó la misma por Secretaría Letrada de esta Comisión Nacional. Asimismo se hizo saber a las partes que debían completar la información brindada y contestar acabadamente todos los puntos del Formulario F2 y que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

119.El día 3 de febrero de 2014 las partes efectuaron una nueva presentación.

120.Con fecha 26 de febrero de 2014 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes que debían completar

PROY-S01
13609

(Handwritten signatures and initials)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho
FOLIO
Nº. 2014

la información brindada y contestar acabadamente todos los puntos del Formulario F2 y que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

121.El día 16 de abril de 2014 las partes efectuaron una nueva presentación.

122.Con fecha 2 de junio de 2014 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes que debían completar la información brindada y contestar acabadamente todos los puntos del Formulario F2 y que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

123.El día 7 de julio de 2014 las partes efectuaron una nueva presentación.

124.Con fecha 26 de agosto de 2014 esta Comisión Nacional hizo saber a las partes que debían completar la información brindada y contestar acabadamente todos los puntos del Formulario F2 y que hasta tanto no se diera cumplimiento a lo solicitado continuaría suspendido el plazo establecido en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

125.El día 1 de diciembre de 2014 las partes efectuaron una presentación cumpliendo con lo requerido por esta Comisión Nacional, pasando las actuaciones a despacho a efectos de dictaminar. Asimismo en dicha oportunidad se otorgó la confidencialidad solicitada. Por lo tanto se tiene por aprobado a partir del día hábil posterior al enunciado los Formularios F1 y F2, y continúa corriendo el cómputo del plazo previsto en el artículo 13 de la Ley N° 25.156.

IV.- Evaluación de los efectos de la operación de concentración sobre la competencia.

IV.1. Naturaleza de la Operación

126.Como fue oportunamente mencionado en el numerario I. "DESCRIPCIÓN DE LA OPERACIÓN Y ACTIVIDAD DE LAS PARTES" la presente operación representa la fusión de las aerolíneas BRITISH e IBERIA.

127.En tanto que BRITISH tiene su sede en Inglaterra e IBERIA en España, así como la sociedad resultante

PROY-801
13609

(Handwritten signatures and initials)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

SECRETARÍA DE COMERCIO
DEL ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



de la fusión entre ambas compañías estaría radicada en España, la operación solo tiene efectos en la República Argentina en la medida en que ambas empresas tienen frecuencias de vuelos a Buenos Aires.

128. IBERIA y BRITISH participan, en forma directa y a través de sus afiliadas, en el negocio de servicios aéreos nacionales e internacionales.

129. Dicho negocio consiste, principalmente, en el transporte aéreo de pasajeros, e incluye también el transporte de aéreo internacional de carga entre la ciudad de Buenos Aires y los siguientes destinos: Londres, Madrid, Berlín, Bruselas, Estocolmo, Frankfurt, Lisboa, Ámsterdam, Barcelona, Milán, Moscú, Múnich, París, Praga, Roma y Viena.

IV.2. Definición de Mercados Relevantes

130. Tal como lo establecen los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas (en adelante "los Lineamientos"), aprobados por Resolución 164/2001 de la Secretaría de la Competencia, la Desregulación y la Defensa del Consumidor, a los efectos de establecer si una concentración limita o no la competencia, es preciso delimitar el mercado que se verá afectado por la operación. Este mercado, que se denomina mercado relevante, comprende dos dimensiones: el mercado del producto y el mercado geográfico.

131. El marco metodológico para la definición del mercado relevante, tanto en su dimensión de producto como geográfica, es lo que se conoce como test SSNIP ("Small but Significant and Nontransitory Increase in Price"). Referido al mercado del producto, este test define como mercado relevante al menor grupo de productos respecto del cual, a un hipotético monopolista de todos ellos, le resultaría rentable imponer un aumento de precios pequeño, pero significativo y no transitorio.

132. Considerando las actividades realizadas por IBERIA y BRITISH, se observan relaciones horizontales en el transporte aéreo de pasajeros y en el transporte aéreo de carga.

133. A continuación se procede a la definición de los mercados relevantes para luego realizar el cálculo de la concentración y participaciones de mercado y al análisis de las características de la competencia en

PROY-S01
13609

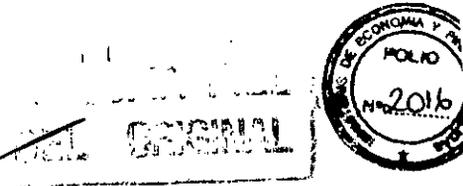


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9



dichos mercados.

IV.2.1 Transporte aéreo de pasajeros

134. En ocasiones anteriores, esta CNDC consideró que para definir el mercado relevante del producto y geográfico es necesario considerar, principalmente, la sustitución por el lado de la demanda entre los diferentes productos o servicios.

135. En este sentido, el análisis realizado permitió concluir que transporte aéreo de pasajeros no posee como sustitutos cercanos al transporte fluvial y terrestre de pasajeros, considerando las diferencias significativas existentes en términos de tiempos de traslado y costo de las tarifas.¹

136. Este criterio es compartido por otras agencias de competencia internacionales. En este sentido, en el caso Air France-Sabena, la Comisión Europea analizó si en la ruta París-Bruselas las líneas aéreas competían con los trenes. La conclusión fue que incluso en un tramo tan corto, y a pesar de la alta calidad de los trenes de Europa Occidental, la sustitución era imperfecta, ya que no se aplicaba a los pasajeros que utilizaban el transporte aéreo en la ruta París-Bruselas como tránsito ni a los pasajeros de clase "business".²

137. En lo que respecta al servicio de transporte aéreo regular de pasajeros, se observa que, en general, 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.

138. Esta definición del mercado relevante es avalada por la experiencia internacional. En Estados Unidos, el criterio general utilizado por el Civil Aviation Board (CAB) y el Department of Transportation (DOT) en las fusiones ha sido identificar como mercados relevantes en la industria aérea al servicio de

PROY-001
13609

¹ Expte.: 064-010740/2001 (Conc. N° 335)

² Ver Crocioni, Pietro (2000): Defining airline markets: a comparison of the U.S. and EU experiences, The Antitrust Bulletin, Spring 2000.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría General
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9

COPIA FIEL
ORIGINAL



transporte aéreo de pasajeros en cada una de las rutas que comunican un par de ciudades.³

139. Asimismo, 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.⁴

140. Ahora bien, una vez establecido el criterio de O&D como candidato a mercado relevante, esta Comisión observó la posibilidad de considerar mercados más amplios o restringidos dependiendo principalmente de tres factores.

141. En primer lugar debe destacarse la existencia de pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo; en segundo lugar se presenta la posible sustitución de vuelos directos por vuelos indirectos; y en tercer lugar debe considerarse la capacidad de sustitución de la demanda entre los distintos aeropuertos que pudieren constituir el área de origen o destino en análisis.

Pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo

142. Los pasajeros que viajan con billetes sin restricciones se corresponden normalmente con los pasajeros sensibles al tiempo (por ejemplo, clientes corporativos), quienes tienen una mayor necesidad por la flexibilidad en los horarios de los vuelos, pueden encontrarse en un mercado diferente al de los pasajeros que viajan con billetes con restricciones, que se corresponden con los pasajeros no sensibles al tiempo, quienes atribuyen una mayor importancia al precio por sobre la frecuencia y el número de escalas de los vuelos.

PROY-S01
13609

³ Se puede citar en este sentido a las operaciones Texas-National (1979); Texas-International Acquisition Case; Docket N° 33112 and Pan American-Acquisition of control of, and merger with National; Docket N° 33283 (Order Serial Nos 79-12-163; 79-12-164; 79-12-165), October 24 and December 22, 1979. Aviation Law Reports (ALR) at 14,156 (emphasis added) y Northwest-Republic (1986); Northwest Airlines, Inc.- Republic Airlines, Inc. Acquisition Case; Docket N° 43754 (Order 86-7-81), July 31, 1986, ALR, at 14,537.

⁴ Véase M 5364 Iberia / Vueling / Clickair. Véase M.3280 Air France/KLM; M.3770 Lufthansa/Swiss. Véase asimismo Asunto 66/86 Ahmed Saeed Flugreisen y Otros v Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs (1989) ECR 803; Asunto T-2/93 Air France v Comisión (1994) ECR II-323; Asunto T-177/04 easyJet v Comisión (2006) ECR II-1913.

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN F. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9

COPA FIEL
ORIGINAL



143. Si bien esta distinción puede resultar relevante, los límites entre los pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo se ha vuelto más difusa a lo largo de los años, existiendo en la actualidad un espectro más amplio de pasajeros, con varias combinaciones de preferencias relativas al precio, flexibilidad del billete y frecuencia de los vuelos.

144. En cualquier caso, esta Comisión considera que la cuestión de si deben definirse mercados distintos para pasajeros sensibles al tiempo y pasajeros no sensibles al tiempo puede dejarse abierta puesto que su resolución no afectaría al análisis competitivo de la operación. Sin embargo, la sensibilidad al tiempo de los pasajeros influenciará la cuestión de la sustituibilidad entre aeropuertos, y entre vuelos directos e indirectos.

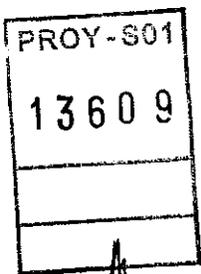
Sustituibilidad entre vuelos directos y vuelos indirectos

145. Respecto a los vuelos de largo trayecto, en la experiencia internacional se ha concluido que los vuelos indirectos constituyen una alternativa competitiva de los vuelos directos, bajo ciertas condiciones. En particular, cuando se cumple que el vuelo indirecto es comercializado como un vuelo de conexión entre el par Origen-Destino en los sistemas de reservas informatizados, que sean operados diariamente y que ocasionen un aumento limitado en el tiempo del viaje (hasta un máximo de 150 minutos).⁵

146. En especial, los vuelos indirectos constituyen una alternativa competitiva para los pasajeros no sensibles al tiempo. En el caso de los pasajeros sensibles al tiempo, resulta evidente que en el caso de que se ofrezcan tanto vuelos directos como indirectos, habrá una clara preferencia por los primeros. Sin embargo, bajo ciertas circunstancias, y en particular cuando las frecuencias y los horarios de los vuelos indirectos resultan convenientes, los servicios indirectos pueden constituir un sustituto incluso para los pasajeros sensibles al tiempo.

147. En este sentido, para el propósito de la operación, los vuelos indirectos que derivan en un aumento limitado de la duración total del viaje (hasta 150 minutos) serán considerados como sustitutos de los

⁵ Véase COMP/M.5335 – Lufthansa/Brussels Airlines





Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA ORIGINAL

ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



vuelos directos para el caso de los pasajeros sensibles al tiempo. Respecto a los pasajeros no sensibles al tiempo, todos los servicios indirectos se considerarán parte del mismo mercado relevante.

Sustituibilidad entre aeropuertos

148. La cuestión de la sustituibilidad entre aeropuertos en el presente caso tiene por objeto evaluar si los aeropuertos secundarios o remotos son un sustituto de los aeropuertos principales en los que operan las Partes.

149. Los factores que inciden en la posibilidad de sustitución de un aeropuerto que cumple el rol de origen o destino por otro son la ubicación geográfica de los aeropuertos (siendo la variable clave la cercanía a las ciudades y su importancia como centro de turismo o negocios) y el costo de transporte para los usuarios del servicio de transporte aéreo.⁶

150. En relación con la sustitución de aeropuertos por el lado de la demanda en el tráfico origen-destino, la Comisión Europea estableció que podía considerarse como punto de referencia a efectos de considerar que un aeropuerto principal podía sustituirse por un aeropuerto secundario, que el segundo se encontrara a una distancia de 1 hora en automóvil o de 100 km del punto de destino.⁷

151. En Argentina existen solamente dos aeropuertos importantes que están ubicados a escasa distancia el uno del otro: el Aeroparque Jorge Newbery y el Aeropuerto de Ezeiza. A pesar de esta cercanía, las características de la demanda que enfrenta cada uno difieren. Los vuelos asistidos por Aeroparque son básicamente de cabotaje e internacionales de corta distancia (regionales). Por el contrario, la mayoría de los vuelos asistidos en Ezeiza son internacionales (de corta y larga distancia). Esto obedece a dos razones: en primer lugar, Aeroparque tiene una pista demasiado corta para aviones de gran porte (que son los usados para vuelos internacionales de larga distancia); en segundo lugar, Ezeiza no sería una

PROY-S01
13609

⁶Véase el Expediente N° 064-010740/01 caratulado "LAPA, FEXIS S.A., ELENOR S.A., EDUARDO EURNEKIAN Y OTROS (Conc. N° 335) S/ NOTIFICACION ART. 8° LEY N° 25.156" y su agregado N° 064-008842/2001 caratulado "WALMONT S.A. Y FEXIS S.A. - LAPA Y LAPA ESTUDIANTEL (OPI N° 21) S/CONSULTA INTERPRETACION LEY 25.156"

⁷Véase M. 4439 Ryanair/ Aer Lingus



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



alternativa atractiva para quienes realizan viajes cortos desde Buenos Aires (ya que en tales casos la incidencia del tiempo de traslado al aeropuerto es mayor).⁸

152. Por lo expuesto, los aeropuertos de Ezeiza y Aeroparque no pueden ser considerados como sustitutos.

IV.2.2 Transporte aéreo de carga.

153. El mercado del servicio de transporte aéreo de carga ha sido analizado anteriormente por esta Comisión, estableciendo que no pueden considerarse como sustitutos de éste a los servicios de transporte de carga marítima, fluvial, taxis aéreos y helicópteros, por cuanto el tiempo de traslado de la carga, así como las tarifas cobradas por estos servicios alternativos son significativamente diferentes.

154. A su vez, tal como fue establecido por esta Comisión en precedentes anteriores, el mercado relevante del transporte aéreo de carga también debe definirse por rutas, dado que no se presenta sustitución por el lado de la demanda entre los diferentes destinos a donde se desea transportar la carga. Sin embargo, a diferencia del transporte aéreo de pasajeros, se debe considerar un mercado geográfico más amplio dado que, al transportarse la carga por tierra hasta el aeropuerto, los interesados están dispuestos a sustituir los puntos de salida siempre que el transporte local lo permitiera.⁹

155. Por otra parte, la Comisión Europea ha considerado que la definición de mercado dada utilizando el enfoque O&D era inapropiada para el transporte aéreo de carga, ya que éste es generalmente menos sensible en relación al tiempo que el transporte de pasajeros y debido a que el transporte multimodal "desde y más allá" de los puntos de origen y destino es usualmente utilizado para transportar carga desde y hacia sus destinos finales. Por tanto, el mercado geográfico relevante debería ser definido de manera más amplia.

⁸ Véase el Expediente N° 064-010740/01 caratulado "LAPA, FEXIS S.A., ELENOR S.A., EDUARDO EURNEKIAN Y OTROS (Conc. N° 335) S/ NOTIFICACION ART. 8° LEY N° 25.156" y su agregado N° 064-008842/2001 caratulado "WALMONT S.A. Y FEXIS S.A. - LAPA Y LAPA ESTUDIANTIL (OPI N° 21) S/CONSULTA INTERPRETACION LEY 25.156"

⁹ Véase el Expediente N° 064-010740/01 caratulado "LAPA, FEXIS S.A., ELENOR S.A., EDUARDO EURNEKIAN Y OTROS (Conc. N° 335) S/ NOTIFICACION ART. 8° LEY N° 25.156" y su agregado N° 064-008842/2001 caratulado "WALMONT S.A. Y FEXIS S.A. - LAPA Y LAPA ESTUDIANTIL (OPI N° 21) S/CONSULTA INTERPRETACION LEY 25.156"

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



156. En lo que se refiere a rutas intercontinentales, corresponde ampliar la zona de influencia a continentes, al menos en lo que respecta a continentes con una infraestructura de transporte adecuada que permita establecer futuras conexiones¹⁰.

157. Teniendo en cuenta que el mercado de transporte aéreo de carga es por naturaleza unidireccional, debido a las diferencias existentes entre la demanda de cada destino final, el mercado relevante debe ser evaluado sobre la base del mencionado criterio.¹¹

158. Cabe mencionar que, en línea con lo expuesto por la Comisión Europea, se considera que la infraestructura de transporte de algunos continentes resulta insuficiente para considerar a todo el continente como una única zona de influencia¹². En consecuencia, el transporte aéreo de carga entre Europa y América del Sur será evaluado sobre la base del criterio de continente-país. En este sentido, los mercados relevantes para el propósito de este caso serán los de transporte aéreo de carga desde Europa hacia Argentina, y desde Argentina hacia Europa.

IV.3. EFECTOS DE LA OPERACIÓN DE CONCENTRACIÓN SOBRE EL MERCADO

IV.3.1 Transporte aéreo de pasajeros

159. En las rutas de largo recorrido se pueden encontrar tres tipos distintos de superposición: superposición en vuelos directos – directos, para los casos de servicios de vuelos directos operados por las partes en una misma ruta; superposición en vuelos directos – indirectos, para los casos en que una de las partes opera servicios de vuelos directos y la otra parte opera servicios de vuelos indirectos en la misma ruta, es decir, conectando el mismo Origen y Destino con una escala; superposición en vuelos indirectos – indirectos, para los casos en que ambas partes operan en la misma ruta mediante la prestación de servicios indirectos.

160. Tomando la definición de mercado establecida anteriormente, se pueden identificar 16 rutas

¹⁰ Véase COMP/M.3280 - Air France/KLM.

¹¹ Véase COMP/M.3280 - Air France/KLM.

¹² Véase COMP/M5335 Lufthansa/SN.

PROY-801
13609

N

A

Handwritten scribble

Handwritten scribble



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

transatlánticas entre Europa y Argentina afectadas como producto de la operación, en donde las partes no tienen superposición en vuelos directos – directos, aunque sí existe solapamiento en vuelos directos – indirectos (2 rutas), así como también en vuelos indirectos – indirectos (14 rutas). A continuación se detallan el total de las 16 rutas afectadas por la operación:

Buenos Aires-Londres
Buenos Aires-Madrid
Buenos Aires-Berlín
Buenos Aires-Bruselas
Buenos Aires-Estocolmo
Buenos Aires-Frankfurt
Buenos Aires-Lisboa
Buenos Aires-Amsterdam
Buenos Aires-Barcelona
Buenos Aires-Milán
Buenos Aires-Moscú
Buenos Aires-Múnich
Buenos Aires-Paris
Buenos Aires-Praga
Buenos Aires-Roma
Buenos Aires-Viena

161. Luego de un análisis exhaustivo, esta Comisión puede concluir que sobre un total de 16 rutas afectadas por la presente operación, la misma genera serias preocupaciones desde el punto de vista de la competencia en una ruta (Buenos Aires – Londres). En 7 rutas, los niveles de participación conjunta alcanzados por las partes se encuentra por debajo del 30%, lo que sumado a las características de sus competidores, no despierta motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia en los mercados en cuestión. En las restantes 8 rutas, si bien las partes alcanzan un grado de participación conjunta significativa (por encima del 30%), el análisis de la estructura de cada uno de los mercados en cuestión permite concluir que la operación no genera preocupación sobre el grado de competencia predominante en la mayoría de ellos, mientras que en las rutas Buenos Aires – Bruselas y Buenos Aires-

PROY-S01
13609

Handwritten signatures and scribbles at the bottom of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

Viena la concentración resulta elevada.

162. A continuación se realizará un análisis del nivel de concentración resultante tras la operación en cada una de las rutas afectadas, de acuerdo con los datos referidos a las participaciones de mercado aportadas por las partes, basada en la información del MIDT¹³.

Rutas con bajos niveles de participación

163. La investigación muestra que la operación no genera dudas sobre la competencia en las siguientes 7 rutas, en las que los niveles de participación conjunta alcanzados por las partes se encuentra por debajo del 30%:

Buenos Aires-Amsterdam
Buenos Aires-Frankfurt
Buenos Aires-Roma
Buenos Aires-Milán
Buenos Aires-París
Buenos Aires-Barcelona
Buenos Aires-Berlín

164. En estas rutas no resulta necesario realizar una distinción entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas.

Buenos Aires - Amsterdam

PROY-S01
13609

165. Las cuotas de mercado de las Partes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Amsterdam correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

¹³ El MIDT es una base de datos que provee información sobre reservas de viajes aéreos a nivel mundial. Todas las reservas documentadas se originan enteramente en el llamado Sistema Global de Distribución (bases de datos SGD como Amadeus, Sabre, Galileo, etc.) que son plataformas electrónicas usadas por agencias de viajes para manejar, entre otras cosas, reservas de aerolíneas, como reservas de terceros desde fuentes como Travelocity y Orbitz. La información de MIDT no incluye reservas realizadas directamente desde empresas de transportes.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

Buenos Aires-Amsterdam						
Aerolínea	Número de Pasajeros			Participación de Mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	5.972	3.264	142	27,0%	11,0%	0,5%
BA	2.681	2.184	2.756	12,1%	7,4%	9,5%
Combinado	8.653	5.448	2.898	39,1%	18,4%	10,0%
KLM	4.349	15.739	15.640	19,7%	53,0%	54,1%
Air France	3.392	2.095	2.793	15,4%	7,1%	9,7%
Lufthansa	2.449	1.714	1.964	11,1%	5,8%	6,8%
Alitalia	1.918	948	983	8,7%	3,2%	3,4%
Air Europa	394	2.898	2.938	1,8%	9,8%	10,2%
Otros	933	867	1.712	4,2%	2,7%	5,8%
TOTAL	22.088	29.709	28.928	100%	100%	100%

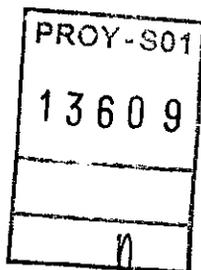
Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

166. Como puede verse en el cuadro precedente, la cuota combinada de las empresas involucradas es actualmente del 10%, siendo KLM el líder del mercado con una cuota del 54,1%, seguido de Air Europa con un 10,2%. Sobre la base de lo anterior, se deriva que la operación notificada no genera motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia en esta ruta.

167. Asimismo, resulta dable destacar que de acuerdo al criterio de análisis utilizado por la Comisión Europea, las rutas de largo recorrido en las que existen solapamientos del tipo directos – indirectos e indirectos – indirectos con un tráfico anual menor a los 30.000 pasajeros, no son consideradas como económicamente significativas.¹⁴

Buenos Aires - Frankfurt

168. Las cuotas de mercado de las Partes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Frankfurt correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:



¹⁴ Véase Caso COMP/ M.3280 – Air France/ KLM

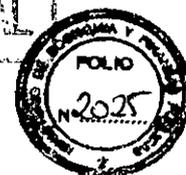


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Buenos Aires-Frankfurt						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de Mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	4.021	3.385	3.811	8,7%	7,2%	8,6%
BA	1.048	1.299	1.336	2,3%	2,8%	3,0%
Combinada	5.069	4.684	5.147	11,0%	10,0%	11,6%
Lufthansa	26.915	28.020	28.557	58,3%	59,9%	64,5%
TAM	10.786	9.538	5.889	23,3%	20,4%	13,3%
Otros	3.433	4.573	4.688	7,4%	9,7%	10,6%
TOTAL	46.203	46.815	44.281	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

169. Como puede observarse Lufthansa es el líder de este mercado, con una cuota del 64,5% en el año 2013, en la que también está operativa TAM, con una cuota del 13,3% en el mismo periodo. A través de la operación notificada, las empresas involucradas han alcanzado una cuota conjunta del 11,6%, de lo que se deriva que la misma no genera motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia en este mercado.

Buenos Aires - Roma

170. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Roma correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

PROY-S01
13609

Buenos Aires-Roma						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	8.235	9.128	12.967	8,7%	9,5%	11,5%
BA	1.619	3.004	3.469	1,7%	3,1%	3,1%
Combinado	9.854	12.132	16.436	10,4%	12,6%	14,6%
Alitalia	39.688	37.872	40.991	41,7%	39,3%	36,4%
Air Europa	12.027	15.297	19.092	12,6%	15,9%	17,0%
Aerolíneas Argentinas	30.444	24.581	28.047	32,0%	25,5%	24,9%
Otros	3.103	6.515	7.928	3,3%	6,7%	7,1%
TOTAL	95.116	96.397	112.494	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

171. Los líderes destacados en este mercado son las aerolíneas Alitalia y Aerolíneas Argentinas, con cuotas de mercado en el año 2013 del 36,4% y 24,9%, respectivamente. La cuota conjunta de las empresas involucradas resultante tras la operación es del 14,6%, en la que BRITISH aporta únicamente un 3,1%. Por lo expuesto, la operación notificada no da lugar a solapamientos significativos en esta ruta.

Buenos Aires - Milán

172. Las participaciones de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Milán correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires - Milán						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	9.237	7.281	8.561	24,8%	19,6%	22,0%
BA	2.266	2.533	2.747	6,1%	6,8%	7,1%
Combinada	11.503	9.814	11.308	30,9%	26,4%	29,1%
Alitalia	9.826	7.939	7.526	26,3%	21,4%	19,3%
Air Europa	3.543	9.004	9.501	9,5%	24,2%	24,4%
Otros	12.423	10.373	10.579	33,3%	28,0%	27,2%
TOTAL	37.295	37.130	38.914	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

173. En esta ruta las empresas involucradas tienen una participación conjunta del 29,1% en 2013 y compiten con otras aerolíneas con una presencia significativa, en particular Air Europa, con una cuota actual del 24,4%, y Alitalia con un 19,3% de participación en el mismo periodo. Por ello, la operación notificada no genera motivos de preocupación sobre la dinámica competitiva de este mercado.

Buenos Aires - París

174. Las participaciones de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - París correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

PROY-S01
13609

(Handwritten signatures and scribbles)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Buenos Aires-París						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	12.658	12.021	11.877	12,5%	12,1%	12,5%
BA	4.194	5.798	6.503	4,1%	5,9%	6,8%
Combinado	16.852	17.819	18.380	16,6%	18,0%	19,3%
Air France	42.297	41.982	42.048	41,8%	42,4%	44,3%
Air Europa	20.582	16.807	14.331	20,3%	17,0%	15,1%
Otros	21.451	22.336	20.263	21,3%	22,6%	21,3%
TOTAL	101.182	98.944	95.022	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

175.El líder en esta ruta es Air France con una participación en 2013 del 44,3%. A su vez, en este mercado Air Europa también constituye un competidor relevante, con una cuota del 15,1%, en el mismo período. La cuota conjunta de las empresas involucradas resultante tras la operación es del 19,3% en el año 2013. Por lo expuesto, se concluye que la operación notificada no da lugar a solapamientos significativos en esta ruta.

Buenos Aires - Barcelona

176.Las participaciones de mercado de las partes notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Barcelona correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

PROY-301 13609		Buenos Aires-Barcelona				
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	19.983	20.800	22.892	21,2%	22,9%	23,1%
BA	2.776	2.679	1.936	2,9%	2,9%	2,0%
Combinado	22.759	23.479	24.828	24,1%	25,8%	25,1%
Alitalia	9.270	8.755	7.009	9,8%	9,6%	7,1%
Air Europa	11.528	11.830	11.951	12,2%	13,0%	12,1%
Aerolíneas Argentinas	43.628	34.521	41.492	46,3%	38,0%	41,9%
Otros	6.976	12.266	13.744	7,6%	13,6%	13,8%
TOTAL	94.161	90.851	99.024	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFÉ
Secretaría de Estrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



177. En esta ruta, el líder es Aerolíneas Argentinas con un 41,9% de cuota de mercado en 2013. A su vez, Air Europa también opera servicios en este mercado, con una cuota del 12,1% en el mismo periodo. Las empresas involucradas tienen una cuota combinada del 25,1%, en la que BRITISH únicamente aporta un 2,0%, de lo que se deriva que la operación no genera motivos de preocupación sobre la dinámica competitiva de este mercado.

Buenos Aires - Berlín

178. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Berlín correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires - Berlín						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	4.355	3.870	698	35,0%	27,8%	4,9%
BA	1.880	2.017	3.286	15,1%	14,5%	23,0%
Combinado	6.235	5.887	3.984	50,1%	42,3%	27,9%
KLM	211	1.111	1.637	1,7%	8,0%	11,4%
Air France	1.181	1.276	1.755	9,5%	9,2%	12,3%
Lufthansa	4.421	5.337	6.112	35,6%	38,4%	42,7%
Otros	380	286	811	3,1%	2,1%	5,7%
TOTAL	12.428	13.897	14.299	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

179. La participación combinada de las empresas involucradas en esta ruta es del 27,9% en 2013, siendo Lufthansa el líder del mercado con una cuota del 42,7%, con la presencia de competidores de relevancia como KLM y Air France, que cuentan con cuotas del 11,4% y 12,3%, respectivamente. A su vez, cabe destacar que Iberia contribuye a la fusión con un 4,9% de participación.

PROY-501
13609

180. Por otra parte, resulta dable mencionar que de acuerdo al criterio de análisis utilizado por la Comisión Europea, las rutas de largo recorrido en las que existen solapamientos del tipo directos - indirectos e indirectos - indirectos con un tráfico anual menor a los 30.000 pasajeros, no son consideradas como

(Handwritten signatures and scribbles)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9
COPIA FIEL
DEL ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



económicamente significativas.¹⁵ Por lo expuesto, se concluye que la operación notificada no da lugar a motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia en esta ruta.

Rutas con niveles de participación significativos

181. En las siguientes 8 rutas, las partes alcanzan un grado de participación conjunta significativa (por encima del 30%):

Buenos Aires-Madrid
Buenos Aires-Bruselas
Buenos Aires-Estocolmo
Buenos Aires-Lisboa
Buenos Aires-Moscú
Buenos Aires-Múnich
Buenos Aires-Praga
Buenos Aires-Viena

182. Como se expondrá seguidamente del análisis de la estructura de cada uno de los mercados en cuestión se puede concluir que en la mayoría de ellos la operación no genera preocupación sobre el grado de competencia resultante en los mismos a excepción de los mercados Buenos Aires - Brusela y Buenos Aires Viena donde la concentración resulta elevada.

Buenos Aires - Madrid

183. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta

Buenos Aires - Madrid correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

PROY-S01
13609

¹⁵ Véase Caso COMP/ M.3280 - Air France/ KLM



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Buenos Aires-Madrid						
Aerolínea	Número de Pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	84.100	90.281	91.331	36,4%	42,3%	41,9%
BA	4.426	3.685	1.959	1,9%	1,7%	0,9%
Combinado	88.526	93.966	93.290	38,3%	44,0%	42,8%
Air Europa	40.771	46.709	46.073	17,6%	21,9%	21,1%
Aerolíneas Argentinas	83.043	49.624	53.198	35,9%	23,3%	24,4%
Otros	18.852	23.113	25.530	8,2%	10,8%	11,7%
TOTAL	231.192	213.412	218.091	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

184. En la ruta Buenos Aires-Madrid se produce un solapamiento directo-indirecto entre las actividades de las empresas involucradas, ya que BRITISH no opera servicios directos en la ruta. Como resultado de esta superposición, las empresas involucradas alcanzarían, para el año 2013, una participación conjunta del 42,8%.

185. Los principales competidores en esta ruta son Air Europa y Aerolíneas Argentinas, con un 21,1% y 24,4% de participación, respectivamente.

186. Sin embargo, cabe destacar que la participación de BRITISH en esta ruta es del 0,9%, lo que deriva en que la concentración en el mercado en cuestión no se vea alterada como producto de la operación. A continuación se expone la variación experimentada por el HHI como resultado de la presente concentración:

PROY-S01
13609

Variación del HHI (2011-2013)

Buenos Aires - Madrid	2011	2012	2013
HHI pre operación	2936	2831	2817
HHI post operación	3075	2975	2892
Variación	138	144	75

Fuente: Elaboración propia a partir de datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

187. El escenario post operación muestra niveles de concentración ligeramente mayores en el mercado, el cual ascendería a los 3075 puntos en el 2011 y a los 2892 en el 2013 experimentando una variación de



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

75 puntos como efecto de la operación en este último año.

188. Cabe manifestar que según los "Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas" (en adelante "Los Lineamientos") la presente operación de concentración económica no genera una variación significativa del HHI en el mercado, permaneciendo prácticamente inalterados los niveles de concentración preexistentes.

189. Dicho estándar de análisis es consistente con el sostenido por prestigiosas Agencias de Competencia internacionales. En este sentido, los lineamientos para el control de concentraciones publicado en septiembre de 2010 por la OFT (Office of Fair Trading) y la CC (Competition Commission) del Reino Unido, sostienen que mercados que presenten un HHI post operación superior a los 1000 puntos debe ser considerado como concentrado, mientras que un mercado con HHI post operación que exceda los 2000 puntos debe considerarse altamente concentrado. En mercados concentrados, cuando los efectos horizontales de la operación no generan una variación del HHI superior a los 250 puntos no se considera preocupante, asimismo, en mercados altamente concentrados la operación de concentración horizontal no genera preocupaciones cuando al HHI varía en menos de 150 puntos.¹⁶

190. Utilizando los parámetros establecidos por "Los Lineamientos" antes mencionados, para el análisis de la presente operación, se observa que nos encontramos ante un mercado altamente concentrado, tanto en el escenario pre como post operación al año 2013 (HHI pre. 2817; HHI post. 2892). Sin embargo, una variación de 75 puntos en un mercado altamente concentrado, con un HHI post operación de 2892 puntos, no despierta en este caso preocupaciones sobre el grado de competencia resultante en el mercado.

191. Finalmente, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

Buenos Aires - Bruselas

¹⁶ "Merger Assessment Guidelines". Pág. 40. Competition Commission & Office of Fair Trading

PROY-S01
13609

192. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Bruselas correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires-Bruselas						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	5.817	4.652	4.850	40,2%	34,9%	33,0%
BA	1.639	1.697	2.121	11,3%	12,7%	14,4%
Combinado	7.456	6.349	6.971	51,5%	47,6%	47,4%
KLM	191	1.085	866	1,3%	8,2%	5,9%
Air France	1.370	1.032	1.157	9,5%	7,8%	7,9%
Lufthansa	2.170	2.535	2.212	15,0%	19,0%	15,0%
Alitalia	858	724	627	5,9%	5,4%	4,3%
Air Europa	14	109	1.832	0,1%	0,8%	12,5%
Otros	2.422	1.477	1.046	16,7%	11,2%	7,0%
Total	14.481	13.311	14.711	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

193. Las empresas involucradas tienen actualmente una cuota de mercado conjunta de 47,4% en esta ruta, compitiendo con tres aerolíneas con presencia significativa como son Lufthansa, Air Europa, Air France y KLM con cuotas de mercado de 15%, 12,5%, 7,9% y 5,9%, respectivamente, en el año 2013.

194. El nivel de concentración resultante en este mercado es elevado. Asimismo, resulta dable destacar que de acuerdo al criterio de análisis utilizado por la Comisión Europea, las rutas de largo recorrido en las que existen solapamientos del tipo directos - indirectos e indirectos - indirectos con un tráfico anual menor a los 30.000 pasajeros, no son consideradas como económicamente significativas.¹⁷

195. Atendiendo a las dos circunstancias expuestas de alta concentración y poca significatividad en cuanto a tamaño del mercado y tipo de solapamiento según estándares internacionales se estima conveniente para eliminar cualquier duda que la presente operación genere en este mercado, fijar como condición de subordinación la instrumentación de un esquema de monitoreo de precios, conforme el detalle que mas abajo se indica.

PROY-S01
13609

¹⁷ Véase Caso COMP/ M.3280 - Air France/ KLM



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



196. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

Buenos Aires - Estocolmo

197. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Estocolmo correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires-Estocolmo						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	1.644	1.129	258	21,7%	17,4%	4,1%
BA	2.017	1.702	2.328	26,6%	26,3%	36,8%
Combinado	3.661	2.831	2.586	48,3%	43,7%	40,9%
KLM	316	934	1.000	4,2%	14,4%	15,8%
Air France	882	715	860	11,6%	11,1%	13,6%
Lufthansa	2.002	1.677	1.367	26,4%	25,9%	21,6%
Otros	732	313	512	9,5%	4,9%	8,1%
TOTAL	7.593	6.470	6.325	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

198. En esta ruta, las empresas involucradas tienen una cuota conjunta del 40,9% y compiten con dos operadores con importantes participaciones como son Lufthansa, KLM y Air France, con cuotas del 21,6%, 15,8% y 13,6%, respectivamente.

199. Si bien el nivel de concentración resultante en este mercado sería elevado, se debe destacar que la participación de IBERIA en el mismo ha sido decreciente, pasando de un 21,7% en el año 2011 al 4,1% en el 2013.

200. En igual sentido vale mencionar que la participación conjunta de las notificantes ha sido también decreciente durante los últimos años (del 48% al 41%), así como el crecimiento de KLM que pasa del 4% al 16% de participación. Ello sumado a los cambios de participaciones de Lufthansa (del 26% al 22%) y en menor medida de Air France (del 12% al 14%) dan la pauta de la puja competitiva existente

PROY-S01
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS
SECRETARÍA DE COMERCIO



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

en esta ruta.

201. Todo lo indicado contribuye a concluir que a pesar que las notificantes se consolidarían como primer competidor en este mercado, dentro del mismo existirían suficientes presiones competitivas como para despejar eventuales motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia.

202. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

Buenos Aires - Lisboa

203. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Lisboa correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires-Lisboa						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	4.061	3.221	3.138	42,6%	39,3%	38,9%
BA	365	216	148	3,8%	2,6%	1,8%
Combinado	4.426	3.437	3.286	46,4%	41,9%	40,7%
Air France	282	278	472	3,0%	3,4%	5,8%
Air Europa	1.601	1.339	1.661	16,8%	16,3%	20,6%
Aerolíneas Argentinas	1.318	492	480	13,8%	6,0%	5,9%
TAP	1.480	2.030	1.579	15,5%	24,8%	19,6%
Otros	432	616	595	4,5%	7,6%	7,4%
TOTAL	9.539	8.192	8.073	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

204. En esta ruta, las empresas involucradas alcanzarían una cuota combinada del 40,7%, aunque están sometidas a la presión competitiva de Air Europa y TAP, con cuotas de mercado del 20,6% y 19,6%, respectivamente.

205. También en este mercado las variaciones en las participaciones de mercado son un indicio de rivalidad competitiva existente; así se observa que IBERIA y BRITISH redujeron su participación conjunta del

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN F. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9

COPIA FIEL ORIGINAL

ES COPIA



46% al 41% durante los últimos años. Por otro lado, debe señalarse que la cuota de mercado de BRITISH en esta ruta es del 1,8%, por lo que los efectos de la operación no son significativos.

206. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

Buenos Aires - Moscú

207. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Moscú correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires - Moscú						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	1.682	1.393	1.538	19,5%	15,3%	15,5%
BA	1.227	1.441	1.672	14,2%	15,8%	16,8%
Combinado	2.909	2.834	3.210	33,7%	31,1%	32,3%
Air France	1.244	1.142	1.157	14,4%	12,5%	11,6%
Lufthansa	2.465	2.688	2.262	28,6%	29,5%	22,8%
Alitalia	848	768	937	9,8%	8,4%	9,4%
Turkish Airlines	0	55	840	0,0%	0,6%	8,5%
Emirates	1	339	361	0,0%	3,7%	3,6%
Otros	1.155	1.298	1.172	13,5%	14,2%	11,8%
TOTAL	8.622	9.124	9.939	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

PROY-S012
13609

208. En esta ruta, las empresas involucradas tienen una cuota conjunta del 32,3% y compiten con tres operadores de primera línea como son Lufthansa, Air France y Alitalia, cuyas cuotas de mercado son del 22,8%, 11,6% y 9,4%, respectivamente.

209. Asimismo, se debe destacar el ingreso al mercado de Turkish Airlines, con un nivel de participación creciente, pasando del 0,6% en el año 2012 al 8,5% en el 2013, lo que demuestra una estrategia agresiva para aumentar su cuota en un mercado con presencia de varios jugadores de relevancia. Estos factores contribuyen a concluir que la operación notificada no da lugar a solapamientos significativos.

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRÉRAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



210. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no genera motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia.

Buenos Aires – Múnich

211. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Múnich correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires - Múnich						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	3.491	2.968	3.000	28,6%	23,6%	24,3%
BA	1.206	1.372	1.253	9,9%	10,9%	10,2%
Combinado	4.697	4.340	4.253	38,5%	34,5%	34,5%
KLM	276	970	899	2,3%	7,7%	7,3%
Air France	959	832	1.048	7,8%	6,6%	8,5%
Lufthansa	4.786	4.660	4.357	39,2%	37,1%	35,4%
Alitalia	667	768	829	5,5%	6,1%	6,7%
Otros	837	981	936	6,7%	8,0%	7,6%
TOTAL	12.222	12.551	12.322	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

212. Las empresas involucradas tienen una cuota combinada de 34,5% en esta ruta, en la que el líder del mercado es Lufthansa con una cuota del 35,4% y en la que también participan Air France, KLM y Alitalia, con cuotas del 8,5%, 7,3% y 6,7%, respectivamente.

PROY-S01

13609

213. La caída en las participaciones conjuntas de IBERIA y BRITISH, así como la caída de la participación de Lufthansa son un indicio de la rivalidad competitiva existente en este mercado. Bajo estas condiciones, se puede concluir que la operación notificada no genera motivos de preocupación desde el punto de vista de la competencia.

214. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Buenos Aires - Praga

215. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Praga correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires-Praga						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	969	757	912	22,9%	15,6%	17,2%
BA	894	769	933	21,1%	15,8%	17,6%
Combinado	1863	1526	1845	44,0%	31,4%	34,8%
KLM	63	374	502	1,5%	7,7%	9,5%
Air France	547	646	808	12,9%	13,3%	15,2%
Lufthansa	1.269	1.595	1.581	30,0%	32,9%	29,8%
Otros	491	711	566	11,6%	14,7%	10,7%
TOTAL	4.233	4.852	5.302	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

216. En esta ruta, las empresas involucradas tienen una cuota combinada del 34,8% en 2013. Por su parte, están sometidas a la presión competitiva que ejercen Lufthansa, con una cuota del 29,8%, Air France, con el 15,2% de participación, y KLM, con una cuota del 9,5%.

217. Cabe mencionar además que la pérdida de participación conjunta de las notificantes (del 44% al 35%) y el aumento de participación de KLM (de cerca del 2% al 10%) son un indicio de la rivalidad competitiva existente en este mercado.

218. Estos factores, sumados al escaso volumen de pasajeros transportados en esta ruta, contribuyen a concluir que la operación notificada no da lugar a efectos significativos sobre el nivel de competencia en este mercado.

219. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

Buenos Aires - Viena

13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
 Secretaría de Comercio
 Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
 Secretaría Estrada
 Comisión Nacional de
 Defensa de la Competencia

9

COPA FIEL
 ORIGINAL

ES COPIA
 ALAN CONTRERAS SANTARELLI
 Dirección de Despacho



220. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en la ruta Buenos Aires - Viena correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente tabla:

Buenos Aires - Viena						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	3.367	3.304	4.573	37,3%	31,4%	38,7%
BA	1.088	1.261	1.527	12,0%	12,0%	12,9%
Combinado	4.455	4.565	6.100	49,3%	43,4%	51,6%
KLM	123	704	687	1,4%	6,7%	5,8%
Air France	819	966	909	9,1%	9,2%	7,7%
Lufthansa	2.529	3.409	3.091	28,0%	32,4%	26,1%
Alitalia	652	581	669	7,2%	5,5%	5,7%
Otros	452	312	369	5,0%	2,8%	3,1%
TOTAL	9.030	10.537	11.825	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

221. Las empresas involucradas tienen una cuota combinada que es elevada, del orden del 51,6% en esta ruta, estando sometidas a la presión competitiva ejercida por Lufthansa, que tiene una cuota del 26,1%. Asimismo, participan en este mercado jugadores de reconocidas marcas como Air France, KLM y Alitalia, aunque con participaciones más reducidas del 7,7%, 5,8% y 5,7%, respectivamente.

222. Asimismo, resulta dable destacar que de acuerdo al criterio de análisis utilizado por la Comisión Europea, las rutas de largo recorrido en las que existen solapamientos del tipo directos – indirectos e indirectos – indirectos con un tráfico anual menor a los 30.000 pasajeros, no son consideradas como económicamente significativas.¹⁸

223. Atendiendo a las dos circunstancias expuestas de alta concentración y poca significatividad en cuanto a tamaño del mercado y tipo de solapamiento según estándares internacionales se estima conveniente también para este caso y para eliminar cualquier duda que la presente operación genere en este mercado, fijar como condición de subordinación la instrumentación de un esquema de monitoreo de precios, conforme el detalle que mas abajo se indica.

¹⁸ Véase Caso COMP/ M.3280 – Air France/KLM

PROY-S01
 13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría de Estrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA FIEL
ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



224. En este caso, no resulta necesario distinguir entre pasajeros sensibles y no sensibles al tiempo, puesto que no cambiará las conclusiones alcanzadas previamente.

Rutas con niveles de participación elevados

225. Finalmente, resulta necesario proceder al análisis de la ruta Buenos Aires – Londres, en la que se genera un solapamiento directo-indirecto entre las actividades de las empresas involucradas que genera serias preocupaciones desde el punto de vista de la competencia.

226. En la misma, BRITISH es el único operador que en la actualidad ofrece servicios directos. Sin embargo, como fue mencionado en la definición de los mercados relevantes, los vuelos indirectos constituyen, para el caso de los pasajeros sensibles al tiempo, una alternativa competitiva a los vuelos directos en rutas de largo recorrido si se cumplen las siguientes condiciones, de acuerdo con la interpretación de la Comisión Europea: (i) los vuelos indirectos están comercializados como vuelos en conexión en la ruta correspondiente en los GDS (sistemas de distribución global); (ii) operan diariamente y (iii) ocasionan un aumento limitado en el tiempo del viaje (hasta un máximo de 150 minutos).¹⁹ Para el caso de los pasajeros no sensibles al tiempo se considerarán como sustitutos todos los servicios indirectos.

227. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes, BRITISH (que ofrece un servicio directo) e IBERIA (cuyo servicio es indirecto) y de sus principales competidores (con servicios indirectos) en la ruta Buenos Aires – Londres, correspondientes a los tres últimos años, para todos los pasajeros, son las que se muestran en la siguiente tabla:

PROY-801
13609

¹⁹Véase COMP/M.5335 – Lufthansa/Brussels Airlines.

[Handwritten mark]

[Large handwritten signature]

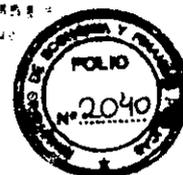


Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9

ES COPIA



Buenos Aires-Londres						
Aerolínea	Número de pasajeros			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	11.224	9.090	12.117	12,8%	10,6%	13,0%
BA	49.352	53.658	52.565	56,1%	62,3%	56,2%
Combinado	60.576	62.748	64.682	68,9%	72,9%	69,2%
KLM	152	2.386	1.844	0,2%	2,8%	2,0%
Air France	3.406	2.803	3.001	3,9%	3,3%	3,2%
Lufthansa	2.064	2.850	2.992	2,3%	3,3%	3,2%
Air Europa	8.624	7.133	9.044	9,8%	8,3%	9,7%
TAM	6.346	4.738	6.200	7,2%	5,5%	6,6%
Otros	6.825	3.425	5.758	7,7%	3,9%	6,1%
TOTAL	87.993	86.083	93.521	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

228. Como puede observarse, la operación notificada da lugar en esta ruta a un nivel de participación conjunta muy elevada, del 69,2% para el año 2013. Entre los principales competidores se destacan Air Europa, con una participación del 9,7%, y TAM, con una cuota del 6,6%.

229. Por otra parte, es dable mencionar que a partir del año 2011 la empresa KLM comenzó a operar esta ruta mediante servicios indirectos, alcanzando hacia el año 2013 una participación del 2%, lo que indicaría que las barreras a la entrada en este mercado no son elevadas.

230. Sin embargo, un factor relevante que debe ser tenido en cuenta es que Iberia, como jugador independiente, alcanza una cuota del 13%, lo que la posiciona como la segunda empresa del mercado por orden de participación e implica que el grado de competencia imperante en el mismo pueda verse seriamente afectado como producto de la operación, ya que se fusionaría la empresa líder con el segundo competidor de este mercado. A continuación se expone la variación experimentada por el HHI como resultado de la presente concentración:

PROY-031
13609

[Handwritten signatures and marks]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Variación del HHI (2011-2013)

Buenos Aires - Londres	2011	2012	2013
HHI pre operación	3494	4126	3497
HHI post operación	4930	5446	4958
Variación	1436	1321	1461

Fuente: Elaboración propia a partir de datos aportados por las partes en función de la información del MIDT.

231.El escenario post operación muestra altos niveles de concentración resultante en el mercado, el cual ascendería a los 4958 puntos en el 2013 experimentando una variación de 1491 puntos como efecto de la operación.

232.Cabe manifestar que según los "Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas" (en adelante "Los Lineamientos") la presente operación de concentración económica genera una variación significativa del HHI en un mercado, acentuando de esta forma los elevados niveles de concentración preexistentes.

233.En este sentido, los lineamientos para el control de concentraciones publicado en septiembre de 2010 por la OFT (Office of Fair Trading) y la CC (Competition Commission) del Reino Unido, sostiene que mercados que presenten un HHI post operación superior a los 1000 puntos debe ser considerado como concentrado, mientras que un mercado con HHI post operación que exceda los 2000 puntos debe considerarse altamente concentrado. En mercados concentrados, cuando los efectos horizontales de la operación no generan una variación del HHI superior a los 250 puntos no se considera preocupante, asimismo, en mercados altamente concentrados la operación de concentración horizontal no genera preocupaciones cuando al HHI varía en menos de 150 puntos.²⁰

234.Utilizando los parámetros establecidos por "Los Lineamientos" antes mencionados, para el análisis de la presente operación, se observa que nos encontramos ante un mercado altamente concentrado, tanto en el escenario pre. como post operación al año 2013 (HHI pre. 3497; HHI post. 4958). Asimismo, una variación de 1461 puntos en un mercado altamente concentrado, con un HHI post operación de 4958

²⁰ "Merger Assessment Guidelines". Pág. 40. Competition Commission & Office of Fair Trading

13609

N

A

M

B

S



MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



puntos, justifican las preocupaciones que la presente operación ha despertado en esta Comisión Nacional.

235. Asimismo, resulta dable analizar los efectos de la presente operación para el caso de los pasajeros sensibles al tiempo, la cual arrojará mayores niveles de concentración, por cuanto gran parte de los servicios indirectos ofrecidos en esta ruta no cumplen con las condiciones necesarias para constituir un sustituto de los vuelos directos.

236. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus competidores (con servicios indirectos operados diariamente y que generan hasta 150 minutos de aumento en la duración total del viaje) en la ruta Buenos Aires – Londres, correspondiente al año 2013, para los pasajeros sensibles al tiempo, son las que se muestran en la siguiente tabla:

BUENOS AIRES-LONDRES	
Aerolínea	PARTICIPACIÓN DE MERCADO
	2013
Iberia	15,8%
BA	68,4%
Combinado	84,2%
Air France	3,9%
Lufthansa	3,9%
TAM	8,0%
TOTAL	100,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos aportados por las partes en función de la información del MIDT y OAG.

237. Como puede observarse, la operación notificada da lugar en esta ruta a un nivel de participación conjunta aún más elevada para el mercado comprendido por los pasajeros sensibles al tiempo, del 84,2% para el año 2013. Esto se explica por el hecho de que gran parte de los competidores informados por las compañías involucradas ofrecen servicios indirectos cuya duración excede en más de 150 minutos a la duración total del servicio directo, como es el caso de la firma Air Europa, que en el mercado que incluye a todos los tipos de pasajeros constituye el principal competidor de las notificantes, con un 9,7%

PROT. 301
13609



MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

DEL ORIGINAL



de participación, pero en el mercado ajustado por la duración del viaje para los pasajeros sensibles al tiempo no puede ser incluida.

238. Precisamente en este escenario ajustado entre los principales competidores se destacan TAM, con una cuota del 8% junto con Air France y Lufthansa, con participaciones marginales, del 3,9% cada una.

239. Por consiguiente, esta Comisión Nacional considera que la situación competitiva de la ruta Buenos Aires-Londres se verá afectada de forma significativa tras la operación.

Barreras a la entrada

240. En los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas se indica específicamente que aún en los casos en que una operación de concentración económica aumente significativamente el nivel de concentración existente en el mercado relevante, es posible que ella no afecte negativamente al interés económico general si no existen barreras que impidan el ingreso de nuevos competidores.

241. La amenaza de ingreso de nuevos competidores constituye un límite a la capacidad de subir sus precios de las empresas existentes en el mercado. Para ello, es necesario que el ingreso de nuevos competidores al mercado pueda realizarse en forma rápida, probable y significativa.

242. En lo que se refiere a los derechos de tráfico, de acuerdo a la información aportada por las partes, hay desde el lado argentino suficientes frecuencias disponibles para operar un vuelo directo diario. De conformidad con el Convenio Bilateral Aéreo firmado entre la República Argentina y el Reino Unido en enero de 1992, cada parte contratante puede asignar siete frecuencias semanales a las aerolíneas designadas. Mientras BRITISH opera las siete rutas asignadas por el Reino Unido, las siete de la República Argentina están sin asignar.

243. Por otra parte, la disponibilidad de capacidad en los aeropuertos es esencial para que una aerolínea pueda abrir nuevas rutas. Las limitaciones en materia de capacidad constituyen la principal barrera de entrada en las rutas afectadas ya que, para comenzar a operar o ampliar operaciones existentes, no basta con que exista capacidad sino que es crucial que la capacidad disponible permita operar en un momento lo más próximo posible al considerado por una aerolínea como ideal para poder asegurar una rotación

PROY-S01
13609

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page.



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA DEL ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

óptima de las aeronaves y para poder satisfacer las necesidades de todo tipo de pasajeros. Téngase en cuenta que la rentabilidad de las aerolíneas, depende de su capacidad de lograr un nivel adecuado de ocupación de los aviones y de obtener un mix adecuado entre pasajeros dispuestos a pagar precios elevados por sus billetes y pasajeros no dispuestos a ello.²¹

244.La asignación de slots (derechos concedidos por los organismos gestores de los aeropuertos a las aerolíneas, por los que se permite a éstas despegar y aterrizar en ese aeropuerto en un día y hora determinados durante el período de concesión de los mismos) en todos los aeropuertos del mundo se hace en base a las directrices publicadas por la IATA, en función de las cuales los aeropuertos se categorizan en tres niveles, dependiendo del nivel de congestión de los mismos: Nivel 1 (aeropuertos no coordinados), Nivel 2 (aeropuertos con coordinador), y Nivel 3 (aeropuertos coordinados).

245.Por su parte, los aeropuertos de Nivel 1 son aquellos que tienen la capacidad para hacer frente a la demanda de los usuarios. Los aeropuertos de Nivel 2 son aquellos en los que en ciertos períodos puede potencialmente haber congestión, pero en los que dicha situación se resuelve a través de la coordinación entre las aerolíneas bajo la supervisión de un coordinador del aeropuerto nombrado a tal efecto. Los aeropuertos de Nivel 3, son aquellos donde la demanda excede la capacidad y donde no es posible resolver los problemas de congestión a través de la cooperación voluntaria entre aerolíneas. En dichos aeropuertos, cuando una aerolínea quiere aterrizar o despegar a una hora determinada, necesita que el coordinador del aeropuerto le haya asignado un slot, en base a los criterios de neutralidad, transparencia y no discriminación.

246.En el caso de Buenos Aires, es un aeropuerto no coordinado, es decir, con capacidad para satisfacer la demanda de las aerolíneas que en el mismo operan. Es por esto que no hay ningún límite de capacidad para el ingreso de nuevas compañías o para la ampliación de los servicios ofrecidos por las aerolíneas que operan actualmente en el mismo. Asimismo, tampoco hay una asignación de slots, ni hay ningún tipo de restricción ni períodos de saturación.

501
13609

²¹ Véase COMP/M. 5364 IBERIA/ VUELING / CLICKAIR



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Lejada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



247. Por lo que respecta a Londres, cuenta con 5 aeropuertos: Heathrow, Gatwick, London City, Stansted y Luton. Mientras que Heathrow, Gatwick, London City y Stansted son aeropuertos coordinados, Luton es un aeropuerto de nivel 2.

248. El hecho de que en 4 de los 5 aeropuertos de la ciudad de Londres la demanda excede la capacidad de los mismos indicaría la existencia de restricciones para el ingreso de nuevos competidores que deseen operar en la ruta Buenos Aires - Londres.

249. Si bien del análisis de las barreras a la entrada en el mercado de servicios de transporte aéreo de pasajeros en la ruta Buenos Aires - Londres no se puede concluir que las mismas sean elevadas, la existencia de una oferta insuficiente de slots en los aeropuertos de la ciudad de Londres contribuye a las preocupaciones de competencia que la presente operación genera en el mercado involucrado.

IV.3.2 Transporte aéreo de carga.

250. Tomando la definición de mercado establecida anteriormente, los mercados relevantes para el propósito de este caso serán los de transporte aéreo de carga desde Europa hacia Argentina, y desde Argentina hacia Europa. En este sentido, la operación genera solapamientos en ambos mercados.

Argentina - Europa

251. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en el mercado Argentina - Europa correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente

Tabla:

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

COPIA FIEL
DEL ORIGINAL

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



Argentina - Europa						
Aerolínea	Toneladas			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	5584	5323	5899	25,2%	30,6%	30,4%
BA	1578	1766	1949	7,1%	10,1%	10,1%
Combinado	7162	7089	7848	32,3%	40,7%	40,5%
Air France	5065	3374	3047	22,9%	19,4%	15,7%
Lufthansa	5227	3427	4306	23,6%	19,7%	22,2%
Alitalia	2385	1044	1479	10,8%	6,0%	7,6%
Aerolíneas Argentinas	2026	945	1137	9,1%	5,4%	5,9%
Martinair	0	617	518	0,0%	3,5%	2,7%
Otros	299	918	1055	1,3%	5,3%	5,4%
Total	22.164	17.415	19.388	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información la información de CASS, IATA Traffic World ACD.

252. Las empresas involucradas tienen una cuota combinada del 40,5% lo que las consolidaría como el primer competidor de este mercado, no obstante la nueva entidad estaría sometida a la presión competitiva ejercida por Lufthansa, que tiene una cuota del 22,2%. Asimismo, participan en este mercado jugadores de primer orden como Air France, Alitalia y Aerolíneas Argentinas, con participaciones del 15,7%, 7,6% y 5,9%, respectivamente. Todas estas empresas sumadas a otras de menor participación son la que explican la mayor parte de la oferta en este mercado (60%). También cabe mencionar que Lufthansa y Air France tienen participaciones muy superiores a la que tiene BA como jugador independiente.

253. En este orden de ideas no cabría esperar que la fusión entre BRITISH e IBERIA generara una lesión a la competencia, por cuando siguen persistiendo en dicho mercado otros jugadores que ejercerían presión competitiva sobre la firma que se conformaría mediante la presente operación.

Europa - Argentina

254. Las cuotas de mercado de las empresas notificantes y de sus principales competidores en el mercado Europa - Argentina correspondientes a los tres últimos años son las que se muestran en la siguiente

PROY-S01
13609

(Handwritten signatures and initials)



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTIN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

ES COPIA FIEL
DEL ORIGINAL



ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho

Europa - Argentina						
Aerolínea	Toneladas			Participación de mercado		
	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Iberia	9205	8118	7987	35,6%	24,2%	24,2%
BA	833	860	521	3,2%	2,6%	1,6%
Combinado	10038	8978	8508	38,8%	26,8%	25,8%
Lufthansa	4883	5495	4844	18,9%	16,4%	14,7%
Air France	3459	3720	3353	13,4%	11,1%	10,2%
Aerolíneas Argentinas	3334	3471	3871	12,9%	10,4%	11,7%
Alitalia	1995	1621	1333	7,7%	4,8%	4,0%
Martinair	0	6925	7884	0,0%	20,7%	23,9%
Otros	2129	3271	3231	8,2%	9,8%	9,8%
Total	25838	33481	33024	100%	100%	100%

Fuente: Datos aportados por las partes en función de la información la información de tabla: CASS, IATA Traffic and World ACD.

255. En este mercado, las empresas involucradas tienen una cuota combinada del 25,8%, estando sometidas a la fuerte presión competitiva ejercida por Martinair, que tiene una cuota del 23,9%. Asimismo, operan en este mercado jugadores como Lufthansa, Aerolíneas Argentinas y Air France, cuyas participaciones son del 14,7%, 11,7% y 10,2%, respectivamente.

256. A su vez, resulta dable mencionar que Martinair no participaba en el mercado en el año 2011, alcanzando una cuota del 23,9% en el año 2013, lo cual refleja una estrategia agresiva de competencia por parte de esta empresa, así como también, indica la existencia de bajas barreras a la entrada en el mercado de referencia.

257. Por otro lado, debe señalarse que la cuota de mercado de BRITISH es del 1,6%, lo que contribuye a señalar que la operación no genera efectos preocupantes sobre el grado de competencia imperante en el mercado en cuestión.

Conclusiones sobre los efectos económicos de la presente operación

258. A modo de síntesis de todo lo expuesto, cabe señalar que la presente operación, sobre un total de 16 rutas afectadas, no generaría preocupaciones sobre 13, aunque sí sobre la ruta Buenos Aires - Londres, en la que las partes alcanzarían una participación conjunta del 69,2%, muy por encima del segundo

PROY-S01
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia



jugador del mercado, Air Europa, con una cuota del 9,7% y en las rutas Buenos Aires-Bruselas y Buenos Aires-Viena donde la concentración alcanzaría el 47,4% y el 51,6% respectivamente.

259. En relación a la primera de las rutas mencionadas del análisis de las barreras a la entrada que presentan los mercados involucrados a la luz de lo estipulado por Los Lineamientos para el Control de las Concentraciones Económicas, no se verificó la existencia de barreras a la entrada significativas, aunque por otra parte, el grado de desafiabilidad del mercado no sería suficiente como para evacuar todas las preocupaciones de competencia que devienen de la operación, lo cual podría implicar un incremento de precios o una restricción de la oferta.

260. Por las razones indicadas, esta Comisión Nacional entiende que no puede descartarse que la presente operación tenga potencialidad para restringir o distorsionar la competencia de modo que pueda resultar un perjuicio al interés económico en la ruta Buenos Aires - Londres, debido tanto al nivel de concentración horizontal que se alcanzaría como a la circunstancia de que la misma genera la desaparición como competidor independiente de una firma con importante inserción de mercado.

261. Es por ello que, a los efectos de disipar eventuales preocupaciones que podrían surgir y en pos de resguardar las condiciones de competencia en el mercado de transporte aéreo de pasajeros en la ruta Buenos Aires - Londres, se estima conveniente subordinar la operación de concentración a que las partes conserven la capacidad de prestación del servicio de transporte aéreo de pasajeros en la ruta Buenos Aires - Londres. Es decir, que mantengan las siete (7) frecuencias semanales de vuelos vigentes a la fecha de la notificación de la presente operación, junto con la cantidad de asientos comercializados semanalmente a la mencionada fecha.

262. En cuanto a las rutas Buenos Aires-Brusela y Buenos Aires-Viena la concentración resulta elevada, conlleva la eliminación de competidores independientes relevantes y consolida la posición que ya ostentaba IBERIA en estas rutas como primer competidor, de forma tal que mediante la presente operación queda como clara empresa líder en las mismas.

263. Con igual propósito se considera conveniente fijar como condición de subordinación la instrumentación

PROY-S01
13609



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN R. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9

SECRETARÍA
DEL COMERCIO

ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



instrumentación de un esquema de monitoreo de precios promedio mensual (con presentaciones trimestrales) para las rutas Buenos Aires – Bruselas y Buenos Aires – Viena.

V. CLAUSULAS DE RESTRICCIONES ACCESORIAS

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

VI. CONCLUSIONES

265. De acuerdo a lo expuesto precedentemente, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA concluye que la operación de concentración económica notificada tal y como ha sido presentada originalmente, infringe el artículo 7° de la Ley N° 25.156, ya que puede tener el efecto de restringir o distorsionar la competencia, de modo que pueda resultar perjuicio al interés económico general, toda vez que el mercado de transporte aéreo de pasajeros en las rutas Buenos Aires – Londres, Buenos Aires – Bruselas y Buenos Aires – Viena, conforme fuera analizado en el presente dictamen, puede verse afectado desde el punto de vista de la defensa de la competencia a partir de la operación de concentración económica.

266. Por ello, esta COMISIÓN NACIONAL DE DEFENSA DE LA COMPETENCIA aconseja al SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO del MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS PÚBLICAS subordinar la operación de concentración económica consistente en la fusión de las compañías IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. y BRITISH AIRWAYS PLC, en una compañía española denominada INTERNATIONAL CONSOLIDATED AIRLINES GROUP S.A., llevada a cabo a través de varias operaciones, de acuerdo a lo previsto en el Artículo 13 inciso b) de la Ley N° 25.156, al cumplimiento de las condiciones que se exponen a continuación:

a) Disponer la obligación de mantener la capacidad de prestación del servicio de transporte de pasajeros en la ruta Buenos Aires – Londres de BRITISH AIRWAYS PLC y de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. Es decir, mantener como mínimo las siete (7)

301
13609

[Handwritten signatures and initials]



Ministerio de Economía y Finanzas Públicas
Secretaría de Comercio Interior
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

MARTÍN F. ATAEFE
Secretaría Letrada
Comisión Nacional de
Defensa de la Competencia

9
COPIA FIEL
ORIGINAL
ES COPIA
ALAN CONTRERAS SANTARELLI
Dirección de Despacho



frecuencias semanales de vuelos tanto de BRITISH AIRWAYS PLC como de IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA S.A. que estas compañías ofrecían al momento de notificarse la presente operación en la ruta indicada, junto con la cantidad de asientos promedio comercializados semanalmente durante el último año previo a la mencionada fecha. Dicha obligación deberá extenderse hasta los CINCO (5) años posteriores a que el SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO se expida sobre la presente operación.

b) Poner en práctica un esquema de monitoreo de precios promedio mensual (con presentaciones trimestrales) para el mercado de transporte aéreo de pasajeros en las rutas Buenos Aires - Bruselas y Buenos Aires - Viena. Dicho monitoreo de precios debería extenderse desde el 01-01-2014 y por un período TRES (3) años posteriores al momento en que el SEÑOR SECRETARIO DE COMERCIO se expida sobre la presente operación.

c) Facultar a esta Comisión Nacional a efectuar el seguimiento del condicionamiento dispuesto y a dictar las resoluciones necesarias a fin de determinar el contenido de la información objeto del monitoreo.

Dr. RICARDO NAPOLITANI
PRESIDENTE
COMISION NACIONAL DE DEFENSA
DE LA COMPETENCIA

PROY-S01
13609

Dr. [Signature]
Comisión Nacional de Defensa de la Competencia

[Large signature and stamp area]