

# La compra de LAPA abre dudas sobre el efecto de las regulaciones

**Si compra la aérea con un consorcio en el que tenga una participación dominante, Eduardo Eurnekian podría ser obligado a desprenderse de algunos activos**

SILVIA GARCÍA DUPEROU Buenos Aires

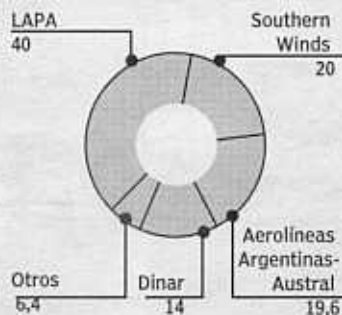
Si el empresario Eduardo Eurnekian concreta la compra de LAPA —como accionista mayoritario— deberá sortear una verdadera carrera de obstáculos. La operación, que fue anticipada en exclusiva por *El Cronista* el lunes pasado, tendrá que pasar primero por la lupa de Defensa de la Competencia, y será analizada por las comisiones de Transporte de Diputados y Senadores.

Los puntos a objetar en la adquisición son varios. Eurnekian es titular del consorcio Aeropuertos Argentina 2000, que en 1998 se alzó con las 33 pistas aéreas nacionales que fueron privatizadas y posee 30% de Southern Winds (SW).

Para como de males, "el contrato de privatización de los aeropuertos establece que todas las concesiones en el ámbito de las estaciones aéreas, pasarán a Aeropuertos 2000 cuando venza el respectivo contrato", explica Fernando Dozo, presidente de la Junta de Representantes de Compañías Aéreas. Esto involucra el servicio de

## Cómo se reparte el mercado

En porcentaje



N de R: Datos estimativos de acuerdo al transporte de pasajeros de las últimas semanas, a partir de la crisis de Aerolíneas Argentinas, que funciona a 40% de su capacidad

Fuente: Elaboración propia

El Cronista



El traspaso de los aviones de LAPA podría demorar bastante tiempo

rampas y depósitos fiscales.

Frente a un panorama tan complicado, la única esperanza de que el proyecto vea la luz estaría en manos del Gobierno, que indicó que adjudicaría todas las rutas de Aerolíneas a una sola compañía, "para crear una línea más grande y fuerte", según Juan Pablo Baylac, secretario de Comunicación.

## Cuestión de Estado

No obstante, algunos consideran que entregar las rutas en un paquete no sería conveniente para el Estado. "Así, se pierden oferentes, cuando no hay tantos aspirantes en el mercado nacional, y el internacional vive una situación comprometida. Si se adjudicaran las rutas del exterior por un lado, y las de cabotaje por otro, habría más compe-

**Entregar las rutas de Aerolíneas en un paquete limitaría la cantidad de ofertas, creen los expertos**

tencia", opina el abogado Ricardo Muñoz de Toro.

Pero el problema son los vuelos nacionales. LAPA y SW controlarían juntas 60% del mercado de cabotaje. "En caso de que Aerolíneas desapareciera y ambas empresas —siendo de Eurnekian— se quedaran con sus rutas, se daría un escenario de monopolización. Defensa de la Competencia podría tratar de limitar la operación", cree el economista Pablo Spiller.

Por el tratamiento dado a casos precedentes, se especula que

ante una situación de influencia determinante, la Comisión de Defensa de la Competencia obligaría a Eurnekian a desprenderse de algunos activos o rutas. En tanto, las comisiones de Transporte de la Cámara alta y baja actuarían en idéntico sentido, pidiendo la desregulación de ciertos servicios. Por ejemplo el de rampas, hoy operado en forma exclusiva por Intercargo, que no permite —a las compañías que tienen rampas propias, Aerolíneas y American Airlines— el alquiler a terceros. Esta desregulación fue incluso prometida por el gobierno hace pocos días. También se exigiría terminar con el monopolio de los depósitos fiscales, controlados por el Exxel Group, cuando en el mundo es habitual que existan varios administradores.