

## **Fusión LAN TAM: un acto de fe imposible (parte dos)**

Se inició definitivamente un proceso no contencioso en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) para evaluar la propuesta de fusión entre LAN y TAM. Algunos antecedentes adicionales que permiten reafirmar la improcedencia de dicha fusión son los siguientes:

- 1. El problema está esencialmente radicado en la red que nacería de la fusión entre ambas aerolíneas y no sólo en la ruta a Brasil, como contraria y erróneamente los proponentes y la Fiscalía Nacional Económica (FNE) presentan el caso. Con la fusión, LAN evitaría enfrentar competitivamente a TAM globalmente y a su vez TAM a LAN, siendo ellos los dos más grandes actores aéreos existentes en Sud América.** Dicha red no sería desafiante y consolidaría un actor único dominante en los vuelos al interior de Sud América y respecto de Norte América muy difícil de replicar, lo que inevitablemente se vería reflejado en mayores precios que los competitivos, incluyendo aquellos prevalecientes en Chile. Se agrega a lo anterior que LAN hoy tiene un acuerdo de código compartido con American Airlines y TAM con United-Continental, acuerdos que permiten la coordinación en materias comerciales que van más allá de la fluidez de itinerarios, incluyendo por cierto aquella sobre precios. Si el Departamento de Justicia americano evaluara hoy esta situación, habiendo ya sancionado a LAN y a otras líneas aéreas en enero 2009 por US\$ 1.000 millones por colusión en el mercado de carga aérea, entre las que figuran varias que también tienen códigos compartidos con ésta, con una alta probabilidad partiría dejando sin efecto los acuerdos existentes con American Airlines y United-Continental.
- 2. En capacidad actual de asientos mensuales, LATAM tendría casi un 50% de las rutas al interior de Sud América y alrededor del 60% en las rutas a Norte América, incluyendo en este último caso a American Airlines y United-Continental<sup>1</sup>.** Según LAN, en base a información de IATA, el índice Herfindahl Hirschman (HHI) en 2010 en Estados Unidos habría sido de 1.258. Para la interpretación de este indicador, un HHI entre 1.000 y 1.800 reflejaría una concentración moderada y un HHI sobre 1.800 una alta concentración. Pues bien, el HHI al interior de Sud América superaría los 2.700 puntos y aquel respecto de Norte América sería aún mayor, sobrepasando los 3.700 puntos. Actualmente en Estados Unidos, incluso después de una serie de fusiones aéreas ocurridas en ese y otros países que LAN y la FNE recalcan, las cinco mayores aerolíneas tienen un 18% (United-Continental), 17% (Delta), 15% (American), 14% (Southwest) y 8% (US Airways) del mercado doméstico total<sup>2</sup>. Como se puede observar, son estructuralmente distintas las situaciones de ambos mercados. En Estados Unidos sería ahora impensable que se autorizara la fusión de las tres mayores compañías; sin embargo, es justamente eso lo que intentan hacer LAN y TAM.
- 3. Con este poder de mercado de LATAM, no sólo se afectarían negativamente los precios internacionales que los consumidores chilenos enfrentarían, sino también los domésticos, al incentivar espontáneamente en nuestro mercado una mayor colaboración entre todos sus**

---

<sup>1</sup> Presentación a Inversionistas LAN TAM 13 agosto 2010.

<sup>2</sup> US Bureau of Transportation Statistics, Department of Transportation.

**partícipes que estaría directamente relacionada con la fuerte dependencia externa de ellos de la red de LATAM.** Para ver lo anterior no hay que olvidar que el 62% de los vuelos internacionales desde y hacia Chile está en Sud América y el 13% en Estados Unidos, mercados en los cuales LATAM controlaría sobre el 50%. A su vez, el 80% de participación de LAN en el mercado doméstico sería aún más determinante, por la posición dominante de su red global. Ante el desbalance competitivo global que se generaría, la respuesta óptima de los operadores domésticos sería esencialmente colaborar o coludirse implícitamente con LATAM, tanto a nivel doméstico como internacional. El efecto en precios para los consumidores chilenos sería obvio.

4. **Es imposible que el Plan de Autoregulación de LAN, originalmente creado para viabilizar la fusión de ésta con Ladeco, tenga un efecto de control relevante en sus tarifas, por construcción<sup>3</sup>.** Este califica las rutas como competitivas y no competitivas, estando estas últimas limitadas por los precios de las primeras. Resulta que actualmente el 92% del tráfico nacional se da en rutas calificadas como competitivas y en ellas LAN tiene una participación agregada de mercado de 77%, llegando en algunas rutas a tener un 88%. La probabilidad que las tarifas de estos mercados “competitivos” sean efectivamente competitivas es muy baja, lo que conlleva a que el control implícito en este Plan sea sólo aparente.
  
5. **La falta de transparencia histórica en las tarifas de LAN, en términos absolutos y relativos, es sintomática de una falla de mercado.** No existe un seguimiento sistemático de éstas que permita su real evaluación y su necesario contraste con otros mercados de manera permanente. Sólo a raíz del proceso ante el TDLC LAN ha estimado un índice de yield doméstico para Chile cuya metodología no se explica – ¿pondera cada tarifa o yield por las ventas unitarias efectivas de tickets de cada una de ellas?, ¿cómo trata las condiciones anexas de las tarifas que cambian en el tiempo? - y que medido en términos reales – ¿\$ o US\$? - sugeriría una **caída de 35% entre el 2005 y el 2010 -¿cuánto influiría en este cálculo la revaluación real de 25% del peso chileno en relación al dólar que hubo en el mismo período, que obviamente impacta a servicios transables como los aéreos?** -. Además, lamentablemente no se hace comparación alguna con tarifas prevalecientes en mercados externos, tanto en sus valores absolutos como respecto a su correspondiente evolución en dicho período. Por otro lado, si se considera como base de comparación las tarifas en pesos publicadas por LAN para viajes en un solo sentido (OW, o One Way) centradas en Santiago y hechas públicas por la Junta de Aeronáutica Civil (JAC) en este proceso, resulta una **caída real de tan sólo 1.1%<sup>4</sup> para el período equivalente** – tarifas noviembre 2010 y agosto 2004, vigentes al 31 diciembre 2010 y 1 enero 2005, período que usa LAN en su reciente cálculo -, ponderando por tráfico las tarifas de las rutas informadas y que son representativas del 63% del tráfico doméstico total. En resumen, existe una alta dispersión de

---

<sup>3</sup> Ver Oficio JAC al TDLC del 4 abril 2011 donde explica definición del Plan de Autoregulación Tarifaria.

<sup>4</sup> Ver Oficio JAC al TDLC del 4 abril 2011 en que hace públicas tarifas de LAN para un set predefinido de rutas desde 1998 al 2011 considerando Santiago a Arica, Iquique, Antofagasta, El Salvador, La Serena, Concepción, Osorno, Puerto Montt y Punta Arenas. Serie OW (One Way) es sólo una y además la única que a través del tiempo no presenta promociones o condiciones puntuales que distorsionarían la comparación histórica, a diferencia de las múltiples series RT (Round Trip).

resultados que se desprendería de lo informado, acompañado de una sistemática falta de comparación con tarifas externas provenientes de mercados más competitivos. Así no es factible llegar a un diagnóstico correcto de un tema tan importante como es las tarifas aéreas que han enfrentado los chilenos ANTES de la propuesta de fusión, tanto en Chile como hacia y desde el exterior. Lo increíble es que la FNE tampoco entra en este esencial análisis global.

6. **Teniendo en cuenta lo anterior y el fallo de enero 2009 del TDLC<sup>5</sup>, el Acuerdo LAN FNE<sup>6</sup> que se centra básicamente en las rutas a Brasil – 95% de concentración es siempre un problema -, pero que obvia lo que por lejos es más importante, esto es, el impacto de la red LATAM en los precios internacionales y domésticos que enfrentarían los consumidores chilenos, junto al rol de American Airlines y United-Continental en LATAM, no tiene sentido.** Aún más, dicho acuerdo contempla intercambio de “slots” en Sao Paulo, extensión del Programa de Pasajero Frecuente y acuerdos de Interlínea que caducan cuando LATAM deja de tener el 50% o más del mercado de esas rutas, así como compromisos de disminución de 10% en el yield y aumentos en la oferta de 10% anual por 5 años y 6% anual posteriormente en dichas rutas, siempre y cuando LATAM tenga más del 65% del mercado. En otras palabras, los supuestos beneficios para estimular la entrada de terceros se pierden en el instante en que éstos empiezan a ser exitosos. Un acuerdo que propende a consolidar aún más el carácter dominante de uno y seguidor de los otros, desincentivando el desafío al primero.
  
7. **En resumen, la fusión de LAN con TAM no sólo no es viable desde el punto de vista de la protección de la competencia en nuestros mercados, sino que además se deberían tomar todas las medidas necesarias para hacer efectivamente competitivo este particular mercado aéreo. La apertura unilateral de los cielos es ciertamente una de ellas, así como velar que terceros entrantes puedan participar de los derechos internacionales que a Chile se han concedido en todos los mercados, sin exclusión ni exclusividades. Incluso se deberían caducar todos los acuerdos de código compartido existentes que afectarían nuestro mercado, porque pueden fácilmente devenir en fusiones o colusiones encubiertas, salvo expresa autorización del TDLC. Por último, reformular el Plan de Autoregulación Tarifario para que tome en consideración precios de mercados más competitivos que efectivamente controlen la posición dominante de LAN o sencillamente retrotraerse a la situación anterior en que existían al menos dos grandes aerolíneas en Chile que podían competir entre sí y cuya fusión se justificó basado, entre otros elementos, en la solidez de dicho Plan.**
  
8. **Bienvenida la expansión de LAN, pero no a costa de sacrificar la competencia.**

Manuel Cruzat Valdés  
18 de abril 2011

---

<sup>5</sup> Sentencia 81 del TDLC frente al requerimiento de la FNE contra la Junta de Aeronáutica Civil (JAC), 16 de enero de 2009. Por razones de índole formal, la Corte Suprema revocó este fallo con fecha 15 de junio de 2009.

<sup>6</sup> Acuerdo Extrajudicial FNE y LAN Airlines, 27 enero 2011.