

## Fusión LAN TAM: un acto de fe imposible

LAN, línea aérea chilena con un valor bursátil cercano a los US\$ 9 mil millones y que anualmente transporta 17 millones de pasajeros en mercados domésticos e internacionales, además de movilizar carga aérea que representa un 25% de sus ingresos, propone fusionarse con TAM, línea aérea brasilera con un valor hoy próximo a los US\$ 2 mil millones y que mueve unos 33 millones de pasajeros al año. Ambas firmas son actores dominantes en sus respectivos mercados: LAN tiene un 80% del mercado doméstico y un 60% del mercado internacional chileno – en carga aérea llega incluso al 90% doméstico -, mientras que TAM tiene un 45% y 30%, respectivamente, en el mercado de pasajeros brasilero– su carga aérea, menos importante en términos relativos que en LAN, representa un 10% de sus ventas -. También, ambas firmas tienen amplios acuerdos de códigos compartidos (“code share agreements”) con otras líneas aéreas en el mercado internacional (LAN tiene ocho; TAM, diez), incluyendo uno entre ellas mismas, además de ser miembros separadamente de las dos grandes alianzas aéreas internacionales, la primera de OneWorld y la segunda de Star Alliance. Todo lo anterior es sólo un reflejo de lo que ya ocurre en este mercado, la mirada de una cara de la moneda, con una participación cruzada en algunas rutas aéreas de aparentemente menor importancia, operando bajo un sector aéreo cartelizado y con un rol cuestionable de IATA. Pero la otra cara de la medalla, más importante y la que intenta corregir lo anterior, radica en una sentencia y un acuerdo extrajudicial, ambos de enero 2009 e independientes entre sí, una del Tribunal de Defensa de Libre Competencia en Chile(TDLC) y otro del Departamento de Justicia Americano (DOJ), además de una multa por parte de la Comisión Europea de noviembre 2010 – habiendo investigaciones todavía pendientes por otras autoridades antimonopolio internacionales -, por falta de competencia en el mercado aéreo chileno y prácticas anticompetitivas, a lo que hay que sumar la discusión extrañamente inexistente sobre las tarifas aéreas históricas y futuras. Resulta interesante constatar que esta cara correctora de la medalla antecede a la propuesta de fusión mencionada.

A saber, en su sentencia del 16 de enero de 2009 el TDLC<sup>1</sup> caracterizó al mercado aéreo chileno como uno no competitivo, recomendó una apertura unilateral de éste aún sin reciprocidad del resto de los países y llamó la atención sobre las limitaciones que tenía el plan de auto-regulación tarifario de LAN vigente desde 1997, originado por su posición predominante en el mercado doméstico chileno reforzada a partir de su fusión con LADECO en 1995. Respecto de este último punto, sorprende que siga en funcionamiento un plan que depende de precios en los cuales la propia LAN tiene una fuerte intervención por su peso específico, perdiendo de esa manera el plan su real capacidad para limitar el actuar de ésta en los precios. Una situación diferente habría sido si estos precios máximos se hubiesen originado en mercados más competitivos no relacionados con la estrategia de la firma dominante –LAN-, como podría ser el mercado aéreo doméstico americano. La variable de control, si se espera que controle, no puede depender del controlado.

Por otro lado, el 21 de enero de 2009 LAN Cargo anunció que había llegado a un acuerdo con el DOJ, reconociendo su culpabilidad por haber participado en un acuerdo colusorio de fijación de precios por sobrecargos en combustibles y otros cobros en carga aérea, aceptando además pagar una multa de US\$

---

<sup>1</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.

109 millones por éste y filiales<sup>2</sup>, constituyéndose en la multa más grande que alguna vez una compañía chilena haya recibido por esta razón. Ocurre que también cuatro de las ocho compañías aéreas con las cuales LAN hoy tiene acuerdos de códigos compartidos también reconocieron su culpabilidad por participar en esta fijación colusoria de precios. Además, las autoridades antimonopolio de Brasil, Corea y Nueva Zelanda están todavía investigando hechos relacionados con lo anterior. Por último y en lo que a esto se refiere, en noviembre 2010 la Comisión Europea multó a once líneas aéreas de carga – incluyendo a LAN y a tres de aquellas con quienes tiene acuerdos de códigos compartidos – por operar a nivel mundial un cartel para fijar precios durante un período de seis años<sup>3</sup>. Aún más, el listado de procedimientos anticompetitivos contra LAN dentro de la institucionalidad chilena es amplio y de larga data, especialmente a partir de su fusión con LADECO que le permitió doblar su participación de mercado para llegar a un 80% de éste. Desgraciadamente para LAN, la historia pesa y si no se corrige la razón de fondo, existe el riesgo de volver a ella.

En lo referente a las tarifas aéreas, la información es notoriamente pobre. En las rutas domésticas, mayormente chilenas y peruanas y donde LAN tiene un 80% de participación, las tarifas por pasajero kilómetro fueron 1,33 , 1,55 , 1,49 , 1,37 y 1,43 veces las tarifas por pasajero kilómetro existentes en el mercado doméstico americano para el período 2004 a 2008, teniendo sí en cuenta que la distancia promedio doméstica de LAN de 900 km es inferior a la doméstica americana de 1.400 km. Por otro lado, en las rutas internacionales y a pesar que LAN tiene una distancia media superior de 3.700 km, sus tarifas relativas fueron 0,98 , 1,02 , 1,04 , 1,05 y 1,06 veces las domésticas americanas. Las cifras anteriores apuntan a un exceso de cobro por parte de LAN pero su magnitud varía a lo largo del tiempo y en cada mercado<sup>45</sup>. Lamentablemente existe poca información histórica e insesgada de tarifas aéreas y su necesaria comparación con tarifas equivalentes internacionales para iguales períodos, anterior a la propuesta de fusión. En este sentido, parece ser más decidor del mayor costo tarifario para los consumidores el histórico silencio de la proponente respecto de sus tarifas. Un silencio que otorga. Incluso el propio TDLC se queja de la falta de información tarifaria relevante en sentencia enero 2009<sup>6</sup>.

En resumen, se está aquí en presencia de un TDLC preocupado por la naturaleza del mercado aéreo y el comportamiento de su actor principal, actor que ha tenido conductas anticompetitivas incluso más allá de nuestras fronteras, con el resultado de tarifas aéreas más altas de lo que deberían ser. Es bajo este escenario no competitivo y todavía no resuelto que se propone una fusión del actor principal con un tercero internacional, haciendo más difícil aún desafiar competitivamente a la aerolínea resultante dondequiera que ésta opere. Es por una razón de prudencia que la propuesta de fusión debería ser rechazada, salvo que la opinión del TDLC sea seriamente formalizada en la Ley y su implementación no

---

<sup>2</sup> LAN Cargo, Aerolinhas Brasileiras SA and EL Al Israel Airlines Ltd agree to plead guilty for fixing prices on air cargo shipments, US Department of Justice, January 22nd, 2009

<sup>3</sup> Europa, Antitrust: Commission fines 11 cargo carriers e799 million in price fixing cartel, Brussels, Nov 9<sup>th</sup>, 2010

<sup>4</sup> Ver US Bureau of Transportation Statistics, LAN Forms 20-F presentadas al SEC y estadísticas de JAC-Chile

<sup>5</sup> Como antecedente adicional, el mercado doméstico americano transportó en 2010 cerca de 720 millones de pasajeros, más del doble de la cifra de su población de 310 millones de habitantes, bajo un régimen de seguridad sorprendentemente efectivo – en 2009, por ejemplo, hubo 69 muertes asociadas al tráfico aéreo comercial -. Chile, siendo también seguro en términos de standard de fatalidad aérea, tuvo un movimiento de 17 millones de pasajeros en 2010, sobre una población de 17 millones.

<sup>6</sup> Considerando 87 de sentencia 81 del TDLC frente al requerimiento de la FNE contra la JAC, 16 de enero de 2009

sea obstruida por el actor dominante. Aún más, las autoridades legislativa y ejecutiva deberían impulsar un mercado aéreo más competitivo independientemente de si la fusión anterior se realiza o no. No se puede aquí olvidar que siempre va a ser mejor tener una solución estructuralmente competitiva a una donde se fijen precios máximos como podría ocurrir en una industria que se aproximara a un monopolio natural por razones no económicas.

La mejor manera de comenzar a implementar esta solución factible y de largo plazo para darse con un mercado aéreo efectivamente competitivo sería con Estados Unidos, abriendo el mercado chileno sin pedir reciprocidad alguna. Chile ya tiene en funcionamiento un Acuerdo de Libre Comercio con los Estados Unidos – el que lamentablemente dejó afuera los servicios financieros pero que en esta oportunidad podrían también considerarse – y un Acuerdo de Cielos Abiertos. Este último ahora se podría ampliar para que cualquier línea aérea americana pudiera operar directamente en el mercado aéreo doméstico chileno así como participar en las licitaciones de los propios derechos aéreos del país para con otros países. La única condición que habría es que fuese una línea aérea autorizada por el Departamento de Transporte americano (US DOT) y por la Administración Aérea Federal americana (US FAA). Las líneas aéreas americanas podrían proveer la escala, servicio y programas de pasajero frecuente que les permitirían competir con LAN o incluso un potencial LAN TAM fusionado en un mundo económico distinto al actual. La solución sería permanente, ampliable a otros mercados, nacida de un mercado competitivo y dinámico y por supuesto no sería dependiente de promesas del actor dominante que aceptaría algunas restricciones de corto plazo en precios, derechos de entrada o salida de aeropuerto y capacidades en algunas pocas rutas, tal como se planteaba en el Acuerdo Extrajudicial LAN FNE presentado al TDLC el pasado 27 de enero de 2011. La solución sería mucho más fuerte que esta última proposición, intrínsecamente competitiva y no dependiente en que autoridades antimonopolio de Estados Unidos, la Comisión Europea o de Chile estuviesen permanentemente trabajando bajo un continuo de presentaciones contra el actor dominante para que se comportara competitivamente, como parece ser la historia. Aún más, la solución tampoco dependería de la buena voluntad de una firma que ha levantado su negocio basado en la mantención en el tiempo de mercados imperfectos y una buena gestión administrativa.

El haber abierto el comercio exterior de bienes chileno sin reciprocidad cambió para bien a este país en los 70's. Ya entonces se había comprendido que las reciprocidades que hasta ahora han protegido a los mercados aéreo o de servicios financieros, por ejemplo, se transformaban muy pronto en una causal muy importante para tener mercados no competitivos al interior del país, afectando negativamente su desarrollo. Los costos de estas barreras no se pueden hoy obviar. Aprovechando la próxima visita del Presidente de Estados Unidos Barak Obama a Chile se podría iniciar una nueva etapa de integración económica con este país, no sólo en el ámbito de la energía nuclear sino que también en estos mercados protegidos que se han quedado en el pasado. La señal entregada por un Presidente Piñera que abriese unilateralmente los mercados del país sería notable, valiosa y potente para reafirmar que la estrategia de desarrollo de Chile pasa por mercados más competitivos y que no se va a ceder ante mercados oligopólicos atrincherados en protecciones artificiales.

Manuel Cruzat Valdés

24 de febrero 2011