

Fusión LAN TAM: un acto de fe imposible (parte cuatro)

Algunas declaraciones: ¿Qué se está fraguando, tácita o explícitamente?

1. 16 de mayo de 2011, El Mercurio: El Vice Presidente de aerolínea Pluna, aerolínea de origen uruguayo, declara que ésta tiene actualmente un acuerdo de código compartido con TAM para hacer conexiones a distintos destinos de la región y que está confiado en expandir este convenio una vez que se concrete la fusión de esta última con LAN, destacando que su modelo de negocios es **complementario** a ambas empresas.
2. 30 de mayo de 2011, Diario Financiero: El Vicepresidente Ejecutivo de LAN declara que una vez se resuelva el tema de la fusión de LAN con TAM, a la hora de negociar con terceros van a iniciar dichas conversaciones con un **“Señores: aquí les traigo la marraqueta, toda Sud América”**.
3. 24 de junio de 2011, El Mercurio: El Presidente de Avianca Taca, la segunda mayor operadora aérea de la región, no sólo destaca que la fusión entre LAN y TAM es un **hecho irreversible y positivo para América Latina, sino que además sano, ya que ésta será una empresa seria que no provocará inestabilidad en el mercado**, como aquellas que funcionan por poco tiempo y después quiebran. Son competencia seria, lo hacen bien y no hacen locuras. Termina advirtiendo que en el Cono Sur este tipo de operaciones volverá a ocurrir.

Una advertencia grave: el caso de colusión de LAN en Estados Unidos y la Unión Europea

El 22 de enero de 2009 LAN Cargo, su filial Aerolíneas Brasileiras y otras se declararon culpables por colusión de precios ante el Departamento de Justicia de Estados Unidos, conductas que tuvieron lugar durante un período de al menos tres años y que se centraron en la carga de comercio internacional, incluyendo la entrada y salida desde Estados Unidos¹. Por esta conspiración en la fijación de precios LAN fue multada consolidadamente en US\$ 109 millones - la multa más grande jamás aplicada a una empresa chilena - y tres ejecutivos de aerolíneas co-conspiradoras fueron sentenciados a penas de veinte meses de cárcel. En 2010 la División Antitrust² informa que las multas a la industria aeronáutica acumuladas hasta ese entonces ya van en US\$ 1.600 millones y advierte que **como política general esa División considera que la manera más efectiva para desincentivar y castigar las conductas de cartel está en que los ejecutivos responsables de ellas tengan penas de cárcel. Las conductas más graves que destacan son la colusión de precios, el ponerse de acuerdo en licitaciones y el reparto de mercados.**

El 7 de junio de 2011 LAN informó que había llegado a un acuerdo judicial con particulares que demandaron a las líneas aéreas involucradas por los anteriores hechos de colusión con indemnizaciones totales por US\$ 367 millones, de los cuales US\$ 66 millones eran responsabilidad de LAN.

¿Por qué la Fiscalía Nacional Económica no ha investigado o no ha hecho públicas sus conclusiones de estos hechos, al menos hasta ahora? ¿Qué ocurre con industrias exportadoras chilenas, como la del

¹ LAN Cargo SA, Aerolíneas Brasileiras SA and El Al Israel Airlines Ltd. agree to plead guilty for fixing prices on air cargo shipments, January 22nd, 2009, US DOJ.

² Antitrust Division Update, Spring 2010, US DOJ.

salmón, que usan básicamente a LAN Cargo para transportar sus productos frescos a los mercados en Estados Unidos? ¿Por qué el silencio?

Una luz roja: el reciente rechazo por parte de la Fiscalía Antimonopolios de Canadá frente a la propuesta de Joint Venture entre Air Canada y United Continental³.

El 27 de junio de 2011 el Fiscal Antimonopolio de Canadá solicitó al Tribunal de Competencia respectivo que se rechazara el Joint Venture entre ambas aerolíneas – las más grandes en Estados Unidos y Canadá, siendo particularmente preponderante en este último país - basado en que éste les permitiría operar y colocar precios como si fueran una sola aerolínea, transformándose en **una fusión de hecho en un mercado donde ya tenían un poder de mercado que les permitía colocar precios por sobre los competitivos. Aún más, pidió dejar sin efecto acuerdos de código compartido preexistentes a la propuesta de Joint Venture que les posibilitaban coordinar tarifas, horarios y marketing.** Entre las razones figuran las redes aéreas de que disponen ambos actores que desincentivan la entrada de terceros, especialmente en el tráfico de pasajeros entre ambos países, los programas de pasajero frecuente, la insuficiencia de slots en los aeropuertos para potenciales competidores y el que estos acuerdos preexistentes ya disminuyen el vigor competitivo, todo lo cual hace menos probable aún la entrada oportuna y viable de terceros que restrinjan el ejercicio de poder de mercado de los dos incumbentes.

Esta es la primera vez que autoridades antimonopolio ponen en tela de juicio los ya conocidos acuerdos de código compartido, que han ido deviniendo gradualmente en fusiones encubiertas, deslegitimando una inmunidad antitrust que antes se les había concedido.

Por último, no es menor destacar que TAM tiene actualmente un acuerdo de código compartido también con la cuestionada United Continental, así como LAN lo tiene con American Airlines, la tercera aerolínea americana, y que todos juntos llegan a controlar un 60% del mercado aéreo entre Norte América y Sud América, que es donde mayoritariamente se dan los vuelos al exterior de los consumidores chilenos, que ya lamentablemente conocen los efectos de contar con cerca de un 80% del mercado local en un solo operador aéreo.

Las señales son demasiado numerosas y patentes como para ignorarlas. La Fiscalía Antimonopolios canadiense ya dio el primer paso; que el siguiente lo den nuestras autoridades, rechazando la fusión y revisando los famosos acuerdos de código compartido pre existentes, considerando que la historia, los hechos y las declaraciones de los partícipes hablan por sí solos y que las promesas, bajo un escenario “complementario”, “con actores serios que no provocan inestabilidades”, “con la marraqueta de Sud América como activo”, poco o nada valen en lo que a competencia efectiva se refieren.

Manuel Cruzat Valdés

29 de junio de 2011

³ The Commissioner of Competition v. Air Canada, United Continental Holdings Inc., United Airlines Inc., and Continental Airlines Inc., June 27th, 2011, Competition Tribunal, Canada.