

## Por mercados aéreos desafiables (ahora)

En enero del año 2016 LATAM Airlines Group S.A. (LATAM) suscribió un acuerdo de *Joint Business Agreement (JBA)* con American Airlines Inc. (AA) para los tráficos de carga y pasajeros entre Estados Unidos y América del Sur, simultáneamente a otro *JBA* con International Airlines Group (IAG), controladora de British Airways PLC (BA) e Iberia Líneas Aéreas de España (Iberia), para los tráficos de carga y pasajeros entre América del Sur y Europa, habida consideración de un tercer *JBA* complementario entre AA e IAG para los tráficos de carga y pasajeros entre Estados Unidos y Europa. En paralelo, Qatar Airways aumentó su participación en IAG sobre 20% de su capital, obteniendo una influencia decisiva sobre la misma, y pasó a ser el segundo mayor accionista de LATAM con un 10% del capital de ésta, en una clara estrategia de consolidación de la red global.

Dichos *JBA* están diseñados para replicar los efectos de una fusión sin formalmente serlos, estableciendo en lo esencial una coordinación conjunta de precios, ofertas y reparto de utilidades entre sus suscriptores, sobre los tráficos internacionales involucrados y aquellos domésticos que alimentan a los anteriores. Sus efectos son estructurales y tarde o temprano llevan a una concentración de la industria incompatible con la libre competencia. Inocuos o marginales, nunca.

Las autoridades regulatorias de Chile, Estados Unidos, la Unión Europea y Brasil están analizando esta operación global desde el punto de vista competitivo, presumiblemente considerando que esta alineación de intereses a ocurrir en los mercados internacionales y domésticos, por alianzas e inversiones de capital, no sólo concentran más efectivamente los mercados sino además generan reacciones similares en los otros actores, acentuando así el efecto negativo a nivel agregado. Particular importancia reviste el cómo se respetan las cláusulas de protección y promoción de libre competencia de los Tratados de Libre Comercio de Estados Unidos y la Unión Europea con Chile.

Es sabido que la industria aérea ha sufrido una fragmentación de mercados por regulaciones que mantienen usualmente restringidos el cabotaje y los tráficos internacionales entre países o a partir de los destinos exteriores, haciendo más ineficiente la operación de las compañías, salvo la de aquellas con filiales o alianzas domésticas que pueden optimizarla. El problema es que así se han creado actores dominantes - que luego evolucionaron hacia los códigos compartidos y ahora *JBA* – muy difíciles de desafiar en sus áreas de influencia. El caso de América del Sur y LATAM es patente.

Las mencionadas operaciones propuestas vienen entonces a consolidar, y quizás congelar, este cuadro ya ineficiente de mercados fragmentados y concentrados y, por lo mismo, deberían ser rechazadas por sus efectos anticompetitivos. Aún más, llegó el momento de abrir estos mercados y acordar, especialmente en el rezagado continente americano, una total y conjunta apertura de los cielos, domésticos e internacionales, que haga viable el desafío de los actores dominantes.

Desde el punto de vista de Chile, LATAM controla el mercado doméstico aéreo de pasajeros y carga con un 74% y 88% de participación, respectivamente. En el mercado sudamericano, donde se realizan casi tres cuartas partes de los tráficos internacionales de pasajeros, LATAM participa

con un 74%; en el mercado de Estados Unidos y Europa superaría 70% de participación con estas alianzas. Objetivamente, ¿qué puede llevar a LATAM a traspasar cualquier potencial beneficio de estas asociaciones globales si no tiene presión competitiva? LATAM es un actor dominante y el resto son seguidores, en un mercado que tiende indefectiblemente al monopolio. El caso chileno, extremo, es seguido por el peruano, brasilero, argentino y colombiano, aproximadamente en este orden. Pero sus destinos son similares, de continuar con estas alianzas e inversiones estructurales.

Por otro lado, se está frente a un mercado con un potencial enorme de crecimiento. En los más relevantes casos sudamericanos, que en conjunto suman un mercado anual de 209 millones de pasajeros para una población de 343 millones de habitantes, o 0.6 pasajeros aéreos por habitante, no sería extraño que se viesen **duplicados** antes de una década. ¿Van a permitir todos estos países que se continúe con esta silenciosa estrategia de extrema pero gradual concentración que en nada los beneficia, en vez de abrir cada uno de ellos todos sus mercados para crear uno amplio y competitivamente desafiante en cualquiera de sus áreas definidas económica y no nacionalmente?

<b> Mercados aéreos y poblaciones: el crecimiento potencial de América del Sur</b>							
Fuente: JAC (Chile), ANAC (Brasil), INDEC (Argentina), MTC (Perú), Aerocivil (Colombia), DOT (EEUU), EuroStat (UE); año 2015							
Cifras en millones	Chile	Argentina	Brasil	Perú	Colombia	EEUU	UE 28
Pasajeros internacionales	8	12	21	8	11	199	335
Pasajeros domésticos	10	10	96	10	23	696	544
Totales	18	22	117	18	34	895	879
Población	18	42	203	31	49	325	508
Pasajeros totales / Pobl	1	0,52	0,58	0,58	0,69	2,75	1,73

De la fusión de LAN con LADECO en 1994, para seguir con una débil autorregulación y un portfolio de acuerdos de código compartido con otras líneas aéreas y terminar fusionándose con TAM en 2011, resulta en esencia un mercado extremadamente concentrado con una creciente incapacidad de desafío por parte de terceros. El efecto de alza relativa en los precios derivado de esta posición de dominancia es obvio y va en detrimento de los consumidores. No siendo suficiente, ¿ahora se quiere controlar los últimos mercados internacionales relevantes, coordinándolos en precios y cantidades, además de sellar todas estas alianzas con participaciones en los capitales respectivos?

Es de esperar que las autoridades de los países involucrados reaccionen – aunque tardíamente – frente a un cuadro francamente desalentador desde el punto de vista competitivo y que, en vez de buscar soluciones *ad hoc* a estas alianzas e inversiones de capital que sabemos imposibles de implementar, verificar y sancionar – la historia es elocuente –, se centren en abrir a la competencia todos estos mercados, domésticos e internacionales, aprovechando las escalas ya existentes, la disponibilidad de capital y la infraestructura aeroportuaria. Que la negativa experiencia de mantener mercados fragmentados y prácticamente entregados a actores dominantes, amparada a veces en imperfecciones artificiales que soslayan la verdadera competencia, llegue a su fin.

Manuel Cruzat Valdés

19 de octubre de 2016

\*El autor fue públicamente contrario a la fusión de LAN con TAM y últimamente ha asesorado a ACHET.