

cionales, especialmente a Buenos Aires y Montevideo, donde opera un mayor número de líneas aéreas.

4.- Explicó también el Fiscal que, con anterioridad, el 17 de Octubre de 1989, el entonces Director Nacional de Industria y Comercio, don Luis Prussing Schwartz remitió a la Fiscalía Nacional Económica el oficio Reservado N° 183, por medio del cual solicitó que investigara la total coincidencia de las tarifas cobradas por las dos líneas que servían la ruta Santiago-Arica (LAN CHILE y LADECO), ya que tal situación podría ser el producto de una concertación, práctica que, de ser efectiva, debía ser corregida por atentar contra la libre competencia y ser perjudicial para los usuarios.

5.- También expresa el Fiscal que, el Fiscal Regional de Punta Arenas dió cuenta, a fines de 1987, que tanto LAN CHILE como LADECO habrían adoptado, de común acuerdo, una rebaja del 30% del pasaje en el tramo Punta Arenas - Puerto Montt.

6.- Solicitado informe sobre la posible concertación de tarifas, LAN CHILE, manifestó, en síntesis, lo siguiente:

a) Los costos de insumos, especialmente el combustible, son iguales para las dos líneas aéreas con mayor presencia en el mercado nacional, ya que son suministrados por proveedores que atienden a ambas compañías;

b) También son idénticos las tasas y derechos aeronáuticos que la Dirección General de Aeronáutica Civil cobra a las líneas aéreas por la utilización de los servicios aeroportuarios;

194 | 297 | 295 | X97 | 597 | 797 | 497 | 897 | 681 | 1041 | 1121 | 244 | 377 | 477

c) Existen costos similares en las remuneraciones que ambas empresas pagan a su personal, para evitar el cambio de personal de una empresa a otra;

d) A nivel nacional, el Índice de Precios al Consumidor es igual para la dos compañías;

e) Una variable muy importante proviene de las características del mercado nacional, ya que este negocio tiene márgenes de rentabilidad muy bajos, de modo que existe una tendencia natural a que cuando una aerolínea alza sus tarifas, las demás también lo hagan, porque el mercado es riesgoso y cuesta mucho recuperarlo. Lo mismo ocurre con cualquiera oferta o promoción importantes;

f) Los seguros y los gastos generales de administración, son también muy similares para ambas aerolíneas;

g) Un porcentaje muy alto de los pasajes se venden por Agentes de Viajes, quienes cobran altas comisiones y siempre están informados de los reajustes de tarifas, lo que impide mantener este hecho en forma reservada;

h) En cuanto a la comparación efectuada por la Junta de Aeronáutica Civil para los precios nacionales, niega que exista algún concierto o acuerdo previo entre las dos aerolíneas. Por el contrario, basta ver los itinerarios de ambas empresas para colegir que existe una competencia muy dura, de manera tal que no se configura la infracción que se le imputa.

184 297 295 497 597 997 497 897 681 1027 117 224 574

7.- Por su parte, LADECO, en síntesis, argumentó lo siguiente:

a) Los mercados nacional e internacional no son del todo comparables, porque mientras en el primero existen sólo dos líneas, en el segundo compiten numerosas compañías, de modo que, en este caso, ante la alternativa de volar ciertos tramos prácticamente vacíos, optan por transportar pasajeros incluso a tarifas bajo el costo. Frente a esto las aerolíneas chilenas deben bajar sus tarifas para no ser desplazadas del mercado, aún con pérdidas, ya que es preciso conservar derechos de tráfico y presencia comercial;

b) Las dos compañías que vuelan a nivel nacional, precisamente a raíz de una creciente competencia, han aumentado la cantidad y calidad de vuelos y de promociones, por lo que las tarifas reales son notoriamente inferiores a las tarifas de lista;

c) El alza de las tarifas nacionales guarda relación razonable con las variaciones del Índice de Precios al Consumidor, a diferencia de las rutas internacionales, donde la competencia se expresa en dólares, por lo que las empresas chilenas han debido mantener sus tarifas relativamente constantes;

d) LADECO ha aumentado su participación en el mercado, pero la empresa dominante sigue siendo LAN CHILE. Por tanto, es ésta la que, por regla general, marca el inicio de las alzas y rebajas en las tarifas nacionales, las que LADECO debe seguir, porque, de lo contrario, surge la amenaza de prácticas predatorias que excluirían a la línea del mercado.

194 | 2923 | 294 | 494 | 594 | 794 | 894 | 684 | 044 | 244 | 344 | 444 | 544 | 644 | 744 | 844 | 944

y de LADECO, en su política de pasajes aéreos a nivel nacional, no vulnera las normas que protegen la libre competencia, porque no hay pruebas que permitan formarse la convicción de que existe un acuerdo o concierto entre las dos líneas.

Excesivas ganancias de ambas compañías habrían permitido presumir un acuerdo verbal o tácito sobre la materia. Sin embargo, es un hecho público y notorio, analizado profusamente en los medios de prensa, las ingentes pérdidas sufridas por las dos empresas, lo que indicaría que, con el interés de competir y captar clientela, han incurrido en medidas que han resultado perjudiciales para ambas, las que indudablemente en las ocasiones en que se adoptaron, significaron un beneficio para los usuarios.

10.- Esta Comisión, en lo fundamental, concuerda con la conclusión del Fiscal Nacional Económico en cuanto que los hechos denunciados o consultados en diferentes ocasiones acerca de la conducta de LAN y LADECO en la venta de pasajes en el territorio nacional no permiten demostrar que se han vulnerado las reglas sobre libre competencia, ya que no aparece comprobado un acuerdo o concierto en tal sentido, por lo que cabría desestimar los cargos formulados a las dos empresas de aeronavegación antes mencionadas.

Con todo, las características estructurales del mercado, en especial, la existencia de sólo dos empresas y altas barreras a la entrada, facilitan el ejercicio de conductas monopólicas, de modo que esta Comisión encomienda al Fiscal Nacional Económico especial vigi-

194 | 297 | 295 | X9E | 59E | 77E | 49E | 89E | 68 | 100 | 11 | 244 | 311

lancia en el comportamiento de este mercado y de las empresas que en él operan.

Notifíquese al Fiscal Nacional Económico, a Línea Aérea Nacional, LAN CHILE, Línea Aérea del Cobre, LADECO y a don Ricardo Hormazábal.

Transcribese al señor Presidente de la Cámara de Diputados, a la Junta de Aeronáutica Civil, a la Comisión Preventiva de la XII Región y al Servicio Nacional del Consumidor.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 25 de Abril de 1991, de esta Comisión Preventiva Central, por la unanimidad de los miembros presentes, señores Alejandro Jadresic Marinovic, Presidente; Eduardo Bitrán Colodro, Avelino León Steffens y Mario Guzmán Ossa.

Jadresic

Eduardo Bitrán Colodro

Mario Guzmán Ossa

[Signature]

M. Angélica Ortíz

794 | 297 | 294 | 497 | 597 | 797 | 497 | 897 | 687 | 107 | 147 | 277 | 577