COMISION PREVENTIVA CENTRAL DECRETO LEY Nº 211, DE 1973 LEY ANTIMONOPOLIOS AGUSTINAS Nº 853, PISO 12º

760/294

ANT: Investigación de posibles acuerdos entre LAN y LADECO en el valor de pasajes nacionales.

MAT: Dictamen de la Comisión

SANTIAGO, 26 ABR 1991

1.- El Fiscal Nacional Económico, por Oficio ORD.

Nº 203, de 27 de Marzo último, ha emitido su opinión con
respecto a varias denuncias y consultas que se formularon
a la Fiscalía en relación a un posible acuerdo o
concierto entre Línea Aérea Nacional (LAN CHILE) y Línea
Aérea del Cobre (LADECO) en el precio de los pasajes
aéreos a nivel nacional.

Expresó el Fiscal que, por oficio Ord. Nº 283, de 31 de Julio de 1990, la Junta de Aeronáutica Civil se dirigió a él enviándole un cuadro comparativo de tarifas aéreas aplicadas en Chile y en ciertas rutas internacionales de distancias equivalentes. Señaló la Junta que como existe libertad tarifaria tanto en el ámbito doméstico como internacional el comportamiento de las dos empresas que participan en el mercado (LAN CHILE y LADECO) tendría características de concertación tarifaria o, por lo menos, demuestra una predisposición mutua a subir las tarifas en forma periódica, lo que contrasta con lo que ocurre en mercados más competitivos, en donde no ha sido posible reactivar acuerdos tarifarios.

2.- Agregó también el Fiscal que mediante oficio Nº 560, de 7 de Septiembre de 1990, el Presidente de la Cámara de Diputados, a solicitud de algunos Comités Parlamentarios, se dirigió al señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción pidiéndole su intervención para que la Fiscalía Nacional Económica realizara una investigación para detectar presuntas prácticas atentatorias de la libre competencia por parte de las compañías de aeronavegación Línea Aérea Nacional (LAN CHILE) y Línea Aérea del Cobre (LADECO) en la fijación de las tarifas de transporte aéreo nacional.

3.- Con posterioridad, con fecha 2 de Octubre de 1990, la Comisión Preventiva de la XII Región, por Oficio Ord. Nº 50, se dirigió también al Fiscal Nacional enviándole diversos antecedentes relacionados con las tarifas cobradas al público por LAN CHILE y LADECO, atendido que la Fiscalía Regional venía observando el comportamiento de estas dos Compañías desde el año 1987.

La Comisión Preventiva Regional hizo un extenso estudio de las tarifas de las dos empresas, analizando sucesivas alzas con anterioridad al mes de Agosto de 1987, fecha en que ambas líneas aéreas presentaron una rebaja simultánea del 30% del pasaje en el tramo Punta Arenas - Puerto Montt, lo que se habría realizado de común acuerdo, situación que fue puesta en conocimiento de la Fiscalía Nacional Económica por oficio Ord. Nº 24, de 28 de Octubre de 1987.

Las alzas casi simultáneas y en porcentajes prácticamente iguales prosiguieron con posterioridad a la fecha señalada precedentemente.

El 10 de Agosto del año 1990, LAN CHILE anunció que ofrecería una nueva clase "supereconómica", con tarifas rebajadas sobre un 20% y con una capacidad de asientos disponibles limitada. Por su parte, LADECO avisó que ofrecería una tarifa especial entre Punta Arenas - Santiago - Punta Arenas con un descuento de un 25% en los pasajes áereos, con diez cupos en cada vuelo, debiendo adquirirse los pasajes con diez días de anticipación al respectivo vuelo.

Otro ejemplo en el que se sustenta el posible acuerdo, a juicio de la Comisión Preventiva Regional de la XII Región, lo constituyó la suspensión, por ambas compañías, de un vuelo semanal, desde el mes de Agosto de 1990 hasta Noviembre del mismo año.

por otra parte, LAN y LADECO anunciaron nuevamente una rebaja del 50% desde el 1º de Septiembre de 1990, por lo que los pasajes entre Punta Arenas y Santiago quedaron en \$ 31.850 y \$ 31.870, respectivamente, los que se debían adquirir con siete días de anticipación al respectivo vuelo.

Otro signo del concierto ha sido la implantación, desde el mes de Diciembre de 1989, de un vuelo semanal nocturno Santiago - Puerto Montt - Punta Arenas, que fue suspendido el 2 de Octubre de 1990.

Por último, la Comisión Preventiva Regional de la XII Región denunció que un estudio realizado por la Junta de Aeronáutica Civil observó fuertes alzas en los precios de pasajes aéreos nacionales, en contraste con una baja importante advertida en las tarifas interna-

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 Nº 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 siquiente:
- 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;

- 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 Indice 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;
- yenden 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.

- 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 Indice 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.

Así, la promoción de un 50% de rebaja implementada por LAN CHILE en las rutas nacionales, ampliamente difundida en la prensa, obligó a LADECO a desarrollar un plan de descuento similar.

Esta situación es hoy una preocupación fundamental para LADECO, ya que un descuento de esa envergadura no se compadece con la realidad de los costos y la realidad financiera de la industria.

Así ha sido como, al 30 de Junio de 1990, ambas empresas arrojaron pérdidas operacionales, ascendentes a US\$ 600.000 en el caso de LADECO y de US\$ 4.500.000 en el de LAN CHILE.

Concluyó LADECO su información afirmando que las situaciones descritas no pueden, en ningún caso, ser interpretadas como concertación tarifaria, pues ésta supone un acuerdo previo entre las empresas dominantes. Tampoco se puede interpretar como una recomendación o sugerencia de precios de una empresa a otra.

- 8.- Por último, el informe del Fiscal señaló que, el 14 de Diciembre último, don Ricardo Hormazábal formuló una denuncia similar, sobre el comportamiento competitivo entre LAN CHILE y LADECO.
- 9.- El Fiscal Nacional Económico, atendido el hecho de existir diversas consultas y/o denuncias sobre la misma materia, dispuso la acumulación de todas ellas para ser resueltas en un solo expediente.

A juicio del Fiscal, los antecedentes allegados a cada una de ellas muestran que la conducta de LAN CHILE

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-

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.

Transcríbase 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.

Jella . Jelluuu

M. Ourgeliea Ortegory