

C.P.C. N°

915/837

ANT: Consulta de Lan Chile S.A.  
sobre compra de acciones de  
Ladeco S.A.  
Ingreso N° 280-94.

MAT: Dictamen de la Comisión.

SANTIAGO, 9 SEP 1994

1.- Don Enrique Cueto Plaza, Vicepresidente Ejecutivo de Lan-Chile S.A., y en su representación, ambos con domicilio en esta ciudad, Estado N° 10, Piso 22, se ha dirigido a esta Comisión expresando que su representada tiene el propósito de comprar la mayoría de las acciones emitidas por Ladeco S.A., empresa cuyo giro comercial, al igual que el de la consultante, es el transporte aéreo de carga y de pasajeros nacional e internacional.

Con este fin, y en pago de esas acciones, Lan Chile S.A. entregaría, en dominio, a los vendedores, un determinado número de sus propias acciones por cada acción de Ladeco S.A. que fuere adquirida.

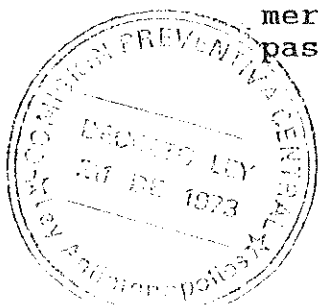
Lan Chile S.A. pasaría así a controlar la mayoría del capital accionario de Ladeco S.A., sin que ello implique una fusión de ambas empresas y tampoco que la primera de ellas absorba a esta última, por cuanto se ha proyectado que ambas compañías subsistan en el mercado, una como matriz y la otra como filial, en los términos establecidos en la Ley N° 18.046, sobre sociedades anónimas.

Solicita Lan Chile S.A. que esta Comisión, en ejercicio de las atribuciones que le otorgan los artículos 8, letra b) y 11 del Decreto Ley N° 211, de 1973, declare que la referida compra de las acciones de Ladeco S.A. no es contraria a las normas sobre defensa de la libre competencia.

La recurrente acompaña un estudio sobre el transporte aéreo en Chile, del mes de Julio de 1994, efectuado por la empresa consultora Gémines S.A.; balances de 1991, 1992 y 1993, de Ladeco S.A.; Memorias de 1991, 1992 y 1993 de Lan Chile, y la Ficha Estadística Codificada Unica (Fecu) de esta empresa, vigente al 31 de Marzo de 1994.

Expresa la recurrente que, de acuerdo con los antecedentes acompañados, la operación de compra de las acciones de Ladeco S.A. por parte de Lan Chile S.A., no afecta la competencia en el mercado del transporte aéreo, atendidas las siguientes consideraciones principales:

1.1. Estas compañías nacionales que operan en el mercado internacional del transporte aéreo, de carga y de pasajeros, se enfrentan a una competencia desigual y desleal de



COMISION PREVENTIVA

las empresas extranjeras, que compromete gravemente la existencia de ambas empresas.

1.2. La realidad del transporte aéreo internacional, cuyo mercado representó para las empresas chilenas en 1993 el 72,25% de sus ingresos, en comparación con el 27,75% que le significaron los vuelos nacionales, obliga a las compañías nacionales a adoptar medidas que le permitan subsistir en condiciones de eficiencia en el competitivo mercado aéreo internacional, pues de lo contrario podrían quedar marginadas de este mercado.

La operación de compra propuesta en esta consulta tiene por objeto adecuar a las empresas chilenas a las actuales condiciones del mercado internacional.

1.3. Ese mercado del transporte aéreo se encuentra en crisis, como lo demuestran las significativas pérdidas financieras en, prácticamente, todas las grandes compañías aéreas; la tendencia a las fusiones, uniones y alianzas de las empresas aéreas internacionales; el importante exceso de capacidad ociosa por falta de demanda y del aumento de las flotas; y las guerras tarifarias y mayores ofertas promocionales destinadas a atraer pasajeros de otras empresas a fin de ocupar los asientos vacíos.

A lo anterior se agregan barreras a la entrada, subsidios, ventajas financieras, discriminaciones en el uso de aeropuertos, etc. que favorecen a las empresas extranjeras en desmedro de las compañías chilenas.

1.4. En el mercado nacional del transporte aéreo, en cambio, no existe ninguna barrera de entrada.

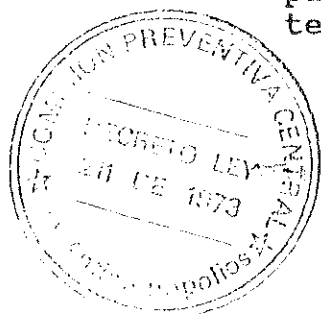
1.4.1. No existen barreras legales, por cuanto el Código Aeronáutico y el Decreto Ley N° 2564 garantizan una política de "cielos abiertos".

No existen barreras administrativas, ya que cumpliéndose las normas técnicas y de seguridad las autoridades están obligadas a permitir el ingreso al mercado nacional de aquellas empresas que deseen participar en él.

No existen barreras operacionales debido a que en el uso de aeropuertos, counters, sistemas de reserva y/o de operación, etc., no hay ningún tipo de discriminación entre usuarios.

No existen barreras económicas, ya sea de entrada o de salida, en atención a que se encuentran disponibles un gran número de aviones y un amplio material de vuelo, de relativo bajo costo, que se puede adquirir o arrendar por períodos previamente determinados bajo el sistema de leasing, y que permite, a la vez, salir del mercado en cualquier momento sin incurrir en pérdidas ni en "costos hundidos".

1.4.2. En el sector del transporte nacional existe un sistema ampliamente competitivo, en el que participan en abierta ventaja los transportes camineros y de ferrocarriles en relación al mercado aéreo. Debido a la geografía de Chile existen numerosos sustitutos al transporte aéreo de carga y de pasajeros, de hecho las empresas aéreas transportan mucho menos carga y pasajeros que los medios alternativos. En el caso del transporte terrestre esta actividad goza de fuertes subsidios y los seguirá



manteniendo.

En materia de pasajeros, el principal medio utilizado es el carretero, que en términos de pasajeros-kilómetros transportados tuvo una participación mayor que los ferrocarriles y muy superior a los pasajeros-kilómetros transportados por vía aérea.

1.4.3. En el Proyecto de Ley sobre mercado aéreo que se encuentra actualmente en segundo trámite constitucional en el Congreso Nacional se le otorgan amplias facultades a los Organos Antimonopolios en lo referente al monto de las tarifas aéreas internas, a su puesta en marcha y a las posibilidades de su modificación, cada vez que la Junta de Aeronáutica estime que ellas no están adecuadas a la realidad de mercado.

1.5. Los mercados del transporte aéreo, nacional e internacional, si bien diferentes entre sí, presentan una estrecha interrelación y dependencia, lo que obliga a una amplia complementación de las empresas nacionales.

Por ello, la razón que lleva a Lan a proyectar la operación referida es la necesidad de mantenerse en el mercado aéreo, constituyendo su alianza con Ladeco una condición de subsistencia -o de existencia- para ambas empresas, toda vez que, como se ha expresado, aproximadamente el 70% de los ingresos de cada una de estas compañías se origina en sus vuelos internacionales. Además las flotas de Lan y Ladeco suman en conjunto 19 aviones, en circunstancias que American Airlines en 1993 tendría cerca de 700 aviones de gran fuselaje, lo que pone de manifiesto la gran desigualdad de recursos con que compiten las empresas chilenas en relación con estas megaempresas extranjeras.

2.- Por Oficio Reservado N° 23/795 de 25 de Agosto de 1994, agregado a fs. 156 y siguientes, el Fiscal Nacional Económico informó sobre la consulta formulada por Lan Chile, en cumplimiento a lo resuelto por esta Comisión por resolución de 14 de Julio de 1994, de fs. 155 vta.

3.- El 1 de Septiembre de 1994, esta Comisión recibió en audiencia a los representantes y apoderados de Lan Chile, quienes proporcionaron antecedentes sobre la operación de compra de las acciones de Ladeco propuesta por la recurrente, justificándola especialmente en lo relativo a economías en la compra de combustibles, negociación y celebración de contratos de leasing y seguros, endoso de pasajes y otros aspectos relevantes de la operación y respondieron consultas de los miembros de esta Comisión.

En cambio, esta Comisión resolvió no solicitar informe ni recibir observaciones de parte de Ladeco ni de otras empresas, en consideración a la naturaleza de la materia objeto de la consulta y a la petición de reserva de la consultante acogida por esta Comisión.

4.- En relación con la consulta planteada por Lan Chile, esta Comisión expresa lo siguiente:

4.1. Con motivo de una petición formulada por la H. Cámara de Diputados, el señor Ministro de Economía, Fomento y Reconstrucción, por oficio N° 5.955, de 22 de Octubre de 1992, solicitó a la Fiscalía Nacional Económica que investigara el transporte aéreo nacional de carga y de pasajeros, y sus efectos



COPIA DEL ORIGINAL

sobre la libre competencia en este mercado.

Ello dió origen a una investigación de este Servicio, el que mantuvo en observación el mercado del transporte aéreo nacional desde fines de 1992 a la fecha.

Los antecedentes de esta investigación han sido acumulados a la presente consulta formulada por Lan Chile, sin perjuicio de la actualización de los estudios referidos a este mercado y su ampliación al mercado del transporte aéreo internacional, en los términos que se expresarán a continuación.

4.2. En las investigaciones realizadas a la fecha se allegaron y tuvieron a la vista numerosos antecedentes aportados, entre otros, por la Junta de Aeronáutica Civil, Lan Chile, Ladeco, National y Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones, que se recogieron en un primer informe de la Fiscalía de 14 de Septiembre de 1993, sobre análisis financiero efectuado a Lan Chile y Ladeco, que se acompaña en documento aparte desagregado a este expediente, por tratarse de información reservada.

Adicionalmente, por Oficio N° 936, de 25 de Noviembre de 1993, la Fiscalía informó a esta Comisión sobre los antecedentes recopilados a esa fecha respecto de este mercado, concluyendo que las condiciones estructurales en que opera el mercado aéreo nacional de carga y de pasajeros, no permiten estimar que el comportamiento de los agentes económicos que en él participan afecte la libre competencia en esta actividad.

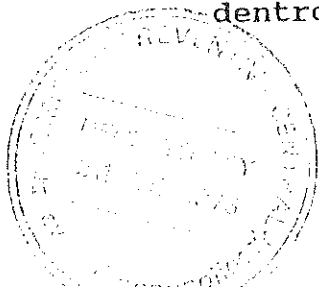
4.3. Por oficios de 3 y 22 de Diciembre de 1993 y 18 de Marzo de 1994, National Airlines, Ladeco S.A. y Lan Chile S.A., respectivamente, formularon diversas observaciones al citado oficio N° 936, de 25 de Noviembre de 1993, de la Fiscalía.

Por oficios de 26 de Mayo de 1994, Ladeco y Lan Chile acompañaron nuevos antecedentes relacionados con frecuencias, rutas y evolución tarifaria.

4.4. En relación con estos antecedentes, esta Comisión estima necesario señalar, en primer término, que la aeronavegación comercial chilena se rige por las siguientes disposiciones que constituyen su marco legal: el Código Aeronáutico aprobado por la Ley N° 18.916, de 1990; el D.F.L. N° 241, de 1960, de la Junta de Aeronáutica Civil; la Ley N° 16.752, de 1968, de la Dirección General de Aeronáutica Civil; el Decreto Ley N° 2.564 de 1979 y los convenios internacionales multilaterales y bilaterales celebrados por Chile, entre ellos, el suscrito en 1947 y 1989 con el Gobierno de Estados Unidos de América, éste último no ratificado por Chile.

Los artículos 1 y 2 del Decreto Ley N° 2.564 de 1979, denominado "Ley de Cielos Abiertos", establecen que los servicios de transporte aéreo, sean de cabotaje o internacionales y toda otra clase de servicios de aeronavegación comercial en Chile, podrán realizarse por empresas nacionales o extranjeras siempre que cumplan con los requisitos de orden técnico y seguro que establezcan las autoridades nacionales, reconociéndose el principio de reciprocidad cuando otros Estados otorguen condiciones similares a las empresas aéreas chilenas.

El artículo 76 del Código de Aeronáutica, a su vez, dispone que la circulación de aeronaves chilenas será libre dentro del territorio nacional y su espacio aéreo, sujeta



solamente a las restricciones impuestas conforme a la ley y que la circulación de las aeronaves civiles extranjeras se someterá, además, a lo dispuesto en los tratados en que Chile fuera parte.

Los artículos 95 a 98 definen los servicios de la aeronáutica comercial nacional e internacional.

La legislación chilena garantiza la libre entrada y competencia de las empresas de aeronavegación comercial dentro del territorio y espacio aéreo nacional, tanto chilenas como extranjeras, éstas últimas sujetas a las condiciones de reciprocidad que apliquen los demás Estados. En el hecho, por aplicación de este principio, ninguna empresa extranjera ha ingresado al mercado nacional.

Los transportadores aéreos sólo deben cumplir las normas técnicas y de seguridad establecidas por la autoridad chilena respecto de cualquier operador y gozan de amplia libertad para fijar tarifas, rutas y frecuencias de los vuelos aéreos nacionales, debiendo informar de ellas a la Junta de Aeronáutica Civil, la que debe limitarse al registro de esos antecedentes.

No puede la autoridad chilena negar discrecionalmente a una empresa que cumple los requisitos de orden técnico y de seguridad su acceso al mercado, ni condicionar su actividad a exigencias financieras o de otra índole.

No existen, pues, barreras legales o administrativas que entraben, restrinjan o discriminen arbitrariamente el ingreso al mercado aéreo nacional de cualquier operador que cumpla con los citados requisitos objetivos y generales, aplicables a todo transportista.

4.5. En lo que se refiere, en primer término, al mercado nacional de la aeronavegación comercial, de carga y de pasajeros, se observa que la participación de las empresas que han operado en este segmento ha sido la que se consigna en el informe de la Junta de Aeronáutica Civil fs. 1 a 84:

Respecto de 1993 y 1994 dicha información fue la siguiente:

<u>PASAJEROS-KILOMETROS</u>			
1993		1994 (Enero a Junio)	
LAN	46,4%	LAN	42,8%
LADECO	38,7%	LADECO	42,3%
D.A.P.	0,1%	D.A.P.	0,1%
NATIONAL	14,8%	NATIONAL	14,7%

<u>CARGA: TONELADAS-KILOMETROS</u>			
1993		1994 (Enero a Junio)	
LAN	50%	LAN	44,2%
LADECO	37,9%	LADECO	39,2%
D.A.P.	0,0%	D.A.P.	0,0%
FAST AIR	0,3%	FAST AIR	0,2%
NATIONAL	11,8%	NATIONAL	16,4%

4.6. En cuanto a rutas nacionales a Mayo de 1994, Lan Chile operaba con 16 ciudades, Ladeco con 15 y National con 11.



La frecuencia en cada ruta es variable, según sea la temporada alta o baja.

El ingreso de National al mercado produjo en algunas rutas una disminución de la demanda residual de las empresas ya establecidas, las que respondieron en un primer momento aumentando sus frecuencias en éstas u otras rutas para luego reducirlas al no observarse un desplazamiento importante y permanente de pasajeros hacia la nueva empresa.

4.7. En materia tarifaria, existe un variado y complejo sistema según se trata de temporada alta o baja. Existen tarifas normal para adultos, normal para niños o juvenil y supereconómicas adulto y menores. Tarifas diferenciadas para matrimonios, familias y grupos de viajeros, opciones de tarifas ida o ida y vuelta, excursiones por un mínimo o máximo de días, promocionales, etc. y según el servicio, tarifas clase ejecutiva, turística y económica. Estas tablas tarifarias ofrecen distintas combinaciones, cuyo manejo de ofertas funciona en las empresas y agencias de viajes en forma expedita gracias a los sistemas computacionales.

Al analizar algunos aspectos tarifarios se observa que National tiene una menor tarifa OW Normal Adulto y Niño, con respecto a Lan Chile y Ladeco, en aquellas rutas en que transporta menos pasajeros y, Lan Chile y Ladeco, establecen tarifas super económicas, en algunas rutas, entre las cuales National transporta más pasajeros.

Aunque National tiene menores tarifas OW Normal en alrededor de 12 rutas, ella transporta menos pasajeros en estas rutas. En cambio existen tarifas super económicas similares en 15 rutas atendidas por las 3 empresas

Dado lo anterior, es posible deducir que National ha optado por atender segmentos de pasajeros que, eventualmente, antes de su entrada, no eran atendidos o no existían alternativas de transporte aéreo, debido a lo cual ella, se ha posesionado en los segmentos de tarifas super económicas y juveniles, obligando a Lan Chile y Ladeco a igualar sus tarifas super económicas.

Los diversos planes y modalidades demuestran la competitividad y la libertad de las empresas para fijar las tarifas, según las necesidades del mercado nacional.

La similitud que se observa en algunas tarifas correspondientes a iguales frecuencias de ruta obedece a lo que se denomina "efectos de la cláusula de competencia". En su virtud, gracias a la fácil información tarifaria a través de las Agencias de Viaje, las empresas pueden igualar o imitar rápidamente las tarifas ofrecidas y publicitadas por la competencia, sin que ello implique necesariamente una conducta colusiva explícita de las interesadas.

4.8. De estos antecedentes es posible concluir lo siguiente, en lo que respecta al tráfico aéreo nacional:

4.8.1. El mercado nacional de las líneas aéreas, tanto en el transporte de pasajeros como de carga, se ajusta a una estructura de mercado de "empresas dominantes": Lan Chile y Ladeco, habiéndose constituido Lan Chile en la empresa líder de precios.

En efecto, en el transporte de pasajeros, ambas empresas tenían en 1989 el 98,6% del mercado y en 1993 y 1994 el 85,1%. En el transporte de carga, la participación de ambas compañías fue en 1989 en conjunto del 98,5% del mercado, en 1993 del 87,9% y en 1994 del 83,4%.

En 1991 y en 1993, la participación conjunta de ambas empresas en el transporte de pasajeros tuvo una disminución relativa respecto de su constante histórica con motivo del ingreso al mercado de nuevas compañías: Saba (actualmente desaparecida) y National, respectivamente. Lo mismo sucedió en el transporte de carga en 1993 y 1994, con la incorporación de National.

La otra empresa que actualmente opera en el mercado nacional, National Airlines, tiene carácter de empresa marginal. Inició sus operaciones el 27 de Diciembre de 1992, y entró al mercado con tarifas inferiores a las de las empresas dominantes.

Ello demuestra que en el mercado aéreo nacional, de pasajeros y de carga, las tres empresas antes mencionadas, Lan, Ladeco y National, efectivamente compiten entre sí en tarifas, frecuencias y en la calidad de la prestación de sus servicios, no obstante las limitaciones derivadas de la estructura dominante que favorecen a Lan y Ladeco.

4.8.2. Las condiciones estructurales del mercado facilitan una fácil información sobre las tarifas de las empresas por el bajo costo de esa información y el buen sistema de comunicación a través de las Agencias de Viajes, lo que facilita la imitación de las tarifas.

4.8.3. El servicio aéreo es un producto homogéneo, al que se diferencia por la calidad en la prestación del servicio, agregándole atributos para que sea percibido en forma distinta por los usuarios, lo que permite a las empresas influir sobre la demanda.

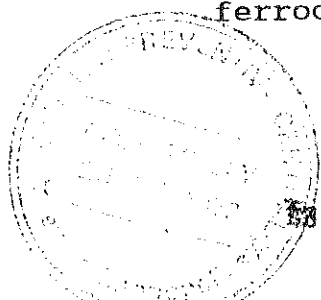
4.8.4. Por tratarse de un producto con demanda estacional, las líneas aéreas deben ajustar constantemente las tarifas de sus vuelos, las que, en general, son diversas y variables.

4.8.5. En la relación pasajero-kilómetro que mide el número de pasajeros transportados y los kilómetros volados, Ladeco tuvo un importante aumento de 38,7% en 1993 al 42,3% en 1994, y a pesar de que Lan tuvo una disminución relativa del 46,4% en 1993 al 42,8% en 1994, continúa como líder en el transporte de pasajeros.

El número de pasajeros-kilómetros a nivel nacional en 1994 se incrementó en un 18% aproximadamente respecto del mismo período del año pasado, y si bien menos pasajeros volaron por Lan en este primer semestre, los que lo hicieron fueron a puntos más alejados.

4.8.6. El mercado del transporte interno de carga y de pasajeros se caracteriza, además, por la existencia de otras alternativas que se ofrecen a los usuarios.

En cifras relativas, el transporte de pasajeros, en su mayor parte, corresponde al transporte caminero, y de ferrocarriles, siendo el transporte aéreo un segmento menor del



mercado interno. No obstante lo anterior, las vías marítima, ferroviaria y caminera no son sustitutos equivalentes con el transporte aéreo, atendida las naturales diferencias que caracterizan a estas distintas vías de transporte.

El Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ha informado lo siguiente sobre esta materia:

#### TRANSPORTE DE PASAJEROS EN 1993

Cantidad de pasajeros-kilómetro movilizados por modo y porcentajes de participación de cada uno

MODO TRANSPORTE	MILL PAS-KM	PARTICIPACION
Aéreo(a)	1.468	5,72%
Marítimo(b)	19	0,07%
Terrestre(c)+(d)	24.184	94,20%
Buses(c)	23.249	90,56%
Ferrocarriles(d)	936	3,65%
TOTAL	25.672	100,00%

#### TRANSPORTE DE CARGA EN 1993

Cantidad de toneladas-kilómetro movilizados por modo y porcentajes de participación de cada uno

MODO TRANSPORTE	MILL TON KM	PARTICIPACION
Aéreo(a)	24	0,06%
Marítimo(b)	11.860	27,64%
Terrestre(c)+(d)	31.026	72,30%
Camiones(c)	29.482	68,71%
Ferrocarriles(d)	1.544	3,60%
TOTAL	42.910	100,00%

A juicio de esa Secretaría de Estado, la competencia se verifica con más fuerza entre operadores de medios iguales, que entre medios alternativos, pudiendo realizarse una separación entre medios de transporte terrestre, marítimo y aéreo, los que entre sí tienen un limitado grado de sustitución efectiva.

Respecto del transporte aéreo, éste no tiene sustitutos directos, sobre todo en las grandes distancias como las que se dan desde Santiago a los extremos norte y austral del territorio. Los medios terrestres son sustitutos muy imperfectos y poco efectivos para el avión, como para considerar que ambos medios operan en un mismo mercado relevante.

Adicionalmente, las barreras naturales de entrada a la actividad (al menos una aeronave, importantes requerimientos de capital para iniciar la operación, conocimiento técnico y comercial de la actividad, etc), le restan dinamismo y adaptabilidad a la oferta, dificultando la entrada de nuevas





empresas, lo cual junto a un mercado pequeño como el chileno, generan condiciones propicias para que una concentración excesiva de la oferta en manos de un operador constituya un alto potencial de ejercicio monopólico.

No obstante, se puede afirmar que en el presente no existe poder monopólico real de parte de una empresa u operador a nivel de cada subsector individualmente considerado.

Por último, señala que, dadas las condiciones económicas y de mercado imperantes, no existen motivos para esperar que la participación que cada medio posee dentro del global del transporte nacional, tanto en carga como en pasajeros, se modifique en el mediano plazo, más que en términos marginales.

4.9. En lo relativo, ahora, al mercado aéreo internacional, la participación que han tenido las líneas aéreas chilenas figura en el referido informe de la Junta de Aeronáutica Civil fs. 1 a 84.

Respecto de los años 1993 y 1994 dicha participación fue la siguiente:

PASAJEROS - KILOMETROS

1993		1994 (Enero a Junio)	
LAN	20,8%	LAN	19,4%
LADECO	<u>14,7%</u>	LADECO	<u>16,6%</u>
TOTAL	35,5%	TOTAL	36,0%
AMERICANAS	17,6%	AMERICANAS	20%
EUROPEAS	25,6%	EUROPEAS	28%
SUDAMERICANAS	21,3%	SUDAMERICANAS	16%
		Y CENTRO AMERICANAS	

A su turno, en carga aérea internacional toneladas-kilómetros en 1994 (Enero a Junio) las EMPRESAS CHILENAS participaron con un 63%, incluyendo Fast Air

AMERICANAS	16%
EUROPEAS	18%
SUDAMERICANAS	3%

4.10. El tráfico internacional de pasajeros creció en 1994 en un 19% en relación al año anterior, aproximadamente.

Las aerolíneas chilenas concentran el grueso del tráfico, a lo menos desde 1989 y aumentaron del 35% en 1993 al 36% en 1994.

Lan creció en un 6% en el número de pasajeros transportados y Ladeco el 45%, si bien la primera tiene aún una mayor participación de mercado.

En el transporte internacional de carga las empresas chilenas tuvieron el 63% del mercado en 1994.



4.11. La competencia externa que enfrentan las líneas aéreas chilenas en sus vuelos internacionales presenta algunas características derivadas de las condiciones en que se desenvuelve este mercado.

En el mercado norteamericano existen ciertas limitaciones administrativas en la asignación de espacios en los aeropuertos y otras instalaciones, subsidios, apoyos financieros y ventajas en la legislación de quiebra para las empresas americanas.

El mercado europeo, a la vez, se caracteriza, en general, por la existencia de grandes empresas aéreas estatales con una tendencia a la privatización y fusión, que también reciben subsidios y aportes para financiar sus déficits.

Es efectivo que el transporte aéreo nacional es abierto, competitivo, transparente y desregulado, y que el transporte aéreo internacional se caracteriza por la existencia de algunas limitaciones que dificultan la competencia de las empresas chilenas.

Sin embargo, los antecedentes aportados por la autoridad aeronáutica, demuestran que las empresas chilenas, desde 1989 a la fecha, han mantenido en el mercado internacional una participación mayoritaria en los tráficos de pasajeros y carga relacionados con Chile, y que a pesar de las limitaciones invocadas por Lan Chile en su consulta, la posición de las empresas chilenas en este mercado mejoró proporcionalmente en 1994, situándose en conjunto en el 36% en el tráfico de pasajeros y en el 63% en el tráfico de carga.

5.- Desde otro punto de vista, cabe tener presente que la eventual reducción en el número de empresas que actualmente participan y compiten en tarifas, rutas, frecuencias y calidad del servicio en el tráfico aéreo nacional, constituiría una restricción objetiva de la competencia en el mercado interno, desde el momento que ello daría origen a un holding de dos empresas que hoy compiten entre sí, junto a una tercera, y que unidas patrimonialmente pasarían a concentrar el 85,1% del transporte de pasajeros y el 83,4% de la carga, todo lo cual conferiría a este mercado características monopólicas.

La existencia de sólo dos oferentes en el mercado nacional del transporte aéreo, en vez de las 3 empresas que hoy participan en este sector, disminuiría ciertamente la competencia, aún en el supuesto de que en la actividad de que se trata no haya barreras a la entrada, existan otros sustitutos o alternativas para los usuarios, o se trabaje a costos constantes a escala.

La posible reducción de la oferta a sólo dos competidores, uno de los cuales concentraría cerca del 85% del mercado, originaría condiciones monopólicas en el transporte aéreo nacional, toda vez que ello implicaría necesariamente integrar y unificar las operaciones del transporte. Eventualmente las tarifas de las dos mayores empresas que actualmente operan en

este mercado, tenderían a uniformarse, no obstante que de acuerdo con la negociación propuesta ambas empresas continuarían subsistiendo formalmente en forma independiente una de otra.

6.- La compra de la mayoría de las acciones de Ladeco por Lan Chile importa ciertamente elevar el grado de concentración del mercado nacional, con los consiguientes riesgos de aumento de las tarifas derivada de la inevitable integración operativa de ambas compañías y de las dificultades que tendrían estas empresas para competir entre sí una vez integradas patrimonialmente.

Sobre esta materia, en el régimen de precios y tarifas aéreas el ordenamiento vigente no contempla una regla semejante a la que encierra el Art. 29 de la Ley N° 18.168, la Ley General de Telecomunicaciones, que preve la posibilidad de que, si las condiciones del mercado no son suficientes para garantizar un sistema de libertad tarifaria para los servicios públicos telefónicos, según calificación de la H. Comisión Resolutiva, pueda la autoridad fijar tarifas para esos servicios.

Esta modalidad de fijación de precios se consulta en el Mensaje del Ejecutivo que dió lugar a la tramitación del respectivo proyecto de ley que se encuentra en trámite en el Congreso Nacional y que versa sobre diversos asuntos relacionados con la aeronavegación comercial.

En el caso de aprobarse dicho proyecto, y que, a juicio de esta Comisión, se den los presupuestos a que se refiere la consultante, señalados en el N° 1.4.3. de este dictamen, u otros factores que liberalicen más este mercado o que permitan su adecuada regulación, ello sería considerado como nuevos hechos relevantes para reexaminar sus condiciones de funcionamiento.

7.- En lo que dice relación con la afirmación de la consultante, en cuanto a que la operación de compra propuesta constituye una condición de subsistencia para ambas empresas, debe señalarse que la autoridad, en ejercicio de las atribuciones que le otorga el Art. 4 inciso tercero del mismo Decreto Ley y previo informe favorable de la H. Comisión Resolutiva, puede autorizar, en su caso, la compra de esas acciones por decreto supremo, fundado en la necesidad de proteger a las empresas nacionales en el mercado internacional por razones de conveniencia y de interés público relacionados con la estabilidad y desarrollo de las inversiones nacionales.

8.- Por las consideraciones expuestas, esta Comisión concluye, que, a su juicio, la compra de acciones de Ladeco S.A. por parte de Lan Chile S.A., que transformaría a esta última en empresa controladora de la primera, produciría efectos restrictivos de la competencia en el mercado nacional de la aeronavegación comercial, al tenor de la legislación sobre defensa de la libre competencia aprobada por el Decreto Ley N° 211, de 1973.

Por estos motivos, y teniendo presente que corresponde a esta Comisión, por disposición de los artículos 8 letra c) y 11

de ese texto legal, velar por que se mantenga la libre competencia en las actividades económicas, no procede autorizar la negociación propuesta por la consultante.

Notifíquese el presente dictamen a Lan Chile S.A., y al Fiscal Nacional Económico, y transcribese a los señores Ministros de Economía, Fomento y Reconstrucción y de Transporte y Telecomunicaciones.

El presente dictamen fue acordado en sesión de 1 de Septiembre de 1994 de esta Comisión Preventiva Central, por la unanimidad de sus miembros presente señores Juan Manuel Cruz Sánchez, Presidente; Alvaro Clarke de la Cerda; Emanuel Friedman Corvalán y Jorge Seleme Zapata.

*[Handwritten signatures and initials]*

*M. Angelica Ortega*



*[Handwritten signature]*