

**ANT.:** Denuncia contra LATAM por servicios a Isla de Pascua. Rol N° 2412-16 FNE.

**MAT.:** Minuta de archivo.

**Santiago, 03 AGO 2017**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO**

**DE : JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS**

Por la presente vía, informo al señor Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia del Antecedente, recomendando su archivo, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

**I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 11 de noviembre de 2016, ingresó a esta Fiscalía una denuncia electrónica por parte de un particular (“Denunciante”), en contra de LATAM Airlines Group S.A. (“LATAM”).
2. El denunciante indica que, por muchos años, LATAM ha sido la única aerolínea que realiza la ruta Santiago – Isla de Pascua, fijando precios excesivos. En el mismo sentido, a su juicio, estima que en las temporadas de primavera/verano los itinerarios de viajes son escasos y sus elevados valores serían similares a los de vuelos a Europa u otro destino lejano, siendo un vuelo de cabotaje nacional (dentro de Chile). En virtud de lo anterior, solicita a esta Fiscalía investigar eventuales infracciones a la libre competencia.
3. Es relevante señalar que las tarifas que LATAM establece en la ruta Santiago – Isla de Pascua están limitadas por un sistema de regulación de precios denominado “Plan de Autorregulación Tarifaria” (“Plan”), que se describe a continuación, y que tiene como objetivo –entre otros– restringir su capacidad de fijar precios excesivos en rutas donde no enfrenta competencia. Por lo anterior, el análisis realizado se enfoca en determinar si LATAM ha cumplido,

en la ruta analizada, con las tarifas máximas establecidas conforme al citado Plan.

### **I.1. RESOLUCIONES EN SEDE DE LIBRE COMPETENCIA RESPECTO DE LATAM Y EL PLAN DE AUTORREGULACIÓN**

4. La H. Comisión Resolutiva, a través de la Resolución N° 445/1995<sup>1</sup>, declaró que la adquisición de las acciones de Ladeco S.A. por parte de Lan Chile S.A. —de autorizarse por vía legislativa— no infringiría la legislación aprobada en el Decreto Ley N° 211. Sin perjuicio de lo anterior, también estableció que Lan Chile y Ladeco debían dar cumplimiento a una serie de instrucciones de carácter general<sup>2</sup>, dentro de las cuales se contempló el establecimiento de un Plan de Autorregulación Tarifaria, distinguiendo entre dos tipos de mercados en las rutas nacionales: Competitivos y No Competitivos.
5. Mediante la Resolución N° 496/1997<sup>3</sup>, la H. Comisión Resolutiva declaró que el Plan propuesto cumplía con las condiciones establecidas en la Resolución N° 445/1995, y si bien ha estado sujeto a diversas modificaciones, aún se encuentra vigente en la actualidad.
6. En términos generales, el Plan sigue la distinción establecida en la Resolución N° 445/1995 entre mercados Competitivos y No Competitivos, y establece la forma en que se calculan las tarifas de ambos mercados, utilizando como medida de comparación el *yield*<sup>4</sup>. De esta forma, la regla general es que, para cierto rango de kilómetros, las Rutas No Competitivas no pueden tener un *yield* mensual superior al de las Rutas Competitivas.
7. A través de la Resolución N° 37/2011<sup>5</sup>, el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia aprobó la fusión de LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A.

---

<sup>1</sup> Resolución CR N° 445/95. Instrucciones para el mercado aéreo nacional. 10 de agosto de 1995. Disponible en: [http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2011/04/reso\\_0445\\_1995.pdf](http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2011/04/reso_0445_1995.pdf) [Consulta: 06 de julio de 2017].

<sup>2</sup> *Ibid.* Considerando décimo tercero.

<sup>3</sup> Resolución CR N° 496/1997. Sobre Plan de Autorregulación Tarifaria de LAN y LADECO. 28 de octubre de 1997. Disponible en: [http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2011/04/reso\\_0496\\_1997.pdf](http://www.fne.gob.cl/wp-content/uploads/2011/04/reso_0496_1997.pdf) [Consulta: 06 de julio de 2017].

<sup>4</sup> “*Yield*: corresponde a los ingresos por pasajero-kilómetro obtenidos por la aerolínea en cada vuelo o ruta. Se obtiene dividiendo los ingresos operacionales de la aerolínea por el total de RPK [*Revenue Passenger Kilometres*] en un vuelo o ruta”. *Ibid.* p. 5.

<sup>5</sup> Ver *supra*, nota al pie N° 4.

(LATAM), condicionado al cumplimiento de diversas condiciones, tanto estructurales como conductuales. Dentro de estas últimas, el H. Tribunal se refirió al Plan en la Condición Quinta, indicando que LATAM debe cumplirlo íntegramente y efectuar determinadas modificaciones, como por ejemplo:

- i. Considerar promedios ponderados por kilometro-pasajero en vez de utilizar promedios simples para efectos de comparar los *yields* de tramos de Rutas Competitivas y No Competitivas;
- ii. Considerar a LAN Chile y a LAN Express (y a cualquier otra empresa perteneciente al grupo LATAM que opere en las rutas comprendidas en el Plan) como un mismo grupo económico, obteniendo un único *yield* de dicho grupo para la comparación de Rutas No Competitivas con las denominadas Competitivas, y con las internacionales, y;
- iii. Agregar la ruta Santiago – Bogotá en el numeral III.1.8) del Plan<sup>6</sup>.

## I.2. PLAN DE AUTORREGULACIÓN TARIFARIA VIGENTE

8. El Plan actualmente vigente<sup>7</sup>, en primer lugar, establece dos tipos de mercados para las rutas nacionales que son servidas por aerolíneas pertenecientes a LATAM: (i) Rutas Competitivas, entendiéndose como aquellas rutas en las cuales otra línea distinta a la del Grupo LATAM accede, al menos, con una frecuencia diaria; y (ii) Rutas No Competitivas, definidas como aquellas rutas que no cumplen con la condición anterior.
9. La condición principal que debe cumplir LATAM es que el *yield* cobrado en Chile por las empresas del grupo en las Rutas No Competitivas no puede ser

<sup>6</sup> La Condición Quinta de la Resolución TDLC N° 37/2011 versa de la siguiente manera:

“V.1. LATAM deberá cumplir íntegramente el Plan de Autorregulación aprobado por la Comisión Resolutiva mediante Resolución N° 496 de 1997 y por este Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en Resolución N° 9/2005, debiendo efectuar las siguientes modificaciones al mismo: (i) para efectos de comparar los *yields* de tramos de Rutas Competitivas y No Competitivas, deberá considerar promedios ponderados por km.-pasajero en vez de utilizar promedios simples; (ii) para los mismos efectos, deberá considerar a LAN Chile y a LAN Express (así como a cualquier empresa perteneciente al grupo LATAM que opere las rutas comprendidas en el Plan) como un mismo grupo económico, obteniendo un único *yield* de dicho grupo para la comparación de rutas nacionales No Competitivas con las denominadas Competitivas, y con las internacionales, y; (iii) en el numeral III.1.8) del Plan de Autorregulación, deberá agregar la ruta Santiago-Bogotá.

V.2. Para estos efectos, LAN deberá presentar ante este Tribunal por vía incidental, para su aprobación, una versión consolidada del Plan de Autorregulación que incluya las modificaciones indicadas precedentemente, dentro de 30 días hábiles contados desde la fecha de perfeccionamiento de la Operación”.

<sup>7</sup> Presentado por LATAM a fojas 542 y siguientes del cuaderno de cumplimiento incidental, expediente TDLC Rol NC N° 388-11, y aprobado por resolución del H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia de fecha 6 de septiembre de 2012.

superior al *yield* cobrado en Chile en los Mercados Competitivos de distancias equivalentes (conjunto de rutas en intervalos de 200 kilómetros), en el mismo periodo (mensual), sin perjuicio de la existencia de excepciones en caso de no hallarse un tramo competitivo de comparación<sup>8</sup>.

10. Asimismo, y de manera mensual, para dar cumplimiento al Plan debe compararse para cada tramo de distancia, el *yield* promedio ponderado por pasajero-kilómetro de los últimos seis meses cobrado en Chile en los Mercados o Rutas Internacionales de Referencia<sup>9-10</sup> con el valor promedio ponderado por pasajero-kilómetro en los Mercados No Competitivos, en el semestre respectivo. En este punto, el resultado de las Rutas Internacionales de Referencia no puede ser inferior en un 5% al *yield* de las aerolíneas de LATAM en cada uno de los tramos de distancia de las Rutas No Competitivas.
11. Finalmente, se aceptará un desajuste máximo de un 10% al segundo mes de que una Ruta Competitiva se transforme en Ruta No Competitiva y viceversa, debiendo procederse con el cumplimiento estricto del Plan al tercer mes.

### I.3. REGULACIÓN SECTORIAL

12. El artículo 3º de la Ley N° 16.752<sup>11</sup> indica las diversas atribuciones que posee la Dirección General de Aeronáutica Civil (“DGAC”), dentro de las cuales se encuentran las facultades para: (i) dictar normas técnicas en resguardo de la

---

<sup>8</sup> En efecto, en caso de que en un tramo de distancia no exista un grupo de rutas competitivas para comparar con las Rutas No Competitivas, se calculará el *yield* competitivo que habría tenido ese tramo de distancia, sobre la base de la relación histórica existente entre la tarifa de ese tramo y los tramos anterior y siguiente, en los tres meses precedentes, con un rango histórico máximo de seis meses.

Luego, si no existe un grupo de Rutas Competitivas de distancia equivalente a un grupo de Rutas No Competitivas, se usará el *yield* mensual promedio ponderado por pasajero-kilómetro de los grupos de rutas competitivas consideradas en los tramos de distancia inmediatamente anterior y/o siguiente.

Cuando tampoco existan tramos equivalentes en esos rangos, se usará el *yield* mensual promedio ponderado por pasajero-kilómetro cobrado en Chile, de los mercados internacionales de referencias que corresponden a las rutas Santiago – Buenos Aires; Santiago – Montevideo; Santiago – Sao Paulo; Santiago – Rio de Janeiro y Santiago – Bogotá.

<sup>9</sup> Los Mercados/Rutas Internacionales de Referencia son Santiago – Buenos Aires; Santiago – Montevideo; Santiago – Sao Paulo; Santiago – Rio de Janeiro y Santiago – Bogotá.

<sup>10</sup> Asimismo, cuando se use como referencia las tarifas de Rutas Internacionales de Referencia, éstas deberán corregirse en función de la tasa efectiva de Impuestos al Valor Agregado (IVA) al que estén afectas para así evitar el efecto de dicho tributo, indicando, en la información que se remita a la Junta de Aeronáutica Civil, el factor respectivo y el fundamento de sus variaciones, si las hubiere.

<sup>11</sup> Ley N° 16.752, que fija la organización y funciones y establece disposiciones generales a la Dirección General de Aeronáutica Civil.

navegación aérea y de los recintos aeroportuarios<sup>12</sup>; y (ii) dictar normas para que la operación de las aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad aérea<sup>13</sup>. El fundamento de estas facultades para regular materias de orden técnico u operacional guarda relación con el resguardo de la seguridad aérea, pues de tal modo es posible la prevención y/o repetición de accidentes aéreos.

13. En tal sentido, mediante la Resolución N° 465/2015<sup>14</sup>, la DGAC aprobó la Norma Aeronáutica DAN 14 06, para la Operación del Aeropuerto de Mataveri (“DAN 14 06”), que establece requisitos más estrictos para operar en ese aeropuerto, dadas sus condiciones geográficas.
14. Para el uso del Aeropuerto Mataveri (SCIP), el DAN 14 06 distingue entre su uso como aeropuerto de destino y como alternativa en ruta. Así, si un explotador comercial regular solicita el uso del Aeropuerto Mataveri como aeropuerto de destino, deberá tener aprobada una capacidad de operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) de 180 minutos o superior<sup>15-16</sup>. En el caso que un explotador comercial regular solicite el uso del Aeropuerto Mataveri como alternativa de ruta, deberá tener aprobada una capacidad de operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) de 240 minutos o superior<sup>17</sup>.
15. Adicionalmente, el DAN 14 06 establece otros requisitos especiales en relación a la capacidad de comunicaciones, el deber de solicitar permiso en

---

<sup>12</sup> Ley N° 16.752, artículo 3°, letra h). “Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil: (...) h) Dictar normas técnicas en resguardo de la seguridad de la navegación aérea y de los recintos aeroportuarios y proporcionar, en el marco de los estudios, proyección, construcción, mantenimiento, reparación y mejoramiento de los aeródromos y de sus edificios o instalaciones, su asesoría técnica a la Dirección de Aeropuertos del Ministerio de Obras Públicas.

<sup>13</sup> Ley N° 16.752, artículo 3°, letra q). “Corresponderá a la Dirección General de Aeronáutica Civil; (...) q) Dictar normas para que la operación de aeronaves se efectúe dentro de los límites de la seguridad aérea.

<sup>14</sup> Resolución N° 465, del 29 de octubre de 2015, que aprueba Edición 1 de la Norma Aeronáutica DAN 14 06 Operación en el Aeropuerto Mataveri (SCIP). Disponible en: [https://www.dgac.gob.cl/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/documents/dan-14\\_06-20151103.pdf](https://www.dgac.gob.cl/portalweb/rest-portalweb/jcr/repository/collaboration/sites%20content/live/dgac/documents/dan-14_06-20151103.pdf) [Consulta: 07 de julio de 2017].

<sup>15</sup> DAN 14 06. Párrafo N° 2.1.1.

<sup>16</sup> El DAN 14 06 define Operador Regular como “el que presta servicios de transporte aéreo en forma continua y sistemática de acuerdo con condiciones prefijadas, tales como itinerarios y horarios”. A su vez, se define Operación con Tiempo de Operación Extendido (EDTO) como “la operación de una aeronave con dos o más motores turbina, donde el tiempo de desviación a un aeropuerto de alternativa en ruta es mayor que el umbral establecido por el Estado de Chile”.

<sup>17</sup> DAN 14 06. Párrafo N° 2.1.2.

caso de vuelos no regulares y la consignación de un plan de vuelo que indique el punto crítico de éste<sup>18</sup>.

16. El fundamento tras todas estas exigencias es que el Aeropuerto Mataveri es un “aeropuerto aislado” ya que, por su ubicación insular, es un aeropuerto de destino para el cual no hay aeropuerto de alternativa adecuado<sup>19</sup>. De hecho, como consta en la Figura N° 1, los aeropuertos más cercanos son el Aeropuerto Totegegíe (GMR) en la Polinesia Francesa; el Aeropuerto Internacional Arturo Merino Benítez (SCL) en Chile y el Aeropuerto Faa’a (PPT) en la Polinesia Francesa, a 2.603, 3.759 y 4.255 km., respectivamente<sup>20</sup>.

**FIGURA N° 1:** Aeropuertos cercanos al Aeropuerto Mataveri (SCIP).



**Fuente:** Elaboración propia en Great Circle Mapper.

<sup>18</sup> Según el DAN 16 01, punto crítico corresponde “al punto a lo largo de la ruta considerado como el más crítico con respecto al requerimiento de combustible, con el cual el avión puede proceder al destino o iniciar un desvío a otro aeropuerto”.

<sup>19</sup> El DAN 16 01 define aeródromo aislado en términos similares al de la presente Minuta.

<sup>20</sup> GREAT CIRCLE MAPPER. <http://www.gcmap.com/mapui?P=SCIP-SCL,+SCIP-GMR,+SCIP-PPT&MS=bm&PM=b:disc9%2b%22%25A+%28%25N%25,+C%29%2213&DU=km> [Consulta: 07 de julio de 2017].

## II. ANÁLISIS DE LA CONDUCTA DENUNCIADA

### II.1. LA INDUSTRIA

17. El H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ha descrito a la industria aeronáutica como “un sistema de rutas que conectan los aeropuertos en distintas ciudades dentro del país y con el resto del mundo”<sup>21</sup>. Asimismo, ha señalado que dicha industria se caracteriza principalmente porque los ingresos y los costos de transportar pasajeros y/o carga en las diferentes rutas son interdependientes, como resultado de la presencia de economías de densidad, de escala y de ámbito<sup>22</sup>.
18. Considerando que muy pocos pares de origen y destino pueden generar suficiente demanda diaria para tener vuelos directos<sup>23</sup>, las empresas aeronáuticas han desarrollado diversos modos de operar, existiendo principalmente dos modelos de aerolíneas: aerolíneas “tradicionales”<sup>24</sup> o de red (*legacy carriers* o *network carriers*) y aerolíneas de bajo costo (*low-cost* o *no-frills carriers*)<sup>25</sup>. Ambos modelos constituyen los dos extremos del negocio aeronáutico, encontrándose también aerolíneas con modelos intermedios, como son las denominadas *hybrid low-fare carriers*<sup>26</sup>.
19. Las diferencias entre aerolíneas radican principalmente en: (i) la forma de operar de la respectiva aerolínea (modelos “*hub and spoke*”, en oposición a modelos de punto a punto); y (ii) el nivel de servicios ofrecidos a los pasajeros (todo servicio en oposición a servicios mínimos)<sup>27</sup>; ajustando su modelo de negocios según los distintos tipos de usuarios a los que buscan apuntar. Así,

<sup>21</sup> Sentencia TDLC N° 44/2006. *Demanda de Sky Service S.A. en contra del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y otros*, considerando vigésimo segundo.

<sup>22</sup> *Ibid.*

<sup>23</sup> Reporte conjunto de la Comisión Europea y del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, *Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches*, 16 de noviembre de 2010, párrafo N° 13. Disponible en: [http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/joint\\_alliance\\_report.pdf](http://ec.europa.eu/competition/sectors/transport/reports/joint_alliance_report.pdf) [Consulta: 07 de julio de 2017].

<sup>24</sup> El término tradicional se debe a que estas son las aerolíneas que operaban antes de la desregulación del mercado aéreo en los Estados Unidos y Europa.

<sup>25</sup> Reporte conjunto de la Comisión Europea y del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, *Transatlantic Airline Alliances: Competitive Issues and Regulatory Approaches*, párrafo N° 10.

<sup>26</sup> *Ibid.*

<sup>27</sup> Ver Case N° COMP/M.4439- *Ryanair/Aer Lingus*, párrafo N° 41.

las líneas aéreas de red ofrecen una mayor cantidad de servicios y frecuencias, de modo tal de ser atractivas para pasajeros de negocios, mientras que las de bajo costo están orientados a pasajeros no corporativos y más sensibles al precio (de turismo o que visitan familiares o amigos).

20. Primeramente, las aerolíneas de red operan a través de un sistema denominado *hub and spokes*, en virtud del cual atraen pasajeros de diversos destinos a un punto en común desde el cual dispersan a sus destinos finales<sup>28</sup>. Al dirigir los pasajeros a través de su centro o *hub*, las aerolíneas de red pueden asegurar una conexión de cualquier origen a cualquier destino con un número limitado de rutas y pueden llenar sus aviones más fácilmente<sup>29</sup>.
21. Al respecto, el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ha indicado que esta modalidad permite: (a) reducir considerablemente el número de viajes de ida y vuelta necesarios para llevar a un determinado número de pasajeros en un conjunto de pares de ciudades origen-destino, (b) aprovechar las economías de escala relacionadas con el tamaño del avión, (c) atender destinos que de otra forma no serían económicamente viables y (d) ofrecer un mayor número de frecuencias entre pares de ciudades<sup>30</sup>.
22. Para llevar a cabo lo anterior, las líneas aéreas de red habitualmente forman parte de alianzas globales, o buscan socios comerciales, con tal de ampliar su cobertura de red y aumentar sus opciones de servicio, permitiendo el acceso a un mayor número de usuarios<sup>31-32</sup>, lo que es poco usual en líneas de bajo costo<sup>33</sup>.

<sup>28</sup> Ver Caso N° COMP-M.3280, *Air France/KLM*, párrafo N° 17; Caso COMP-M.4439, *Ryanair/Aer Lingus*, párrafo N° 42.

<sup>29</sup> Ver Caso N° COMP-M.4439, *Ryanair/Aer Lingus*, párrafo N° 42.

<sup>30</sup> Sentencia TDLC N° 44/2006. *Demanda de Sky Service S.A. en contra del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y otros*, considerando vigésimo tercero.

<sup>31</sup> En tal sentido, el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ha señalado que "las economías de densidad y de ámbito generan incentivos a las aerolíneas para fusionarse y realizar alianzas conjuntas con otras aerolíneas, de manera de aumentar el número de rutas y de frecuencias por ruta ofrecidas". Sentencia TDLC N° 44/2006. *Demanda de Sky Service S.A. en contra del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y otros*, considerando vigésimo quinto.

<sup>32</sup> Las razones por las cuales las aerolíneas celebran contratos de cooperación son variadas, siendo uno de ellas la intención de expandir sus servicios y obtener ganancias adicionales, sin embargo, también abarca razones compartir los riesgos de una ruta, o crear proyectos de tecnología de la información. Ver Reporte conjunto de la Comisión Europea y del Departamento de Transporte de los Estados Unidos. Óp. Cit., párrafo N° 16.

<sup>33</sup> Ver Caso N° COMP-M.3280, *Air France/KLM*, párrafos N° 10 y 11.

23. Por su parte, las aerolíneas de bajo costo realizan fundamentalmente vuelos entre orígenes y destinos de alta demanda, siendo cada ruta en principio operada de manera independiente de las demás, sin perjuicio de que cuenten con un aeropuerto base desde el cual operan<sup>34-35</sup>.
24. Adicionalmente, las aerolíneas también se distinguen por los servicios que ofrecen a sus pasajeros, tales como servicios de reserva, programas de fidelidad o pasajero frecuente, servicios en tierra (tales como, *lounge*, manejo de equipaje), servicios en el aire (tales como, diferentes tipos de cabinas, comida y bebestibles complementarios, cantidad de tripulación) o aeropuerto de destino (por ejemplo, aeropuertos primarios cerca del centro de la ciudad o aeropuertos secundarios ubicados en las afueras). Así las aerolíneas de red tienden a ofrecer la amplia gama de servicios complementarios, mientras que las de bajo costo ofrecen una cantidad de servicios muy inferior, lo que les permite ofrecer tarifas menores<sup>36</sup>.
25. En lo que respecta al tráfico nacional de pasajeros, LATAM es la principal línea aérea del país. De acuerdo a información de la Junta de Aeronáutica Civil (“JAC”), LATAM ha mantenido altas participaciones a nivel de cabotaje nacional, superando el 70% del total de pasajeros transportados durante 2016 y enero a mayo de 2017<sup>37</sup>. Por su parte, Sky Airline es en Chile el segundo actor de mercado, con una participación cercana al 25% durante el mismo periodo. Finalmente, el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia ha señalado que LATAM ha mantenido una posición dominante en el país<sup>38</sup>.
26. Teniendo en consideración lo precedentemente señalado, y conforme a la denuncia del antecedente, la ruta relevante que debe analizarse para el presente caso, es la ruta Santiago – Isla de Pascua, la que pasaremos a revisar a continuación.

<sup>34</sup> Ver Caso N° COMP-M.4439, *Ryanair/Aer Lingus*, párrafos N° 43 y 44.

<sup>35</sup> La base de una aerolínea de bajo costo es diversa al *hub* de una aerolínea de red. En efecto, el *hub* se refiere al punto en el cual las aerolíneas conectan el tráfico a su red, mientras que el término base es utilizado para referirse al punto en el cual las aerolíneas concentran sus operaciones. *Ibid*, párrafo N° 44.

<sup>36</sup> Ver Caso N° COMP-M.4439, *Ryanair/Aer Lingus*, párrafo N° 49.

<sup>37</sup> Información de estadística históricas, Junta Aeronáutica Civil.

<sup>38</sup> Resolución TDLC N° 37/2011. *Consulta de CONADECUS sobre operación de concentración entre LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A.*, considerando N° 193.

## II.2. Ruta Santiago – Isla de Pascua

27. Primeramente, la ruta Santiago – Isla de Pascua es un tramo que conecta los aeropuertos Arturo Merino Benítez y Mataverí, respectivamente y que posee una distancia de 3.750 km., lo cual la transforma en la ruta de mayor distancia dentro del territorio nacional en vuelos regulares. Es un viaje que, en dirección Santiago – Isla de Pascua, tiene una duración estimada 5 horas con 55 minutos, y en dirección Isla de Pascua – Santiago, dura aproximadamente 4 horas con 30 minutos<sup>39</sup>.
28. LATAM es la única aerolínea que actualmente opera esta ruta mediante vuelos regulares. En los vuelos de ida (Santiago – Isla de Pascua), LATAM acostumbra a realizar el transporte de pasajeros con un vuelo diario, principalmente en los vuelos LA 841, LA 843 y LA 833<sup>40</sup>. Asimismo, en los vuelos de vuelta (Isla de Pascua – Santiago), el transporte de pasajeros se realiza mayoritariamente en los vuelos LA 842, LA 844 y LA 836<sup>41</sup>. El modelo de avión usualmente utilizado es el Boeing 787-8/9 Dreamliner<sup>42</sup>.
29. En cuanto a la cantidad de pasajero transportados en la ruta, para el periodo agosto 2015 – julio 2016, entre los vuelos de ida y vuelta, LATAM transportó 205.497 pasajeros<sup>43</sup>, con un promedio mensual de 17.125 pasajeros<sup>44</sup>. Asimismo, el periodo de mayor transporte de pasajeros es la época estival (enero y febrero), superando los 19.000 pasajeros mensuales<sup>45</sup>, ida y vuelta.
30. Uno de los motivos por los que LATAM sería la única aerolínea que realiza esta ruta guardaría relación con las exigencias técnicas y regulatorias vigentes. En específico, la DAN 14 06 de la DGAC, como se expuso precedentemente<sup>46</sup>, exige que los explotadores comerciales regulares que deseen utilizar el Aeropuerto de Mataverí como aeropuerto de destino o como

<sup>39</sup> Información de vuelos entre Santiago e Isla de Pascua, en el sitio web de LATAM [www.latam.com](http://www.latam.com). [Consulta: 30 de junio de 2017].

<sup>40</sup> Respuesta de LATAM de fecha 28 de diciembre de 2016, en razón del Oficio Ord. N° 2147 FNE.

<sup>41</sup> *Ibid.*

<sup>42</sup> Información de vuelos entre Santiago e Isla de Pascua, en el sitio web de LATAM [www.latam.com](http://www.latam.com). [Consulta: 30 de junio de 2017].

<sup>43</sup> Información de estadística históricas, Junta Aeronáutica Civil.

<sup>44</sup> *Ibid.*

<sup>45</sup> *Ibid.*

<sup>46</sup> *Ver supra*, párrafo N° 16 y ss.

alternativa de ruta, deban tener aprobada una capacidad de operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) de 180 minutos o superior, o de 240 minutos o superior, respectivamente, lo que limita el tipo de aviones que pueden ser utilizados en la ruta e impone un costo adicional a los que se incurren en rutas de similar extensión, pero que cuentan con uno o más aeropuertos alternativos.

31. Si bien podría estimarse que esta exigencia de certificación para los aviones que realizan la ruta Santiago – Isla de Pascua dificultaría la entrada de nuevos competidores al imponer un costo adicional para operar en esta ruta, no es posible concluir que es una barrera a la entrada injustificada, pues su fundamento guarda relación con el resguardo de la seguridad aérea.
32. La justificación de la exigencia regulatoria contenida en el DAN 14 06 es por el carácter aislado del Aeropuerto Mataveri; una mayor capacidad de operación con tiempo de desviación extendido (EDTO) ayuda a prevenir riesgos y accidentes en la ruta Santiago – Isla de Pascua, considerando que no hay aeropuertos en el intermedio de la ruta que puedan servir para un aterrizaje de urgencia.
33. En cuanto a las condiciones de entrada, además de las barreras propias de la industria<sup>47</sup>, de los antecedentes recabados para esta ruta en particular es posible indicar que es muy poco probable que alguna otra aerolínea nacional esté interesada en iniciar operaciones en ella, considerando que estas se han enfocado en rutas con mayor demanda, bajo modelos *low cost*, y no cuentan con alianzas relevantes que les permitan agregar pasajeros hacia o desde esta ruta.

### **II.3. CUMPLIMIENTO DEL PLAN DE AUTORREGULACIÓN EN LA RUTA SANTIAGO – ISLA DE PASCUA**

34. En consideración a lo establecido en el Plan y a las características de la ruta Santiago – Isla de Pascua descritas precedentemente, la ruta en comento

---

<sup>47</sup> Por ejemplo, amplitud y densidad de la red de LATAM dentro del territorio nacional, manejo del *hub* de Santiago, Programa de Pasajero Frecuente, Importancia de la marca LATAM en Chile, entre otras. Véase Aporte de Antecedentes Fiscalía Nacional Económica, de fecha 4 de noviembre de 2016, en autos caratulados “Consulta de la Asociación Chilena de Empresas de Turismo A.G. sobre operación de concentración LATAM Airlines Group, American Airlines Inc. Y otras”, Rol NC N° 434-2016 TDLC, fojas 1758.

pertenece a las Rutas No Competitivas y, además, su grupo de comparación son las Rutas Internacionales de Referencia, dada la ausencia de rutas nacionales en el mismo rango de distancia.

35. De esta forma, para constatar si LATAM ha establecido tarifas excesivas que infrinjan el Plan, esta División solicitó información del periodo agosto 2015-julio 2016, respecto de: (i) todos los cupones de pasajeros transportados en la ruta Santiago – Isla de Pascua; (ii) todos los cupones de pasajeros transportados en las rutas consideradas como Mercados Internacionales de Referencia; y (iii) la cantidad de pasajeros en los vuelos de las rutas bajo análisis, entre otras variables.
36. En relación a la información acompañada respecto de la ruta Santiago – Isla de Pascua, LATAM señaló<sup>48</sup> que para el cálculo del *yield* del Plan, los pasajeros considerados representan cerca del [60%-80%][1]<sup>49</sup> de los pasajeros totales transportados, de los cuales el [80%-100%][2] corresponden a cupones de tickets emitidos por aerolíneas de LATAM.
37. La Tabla N° 3 siguiente presenta el cumplimiento del Plan en la ruta Santiago – Isla de Pascua, mensualmente, durante el periodo agosto de 2015 a julio de 2016, medido como el cociente existente en los *yield* de la ruta en comento respecto de los Mercados Internacionales de Referencia.

**Tabla N° 3:** Ratio entre *Yield* mensual entre ruta Santiago – Isla de Pascua y de las Rutas Internacionales de Referencia.

Periodo		Ratio <i>Yield</i> SCL-IPC y Rutas Internacionales
<b>2015</b>	Agosto	0.60
	Septiembre	0.68
	Octubre	0.72
	Noviembre	0.79
	Diciembre	0.82
<b>2016</b>	Enero	0.77
	Febrero	0.75
	Marzo	0.82
	Abril	0.81
	Mayo	0.79
	Junio	0.72

<sup>48</sup> Respuesta de LATAM de fecha 17 de marzo de 2016, en razón del Oficio Ord. N° 0214 FNE.

<sup>49</sup> En adelante, [#] corresponde a información confidencial aportada por LATAM. Véase Anexo Confidencial

	Julio	0.68
--	-------	------

- Fuente:** Elaboración propia en base a información obtenida en etapa de admisibilidad.
38. Asimismo, la Tabla N° 4 muestra el cumplimiento del Plan, mes a mes, en la ruta Santiago – Isla de Pascua, respecto del *yield* promedio de 6 meses anteriores en los mismos Mercados Internacionales de Referencia, entre enero y julio de 2016.

**Tabla N° 4:** Ratio entre *Yield* mensual de ruta Santiago – Isla de Pascua y el promedio de 6 meses anteriores en Rutas Internacionales de Referencia.

Periodo		Ratio <i>Yield</i> SCL-IPC y Rutas Internacionales (%)
2016	Enero	0.69
	Febrero	0.72
	Marzo	0.74
	Abril	0.75
	Mayo	0.75
	Junio	0.74
	Julio	0.72

**Fuente:** Elaboración propia en base a información obtenida en etapa de admisibilidad.

39. En atención a los antecedentes analizados, el Plan de Autorregulación aplicado a la ruta Santiago – Isla de Pascua ha sido cumplido, toda vez que los *yield* calculados para dicha ruta son sistemáticamente inferiores a los calculados en las Rutas Internacionales de Referencia, presentando *yields* que representan entre un 82% y 60% de los *yield* de sus rutas de comparación, según el periodo de análisis que se esté observando.
40. De esta forma, aun cuando los precios puedan ser estimados como altos en la ruta Santiago – Isla de Pascua, de momento no se puede concluir que estos sean excesivos, toda vez que: (i) en el presente análisis se ha asumido que el Plan efectivamente restringe un eventual comportamiento explotativo por parte de LATAM; (ii) que las tarifas de la ruta no generan ingresos (por pasajero/km) superiores a los comparables en otras rutas calificadas por el mismo Plan como “competitivas”; y (iii) LATAM no incumple el Plan en esta ruta.

### III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIÓN

41. En virtud de todo lo anteriormente indicado, esta División estima que las eventuales conductas anticompetitivas en el mercado aéreo que fueron manifestadas en la denuncia del Antecedente no han podido ser acreditadas.
42. A mayor abundamiento, del análisis de los antecedentes recabados, es posible concluir que (i) las exigencias regulatorias exigidas por la Dirección General de Aeronáutica Civil en la DAN 14 06 guardan relación con el carácter aislado que posee el Aeropuerto Mataverí; (ii) que esas exigencias generan costos adicionales a los de rutas de distancia equivalente; y, (iii) LATAM ha dado cumplimiento al Plan de Autorregulación Tarifaria respecto de la ruta Santiago – Isla de Pascua, con *yields* consistentemente inferiores a los de rutas internacionales calificadas como “competitivas”.
43. Por lo tanto, se recomienda al Sr. Fiscal, salvo su mejor parecer, el archivo de esta denuncia.

Saluda atentamente a usted,

  
PSE

  
GASTÓN PALMUCCI  
JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS