

ANT.: Denuncia de H. Diputados contra LAN por conductas constitutivas de atentados a la libre competencia. Rol N° 2118 - 12 FNE.

MAT.: Minuta de archivo.

Santiago, 19 MAR 2013

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO
DE : JEFE DIVISIÓN DE INVESTIGACIONES

Por la presente vía, informo al Sr. Fiscal acerca de la admisibilidad de la denuncia, recomendando archivar el Antecedente, en virtud de las razones que se exponen a continuación:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 1 de agosto de 2012, dos H. Diputados denunciaron a Lan Airlines S.A. ("LAN")¹ ante la Fiscalía Nacional Económica ("FNE"), por eventuales conductas contrarias a la libre competencia en el mercado nacional de transporte aéreo de pasajeros.
2. Los denunciantes señalan que LAN estaría realizando una serie de prácticas abusivas y anticompetitivas en razón de su posición dominante en el mercado. Dicha compañía realizaría estos actos con el objeto de mantener y asegurar esa posición.
3. Dado lo anterior, solicitan que se investiguen los eventuales incumplimientos de las resoluciones que la autoridad regulatoria ha definido para este mercado, el sistema de asignación de *slots* que tienen los actuales actores en los aeropuertos de la Región de Magallanes y Antártica

¹ Con fecha 22 de junio de 2012, se materializó la operación de concentración entre LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., conformando así el conglomerado aéreo "LATAM Airlines Group S.A.". Por tanto, cuando se hace referencia a LAN se debe entender como equivalente a LATAM, salvo que se indique lo contrario. La misma referencia se hará en relación a Lan Express (Transporte Aéreo S.A.), la que será definida también como LAN, dado su carácter de filial.

Chilena y las posibles vulneraciones de LAN a las normas sobre libre competencia establecidas en el Decreto Ley N° 211 (“**DL 211**”). Asimismo los H. Diputados solicitan que se revisen eventuales situaciones de abuso a los derechos de los pasajeros de la ruta Santiago - Punta Arenas y viceversa (“**Stgo. - Pta. Arenas**”), y el cálculo de los *yields* para las rutas más extensas del transporte nacional de pasajeros. Posteriormente, con fecha 16 y 22 de octubre de 2012, los denunciantes aportan a esta Fiscalía antecedentes complementarios, para que se investiguen las conductas practicadas, tanto por LAN como por Sky Airlines S.A. (“**Sky**”), en el transporte aéreo de pasajeros en Chile, específicamente en la ruta Stgo. - Pta. Arenas.

II. ANÁLISIS DEL MERCADO

4. En el ámbito aeronáutico chileno es posible encontrar los siguientes agentes económicos y organismos que ejercen potestades regulatorias: las aerolíneas que operan la ruta, la Dirección General de Aeronáutica Civil (“**DGAC**”), la Junta Aeronáutica Civil (“**JAC**”), los concesionarios de los aeropuertos y las empresas de asistencia en tierra a aeronaves o *Ground Handling*.
5. Según el sitio oficial de la JAC², las aerolíneas que operan a nivel nacional son: LAN, Sky, Aerolínea Principal Chile S.A. (“**PAL**”), y Aerovías DAP (“**DAP**”). En el caso de las empresas concesionarias de aeropuertos, en Santiago (“**Stgo.**”) el concesionario de Arturo Merino Benítez es SCL Terminal Aéreo Santiago S.A. Sociedad Concesionaria (“**SCL**”); en Punta Arenas, el aeropuerto Carlos Ibáñez del Campo es gestionado por el Consorcio Aeroportuario Magallanes S.A. Sociedad Concesionaria (“**Concesionaria Magallanes**”); y en Puerto Montt (“**Pto. Montt**”), aeropuerto que es escala para vuelos en la ruta Stgo. - Pta. Arenas, el

² Según información disponible en el sitio *web* oficial de la JAC <<http://www.jac-chile.cl/estadisticas/15-informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/43-estadisticas-ano-2012.html>> [última visita: 19 de noviembre de 2012].

aeropuerto El Tepual es administrado por la Sociedad Concesionaria Aeropuerto de Puerto Montt S.A. (“**Concesionaria Pto. Montt**”).

6. Para determinar si las conductas imputadas a LAN en la ruta Stgo. - Pta. Arenas constituirían una infracción al DL 211, corresponde identificar el mercado en el cual éstas repercutirían.
7. Para definir el mercado relevante, es importante considerar que la ciudad de Punta Arenas se encuentra a 2.180 kilómetros (kms.) distante de Stgo³. Para arribar a Punta Arenas, existen diversos medios de transportes como automóvil, avión o barco (en combinación con automóvil). Sin embargo, dichas alternativas no son demandadas por el mismo usuario, pues el tiempo asociado al traslado en avión y otros medios de transportes marítimos o terrestres difieren sustancialmente entre sí, con lo cual la sustituibilidad entre éstos y el avión no aparece como eficaz.
8. Dado lo anterior, se estima que el mercado relevante sería el transporte aéreo de pasajeros en la ruta Stgo. - Pta. Arenas⁴. No obstante, también se examinará como mercado conexo la ruta Stgo. - Pto. Montt y viceversa (de 916 kms.), dada su condición de tramo que conecta a Punta Arenas, analizando específicamente el acceso a infraestructura aeroportuaria. Asimismo, para el análisis se consideran tanto los vuelos directos y aquellos con escala⁵.
9. En cuanto a las aerolíneas que operan a nivel nacional, únicamente LAN y Sky sirven la ruta Stgo. - Pta. Arenas, pues PAL opera en el centro - norte del país, mientras que DAP en el interior de la Región de Magallanes (con

³ Según información remitida por la JAC a esta Fiscalía, en el marco del cumplimiento del Plan de Autorregulación Tarifaria.

⁴ Al respecto, el TDLC en su Resolución 37/2011 indicó que “[e]ste Tribunal, si bien concuerda con que, en general, el mercado relevante del producto se debe analizar en cada par de origen y destino, puesto que la mayoría de los consumidores no puede sustituir un destino por otro, estima asimismo que la decisión del consumidor para usar una determinada aerolínea en un viaje en particular está influida, en algún grado, por la amplitud de la red de esa aerolínea”.

⁵ Esta División no distinguió entre tipos de viajeros (más o menos sensibles al tiempo), por carecer de información detallada al respecto. Sin embargo, en términos generales, el análisis de las conductas y las conclusiones no hubieran variado, ya que las conductas denunciadas se refieren al mercado de manera general, y no están focalizadas a un tipo específico de viajeros.

vuelos locales desde Punta Arenas a Porvenir y Puerto Williams, y viceversa)⁶. En consecuencia, la ruta que forma parte de este mercado relevante es operada tanto por LAN como por Sky, en los aeropuertos Arturo Merino Benítez de Stgo. y Carlos Ibáñez del Campo de Punta Arenas. Asimismo, los vuelos dentro de esta ruta en general son, sin escala o con una en Pto. Montt (aeropuerto El Tepual).

10. Respecto a las participaciones de mercado, las compañías que operan la ruta Stgo. - Pta. Arenas presentan los siguientes porcentajes:

Cuadro N°1: Participaciones en mercado nacional y en ruta, según número pasajeros⁷

Aerolínea	Nacional (2012)	Stgo. - Pta. Arenas (2011)	Stgo. - Pta. Arenas (2012)
LAN*	76%	89%	90%
Sky	19%	11%	10%

* Incluyendo tanto a LAN Express como LAN Airlines.

11. Analizando el mercado aéreo de transporte de pasajeros, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**TDLC**”) ha calificado este mercado como altamente concentrado, destacando la posición dominante de LAN. En ese contexto, ha indicado la posibilidad de cobros de tarifas superiores por parte de ese actor⁸. Este análisis es aplicable también a la ruta Stgo. - Pta. Arenas.

⁶ Cabe señalar que existen otras aerolíneas que han servido la ruta Stgo. - Pta. Arenas en el último tiempo: Aerocontinente Chile (operó hasta el año 2002), Aerolíneas del Sur (que sirvió la ruta entre el 2002 y el 2004) y Primeras Líneas Uruguayas de Navegación Aérea S.A. (Pluna) (que operó en los años 2009 y 2010).

⁷ Información obtenida del sitio *web* oficial de la JAC <<http://www.jac-chile.cl/estadisticas/15-informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/43-estadisticas-ano-2012.html>> [última visita: 19 de noviembre de 2012].

⁸ Numeral 199 de la Resolución N° 37/2011 del TDLC, caratulada Consulta de Conadecus sobre operación de concentración LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., de 21 de septiembre de 2011.

III. ANÁLISIS DE LA DENUNCIA

12. Corresponde determinar si la presente denuncia da cuenta de hechos o convenciones que podrían restringir o vulnerar la libre competencia, o que tenderían a producir dichos efectos, al tenor del artículo 3 del DL 211⁹.
13. En términos generales, esta División advierte que los argumentos vertidos en la denuncia se refieren a cuestiones analizadas recientemente por el TDLC y la Excelentísima Corte Suprema (“**CS**”) en la Resolución N° 37/2011 (“**Resolución 37**”) y en la Sentencia Rol N° 9843 - 2011¹⁰, respectivamente. En ese marco, ambas entidades establecieron un conjunto de condiciones y medidas de mitigación para prevenir los riesgos que la operación de concentración entre LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (“**TAM**”) podrían conllevar. Por consiguiente, el rol que le compete a la FNE, conforme al artículo 39, letra d), del DL 211, es cautelar el cumplimiento de esas medidas, precisamente con el objeto de evitar la ocurrencia de hechos como los que son materia de la denuncia. Por lo que de manera adicional a una adecuada fiscalización del mercado por parte de esta Fiscalía, al tenor de las condiciones que han sido impuestas por el TDLC y la CS, se dará respuesta a cada una de las solicitudes de los denunciantes, para determinar si podría existir alguna infracción a la libre competencia.

A. Solicitudes de la denuncia

a. Incumplimiento de resoluciones de la autoridad sobre la materia

14. En primer lugar, los H. Diputados solicitan que se investiguen los eventuales incumplimientos de las resoluciones que la autoridad regulatoria ha definido para este mercado. Al respecto, se observan 3 antecedentes

⁹ Al respecto, es importante señalar que la FNE ha centrado su análisis en los eventuales ilícitos imputados a LAN, en tanto Sky carece de un poder de mercado del cual abusar y debido a que las conductas denunciadas en su contra no parecen aptas para permitirle alcanzar dicha posición. Sin perjuicio de lo anterior, cuando resulte pertinente, se examinará también el comportamiento de esta última empresa.

¹⁰ Sentencia Rol N° 9843-2011 CS, caratulada Consulta de Conadecus sobre operación de concentración entre LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A., de 5 de abril de 2012.

relevantes, todos en el ámbito de competencia que le confiere el DL 211 a la FNE: el Plan de Autorregulación Tarifaria (“PAT”)¹¹, la Resolución N° 735 de la H. Comisión Resolutiva (“Resolución 735”), de 21 de septiembre de 2004¹² y la Resolución 37¹³.

15. La FNE ha iniciado una serie de investigaciones con el objeto de fiscalizar el cumplimiento de las resoluciones citadas. Así, el año 2007 la FNE instruyó una “Investigación sobre cumplimiento de plan de autorregulación tarifaria, Rol N° 970 - 07 FNE”¹⁴. Luego, en mayo de 2010, esta Fiscalía abrió una investigación relativa a la observancia de la Resolución 735 por parte de LAN¹⁵. Posteriormente, en junio de 2010, se inició una “Investigación sobre cumplimiento del Plan de Autorregulación Tarifaria de LAN Airlines S.A. y LAN Express S.A. Rol N° 1717 - 10”¹⁶.

16. Lo anterior da cuenta de la constante fiscalización que ha efectuado la FNE a lo largo del tiempo. Específicamente, su labor de velar permanentemente por la observancia de las diversas decisiones que las autoridades de libre competencia han dictado en la materia¹⁷.

¹¹ El PAT fue aprobado por la H. Comisión Resolutiva mediante Resolución N° 496 de 1997 y por el TDLC según Resolución N° 9/2005, ambas posteriormente modificadas por el TDLC con fecha 6 de septiembre de 2012, en el contexto de su Resolución 37/2011.

¹² La Resolución 735 estableció que LAN tenía la obligación de informar a la FNE cualquier modificación tarifaria en las rutas aéreas nacionales. Asimismo, señaló esa Resolución que LAN debe dar cuenta de toda modificación de vuelos, rutas, frecuencias y horarios, indicando la razón que motiva la alteración y acompañando los antecedentes que la justifiquen.

¹³ En la Resolución 37 el TDLC aprobó la operación de concentración entre LAN y TAM, sujetándola al cumplimiento de 14 condiciones o medidas de mitigación, entre las que se cuentan: aquellas que buscan facilitar la entrada de competidores; las destinadas a prevenir la comisión de conductas unilaterales abusivas; aquellas orientadas a prevenir riesgos de coordinación; las asociadas a la fiscalización y control de las restantes condiciones; y, además, otras medidas adicionales y transitorias destinadas a prevenir conductas o estructuras favorecedoras de ilícitos anticompetitivos.

¹⁴ Este procedimiento que se archivó el 15 de febrero de 2010, en vista de que, desde marzo de 2007 a esa fecha no se había detectado incumplimiento alguno al PAT para mercados aéreos nacionales de pasajeros.

¹⁵ Dicho procedimiento se archivó en febrero de 2012, debido a que esta Fiscalía estimó que “a la fecha no se han verificado incumplimientos de las obligaciones de información contenidas en la Resolución” (Considerando primero de la Resolución Rol N° 1692 - 10 FNE).

¹⁶ Esta investigación fue archivada en junio de 2012, al no existir indicios de incumplimiento del PAT por parte de LAN.

¹⁷ Lo que tiene fundamento en el mandato general de DL 211, y lo dispuesto en la Resolución 37 y sus relacionadas.

17. En este sentido, el TDLC previó un mecanismo específico de fiscalización de la Resolución 37, en su condición décimo cuarta, que contempló la contratación de un consultor que asesore a la FNE en el cumplimiento de las medidas de mitigación impuestas. Asimismo, respecto del PAT, la JAC remite mensualmente a esta Fiscalía oficios reservados dando conocimiento del grado de cumplimiento de éste.
18. Por lo tanto, se estima que la primera solicitud de los H. Diputados queda resuelta satisfactoriamente si se consideran las fiscalizaciones actualmente en curso en esta Fiscalía y los mecanismos adicionales que el TDLC ha dispuesto al efecto.

b. Sistema de asignación de *slots*

19. En segundo término, los denunciantes solicitan que se investigue el sistema de asignación de *slots* asociados al uso de los aeropuertos que componen este mercado. Al respecto, la DGAC, el 22 de junio de 2012, en respuesta al oficio N° 6755 de la Cámara de Diputados, indicó que: “El slot es el derecho de acceso a los recursos de infraestructura de un aeropuerto en una hora prevista de llegada o de salida asignada o disponible para el movimiento de aeronaves en una fecha determinada. Son un aspecto complementario de los derechos de tráfico, que en aquellos aeropuertos en que existe una gran demanda, se transforman en un bien escaso. No en todos los países existen slots, siendo Chile uno de éstos. No existe un marco legal respecto de los slots en nuestro país, y tampoco la costumbre o la práctica han llegado a contemplarlos”. Es decir, antes que *slots*, lo que existe es un sistema de registro de los itinerarios para efectos de ejercer los respectivos derechos de uso de las instalaciones aeroportuarias, que está condicionado a la existencia de derechos de tráfico o frecuencias para el uso del espacio aéreo en horarios determinados.
20. Esta División consideró pertinente evaluar si podrían existir otras restricciones que actuaran como obstáculos en el normal funcionamiento del mercado, específicamente en relación al uso de las instalaciones

aeroportuarias por parte de aerolíneas actuales o potenciales. Para este efecto, se solicitaron antecedentes tanto a la DGAC como a las empresas concesionarias involucradas.

21. En suma, tanto los concesionarios de los aeropuertos involucrados como las aerolíneas que utilizan actualmente sus instalaciones, han señalado a esta Fiscalía¹⁸ que no existe una situación de congestión o escasez que impida un acceso y ejercicio eficaz de la infraestructura¹⁹. Asimismo, han manifestado que en la práctica no se han suscitado controversias por esta materia²⁰. Esta misma situación ocurre en los itinerarios y derechos de tráfico²¹ solicitados a la DGAC y a la JAC, respectivamente.
22. En consecuencia, al menos a esta fecha y en lo que respecta a este mercado relevante, no se observan situaciones que pudieran constituirse como barreras a la entrada normativas o artificiales en perjuicio de actuales o potenciales agentes. Lo anterior es sin perjuicio de la permanente fiscalización que la FNE efectúa de esta circunstancia, dada la potencialidad de excluir competidores eficaces a través de la incorrecta asignación de infraestructura aeroportuaria.

c. Otras vulneraciones al DL 211

23. En tercer lugar, los denunciantes solicitan que se investiguen otras posibles vulneraciones al DL 211. En concreto, indican que podrían existir eventuales conductas predatorias por parte de LAN hacia Sky, con tal de

¹⁸ En respuestas a Oficios Ord. N° 1327, 1328 y 1329 de 25 y 26 de septiembre de 2012, respectivamente.

¹⁹ Durante el año 2012 y comienzos del 2013, esta División constató que en temporada alta y en feriados en el aeropuerto de Santiago se produce congestión en ciertas instalaciones por el aumento del número de usuarios. Para más detalle vid. por ejemplo vid. <http://www.cooperativa.cl/usuarios-acusan-caos-y-retraso-de-vuelos-en-aeropuerto-de-santiago/prontus_notas/2012-09-15/173437.html> [última visita: 12 de marzo de 2013], sin embargo esto no han impedido el acceso a infraestructura para las diversas aerolíneas interesadas en operar en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez.

²⁰ En esta línea, Sky, en respuesta a oficio Ord. N° 1210 FNE, de 6 de septiembre de 2012, afirmó: “[R]eferente a los problemas que enfrentamos al ingresar a estas rutas, actualmente, no existen mayores conflictos con la concesionaria, autoridades u otras líneas aéreas y de hecho se trabaja en un ambiente de cooperación mutua”.

²¹ Dada la apertura unilateral de cielos, aerolíneas extranjeras ya no deben solicitar derechos de tráfico para operar dentro de Chile.

eliminar competidores potenciales a través de un esquema de precios bajos en la ruta Stgo. - Pta. Arenas (hipótesis de bloqueo)²².

24. Al respecto, el denunciante expone como ejemplo el caso de aerovías DAP, en el cual se presentó una denuncia en contra de Ladeco S.A., National Airlines S.A. y Lan Chile S.A. por competencia desleal en la ruta Santiago y Pta. - Arenas. En aquella ocasión, las denunciadas fueron condenadas a pagar una multa por daño emergente y lucro cesante, sin embargo se resolvió que las conductas de las denunciadas no habrían sido determinantes en la salida de aerovías DAP de la ruta correspondiente.
25. Cabe señalar que la conducta señalada ya fue sancionada, tanto por la Comisión Antimonopolios como por parte de la Excelentísima Corte Suprema. De todos modos, es importante destacar que las condiciones que actualmente se observan en el mercado difieren significativamente de las existentes en el año 1997, principalmente, pues en el análisis de una conducta predatoria es fundamental la existencia de empresas afectadas, sin embargo en el presente no hay evidencia de esto, o de perjuicios a otras aerolíneas por conductas de LAN.²³
26. De esta manera, siguiendo la jurisprudencia del TDLC, la que es consistente con los precedentes y doctrina del Derecho Comparado, para que una práctica sea calificada como predatoria, debe existir poder de mercado por parte de la demandada, de forma tal que haga posible la recuperación a futuro de pérdidas en corto plazo. Una vez verificada esta condición, se debe proceder a analizar si la empresa efectivamente está sacrificando utilidades en el corto plazo. Siendo la posición de dominio un

²² Se entiende por predación de precios, la conducta a través de la cual una firma reduce su precio por debajo de una medida apropiada de costos durante un tiempo determinado, con el objetivo de eliminar o limitar la competencia para, en forma posterior, aumentar su precio por encima del nivel competitivo con el fin de compensar las pérdidas incurridas en el ejercicio de tal conducta. Para mayor profundidad vid. *Report on Predatory Pricing* de la *International Competition Network*, disponible en http://www.jftc.go.jp/en/international_relations/icn/kyoto-materials/pdf/Unilateral_WG_3.pdf [última visita 21 de noviembre de 2012].

²³ En este sentido, la aerolínea Sky Airlines S.A. declaró en respuesta a oficio Ord. N°1210 FNE, que "actualmente, no existen mayores conflictos con la concesionaria, autoridades u otras líneas aéreas.

requisito de la esencia para configurar la conducta, su ausencia haría innecesario realizar un análisis de costos.

27. El primer requisito se satisface con la existencia de condiciones adversas a la entrada que permitan que la firma con participación mayoritaria tenga poder de mercado, mientras que el segundo requisito se analiza a través de una comparación de la medida de costos seleccionada, con una medida de precio en el mercado relevante.
28. En lo que respecta a la posición de dominio de la empresa demandada, esto ha sido verificado en numerosas ocasiones por el Honorable TDLC, quien ha calificado éste como un mercado altamente concentrado, en el cual existen condiciones negativas a la entrada, destacando una posición de dominio por parte de LAN²⁴.
29. De este modo, una vez verificado el primer requisito, esta División procedió a analizar si en la ruta definida, LAN habría incurrido en comportamientos predatorios. Para verificar lo anterior, se consideró que las aerolíneas son firmas multiproducto y, por ende, una conducta predatoria se podría establecer a nivel general o de un único producto. Dada la información disponible se consideró para efectos de esta denuncia el servicio de transporte aéreo de pasajeros en la ruta como un único producto y se utilizó como medida de costos relevante el costo evitable²⁵ de servir la ruta²⁶,

²⁴ Vid. a modo de ejemplo numeral 199 de la Resolución N°37/2011, caratulada Consulta de Conadecus sobre operación de concentración entre LAN Airlines S.A y TAM Linhas Aéreas S.A., de 21 de septiembre de 2011.

²⁵ Los costos evitables corresponden a los costos que se ahorra la firma por dejar de producir en un segmento determinado. En un mismo sentido, se ha manifestado la jurisprudencia del TDLC en las sentencias (i) N° 72/2008, confirmada por la CS en fallo Rol N° 5123 – 2008); y, (ii) N° 78/2008 Demanda de GPS Chile S.A. contra Entel PCS S.A. Rol N° C 111 - 06, confirmada por sentencia de la CS Rol N° Rol N° 97 – 09. Esta última definió, en su considerando tercero, los costos evitables como aquellos que: “Se ven directamente afectados por los cambios en los volúmenes de oferta, o en la calidad del servicio ofrecido, relacionados con la estrategia denunciada como práctica predatoria”. Este criterio ha sido ampliamente reconocido y aplicado, como es el caso del Competition Bureau de Canadá, que en su “*Enforcement Guideline regarding Predatory Pricing*” define “costos evitables” como “todos aquellos costos que pueden ser evitados por una firma, si hubiera decidido no vender el o los productos en cuestión durante el período de tiempo en que se aplicó la política [de precios predatorios]”. Versión original de la *Enforcement Guidelines regarding Predatory Pricing* de la *Competition Bureau de Canadá* disponible en: <<http://www.competitionbureau.gc.ca/eic/site/cb-bc.nsf/eng/02713.html#s17>> [última visita: 19 de noviembre de 2012].

incorporando tanto costos variables como costos fijos específicos al producto en cuestión²⁷, incurridos por LAN.

30. Continuando con esta metodología, con el fin de obtener los costos fijos evitables se realizó una estimación de la relación existente entre el número de pasajeros y el número de frecuencias mensuales en la ruta y la relación entre las frecuencias mensuales y el costo fijo. Los siguientes gráficos muestran la relación que se genera entre las variables indicadas en la ruta Stgo. - Pta. Arenas en el caso de Lan.

Gráfico N°1: Relación pasajeros vs. frecuencias mensuales

[•]

Ver en anexo confidencial [1]

Gráfico N° 2: Relación costo fijo vs. frecuencias

[•]

Ver en anexo confidencial [2]

31. Como se observa de los gráficos anteriores, la relación entre las variables en ambos casos es positiva. Esto, a su vez, refleja (i) que los costos fijos cambian según el número de frecuencias mensuales; y (ii) que hay una relación positiva entre la cantidad de pasajeros y las frecuencias.
32. A partir de las estimaciones anteriores, y siguiendo el procedimiento expuesto, se obtiene la proporción de los costos que corresponden a costos

²⁶ Este indicador ha sido preferido por la literatura relevante y por la jurisprudencia nacional y comparada para analizar conductas predatorias en casos que existen costos fijos comunes a distintos servicios. Para mayor profundidad vid. "Report on Predatory Pricing" de la *International Competition Network*.

²⁷ Aplicando este criterio, si el precio está por debajo del costo evitable, la firma estaría perdiendo dinero, y por lo tanto podría existir un comportamiento anticompetitivo, en la medida que se cumplieran además otras condiciones relacionadas con esa política de precios. De ahí que el *test* de los costos evitables postule que podrían existir precios predatorios si los ingresos obtenidos en un producto son menores a los costos evitables asociados al mismo. En la especie, para el cálculo de los costos por esta Fiscalía, se utilizaron los datos de la fiscalización del PAT y la información que remitió LAN a la FNE en respuesta al oficio Ord. N° 1186. Es decir, se tuvieron a la vista antecedentes sobre costos variables por pasajeros, costos variables de vuelo, costos fijos de tráfico (los cuales incluye costos asociados al personal o insumos en los aeropuertos, relacionados con el movimiento de pasajeros), costos fijos de flota y costos fijos de vuelo. Cabe señalar que no todo el costo fijo es debido al transporte aéreo de pasajeros en la ruta, sino también puede tener origen en personas que viajan uno de los dos tramos, o en transporte de carga.

evitables en la ruta. El siguiente cuadro muestra los resultados de costos, ingresos operacionales y el margen mensual de LAN, desde agosto de 2010 hasta agosto de 2012²⁸.

Cuadro N°2: Ingresos y costos ruta Stgo. - Pta. Arenas

[•]

Ver en anexo confidencial [3]

33. Como se observa del cuadro N° 2, los costos y los ingresos de LAN en la ruta demuestran que esta aerolínea ha operado con márgenes positivos durante el lapso analizado²⁹.
34. Si bien, dadas las características de este mercado podrían analizarse conductas predatorias de manera más exhaustiva, considerando clases tarifarias, horarios o tipos de vuelo como productos diferenciados, esta División considera que, para efectos de esta denuncia, y dada la información disponible, preliminarmente no se aprecia el cumplimiento del segundo requisito asociado a una eventual conducta predatoria por parte de LAN hacia Sky en el trayecto Stgo. - Pta. Arenas.
35. Luego, al no existir antecedentes que demuestren la existencia de precios fijados por LAN bajo sus costos evitables, no correspondería atribuir a esa aerolínea la implementación de una estrategia de precios predatorios en el mercado relevante.

d. Situaciones de abusos a los pasajeros en la ruta Stgo. - Pta. Arenas

36. En cuarto término, los denunciantes solicitan a esta Fiscalía revisar diversas situaciones de abuso a los derechos de los pasajeros que habrían ocurrido en la ruta Stgo. - Pta. Arenas³⁰.

²⁸ Es importante señalar que la información analizada corresponde a un período anterior (mayo 2012) a la fecha de la denuncia (agosto 2012), debido a que se utiliza información de fiscalización del PAT, que es remitida a la FNE aproximadamente 2 meses después.

²⁹ De igual modo lo entendió el TDLC en su sentencia 78/2008, al señalar, en sus considerando 21° y 22°, que en presencia de una rentabilidad anual positiva, no se cumpliría este requisito, el que es de la esencia en un análisis de eventuales conductas de predación vía precios.

37. Las situaciones denunciadas en este punto no parecen de aquellas comprendidas en el DL 211, sino más bien posibles infracciones a los derechos de los consumidores, materia que se encuentra regulada por la Ley N° 19.496, que “Establece normas sobre Protección de los Derechos de los Consumidores”³¹ y cuyo cumplimiento se encuentra encomendado al Servicio Nacional del Consumidor (“**SERNAC**”) y a los Tribunales Ordinarios de Justicia.
38. Por tanto, los posibles abusos que pudiesen existir en contra de los pasajeros en el trayecto Stgo. - Pta. Arenas por parte de LAN, al tratarse de un asunto de resguardo de los derechos de los consumidores, se encontrarían fuera del ámbito de actuación de esta Fiscalía. Por lo anterior, esta División recomienda remitir la denuncia al SERNAC para su evaluación, quien determinará si fuere necesario la adopción de las medidas que estime pertinentes.

e. Cálculo de *yields*

39. En último lugar, los denunciantes solicitan que se verifique el cálculo de los *yields* para las rutas más extensas del transporte nacional de pasajeros³². En este punto es importante considerar que en Chile, se ha utilizado el *yield* como variable para controlar las tarifas cobradas por líneas aéreas que poseen una posición dominante en el mercado. Esta materia ha sido largamente tratada por las autoridades de libre competencia en el pasado, y la fórmula de su cálculo ha sido constantemente sometida a revisión, con el objeto de reflejar fielmente la realidad de este mercado³³. Adicionalmente, el TDLC ha impuesto la necesidad constante de revisión³⁴.

³⁰ Como antecedente, los H. Diputados citan el caso de un menor que padece una enfermedad y requería viajar a Stgo. de urgencia para ser atendido por su médico tratante. Situación que no se habría concretado oportunamente por la negativa de LAN a embarcarlo.

³¹ Precisamente, el artículo primero de la Ley N° 19.496, establece que: “[l]a presente ley tiene por objeto normar las relaciones entre proveedores y consumidores, establecer las infracciones en perjuicio del consumidor y señalar el procedimiento aplicable en estas materias”.

³² Si se atiende a la definición de *yield* dada en la Resolución 37, se entenderá por tal “los ingresos por pasajero - kilómetro obtenidos por la aerolínea en cada vuelo o ruta”. Parte expositiva de la Resolución 37, glosario, p. 5.

³³ Así, en una primera ocasión, la Resolución N° 445 de 1995 de la H. Comisión Resolutiva, en el marco de la adquisición de las acciones de Ladeco S.A. por parte de LAN, determinó que ambas

40. Sin perjuicio de lo anterior, esta División efectuó³⁵ una comparación de los *yields* de las rutas extensas similares a la ruta en cuestión, por ser aquellas específicamente cuestionadas en la denuncia³⁶. Si bien es predecible que la ruta Stgo. - Pta. Arenas tenga menores *yields* a los trayectos comparados (dado que los costos fijos disminuyen en la medida que aumentan los kilómetros del recorrido)³⁷, el análisis arrojó que el *yield* se comporta de manera estable, siguiendo la tendencia del resto de las rutas, por lo que no es posible dar cuenta de anomalías al respecto.

B. Solicitudes efectuadas al aportar antecedentes complementarios³⁸

a. Verificar si en la ruta Stgo. - Pta. Arenas se da cumplimiento al PAT, y si los valores de los *yields* para la ruta presentan cifras similares a otros trayectos de similar extensión.

41. Como se señaló anteriormente, la FNE permanentemente verifica el cumplimiento del PAT a través de la información que le remite la JAC

compañías debían someter a la aprobación de la Comisión Preventiva Central un régimen de autorregulación tarifaria o PAT, que contemplara tanto los mercados competitivos como los no competitivos servidos por las empresas en el país; asimismo dicho plan debía considerar que el *yield* de los mercados no competitivos en ningún caso podía ser superior al *yield* cobrado en mercados competitivos. La propuesta entregada por las compañías se perfeccionó el año 1997, mediante Resolución N°496 de la H. Comisión Resolutiva que aprobó el PAT. Posteriormente, este plan fue modificado en dos ocasiones distintas: en un primer momento, el PAT se modificó por el TDLC para garantizar su plena pertinencia racional y técnica, mediante Resolución 9/2005, y en una segunda oportunidad, el PAT se enmendó en el marco de la operación de concentración entre LAN y TAM, que culminó con la Resolución 37. En dicha ocasión, la Fiscalía -en investigación Rol N°1738 - 10- efectuó un análisis exhaustivo del cálculo de la información proporcionada por LAN a la JAC para la fiscalización del PAT.

³⁴ Recientemente, y debido a que el PAT no habría "cumplido con el objetivo básico de limitar las tarifas de las rutas domésticas en que LAN Chile posee una posición altamente dominante", el TDLC estableció, en la Condición Quinta de su Resolución 37, que debían efectuarse modificaciones a éste; las que tenían por objeto, entre otros, que el cálculo de los *yields* por tramo considerara la densidad de pasajeros de las rutas, terminando de este modo con una de las falencias del PAT, esto es, considerar promedios simples en lugar de ponderados. Estas modificaciones fueron propuestas por la FNE en el Informe proporcionado al TDLC, con fecha 5 de abril de 2011, en el marco de la Consulta de Conadecus sobre la Operación de Concentración entre LAN y TAM.

³⁵ Análisis efectuado en base a información de fiscalización del PAT, remitida por la JAC.

³⁶ Los trayectos que tienen una extensión similar son: Stgo. - Arica y viceversa y Stgo. - Iquique y viceversa.

³⁷ Al respecto, véase el gráfico N° 3 de la presente minuta.

³⁸ Los denunciantes, en oficios N° 4127 y 4165 de la Cámara de Diputados, de 16 y 22 de octubre de 2012, respectivamente, solicitaron a la FNE la revisión de un conjunto de comportamientos que, a su juicio, serían constitutivos de infracciones al DL 211.

mensualmente. Sobre esta materia se han abierto dos investigaciones por parte de este servicio: el Rol N° 970 - 07 y el Rol N° 1717 - 10 FNE. Por tanto, el PAT ha sido constantemente examinado y es fiscalizado, al tenor de los criterios impuestos por los órganos jurisdiccionales competentes. A mayor abundamiento, la legislación de libre competencia ha dotado a esta Fiscalía de los mecanismos pertinentes para velar por la observación de las decisiones adoptadas, por lo que la verificación del PAT se encuentra debidamente resguardada.

42. Ahora en cuanto a la diferencia entre el *yield* de la ruta Stgo. - Pta. Arenas y otras rutas extensas, esta División comparó el *yield* promedio de LAN en la ruta Stgo. - Pta. Arenas con las dos rutas competitivas, con origen o destino Stgo. que le siguen en distancia, esto es, Stgo. - Arica y viceversa, y Stgo. - Iquique y viceversa. El siguiente gráfico muestra lo anterior:

Gráfico N° 3: Yields por rutas de larga distancia (centavos de dólares)

[•]

Ver en anexo confidencial [4]

43. Del gráfico N° 3 se aprecia que el *yield* de la ruta Stgo. - Pta. Arenas es menor al *yield* de los otros tramos competitivos de distancia similar, pues presenta un promedio aproximado de [5] centésimos de dólar, durante agosto de 2010 a abril de 2012; es decir, este *yield* representa un [6] % menos que el *yield* promedio del trayecto Stgo. - Iquique y viceversa; y, un [7] % menos que el tramo Stgo. - Arica y viceversa.
44. Cabe destacar que, en general, es esperable que rutas más extensas presenten costos de operación menores, dado que los costos fijos disminuyen por cada kilómetro recorrido. En consecuencia, no parecen existir razones que justifiquen un análisis especial, distinto que aquel que esta Fiscalía efectúa periódica y regularmente, del *yield* correspondiente a la ruta Stgo. - Pta. Arenas.

b. Auditar la efectividad de las campañas “Chile por pocas lucas” y “Corre vuela corre” en la ruta, determinando la cantidad de tarifas más económicas vendidas y definiendo si estas campañas sólo servirían para efectos de ajustarse al PAT.

45. En cuanto a la auditoría de las campañas señaladas, tal como se indicó previamente, el SERNAC y los Tribunales Ordinarios de Justicia son los organismos encargados de conocer las materias propias que la Ley N° 19.496 les encomienda. Justamente, auditar la efectividad de determinadas campañas de publicidad de una aerolínea se enmarcaría más bien en el contexto de la protección de los derechos de los consumidores, que es el bien jurídico protegido por ese estatuto legal. Asimismo, podría analizarse la materia a la luz de lo dispuesto en la Ley N° 20.169.

46. En lo que respecta al segundo punto, referido a la posibilidad de que las campañas tengan por objetivo ajustarse al PAT, es importante señalar que la ruta Stgo. – Pta. Arenas es actualmente una ruta definida como competitiva³⁹, por lo que el *yield* obtenido en ésta, constituye una cota superior para los *yields* de las rutas no competitivas de manera que su reducción implicaría reducir las posibilidades de ajustarse al PAT (en la medida que existan rutas en el mismo tramo de distancia) .

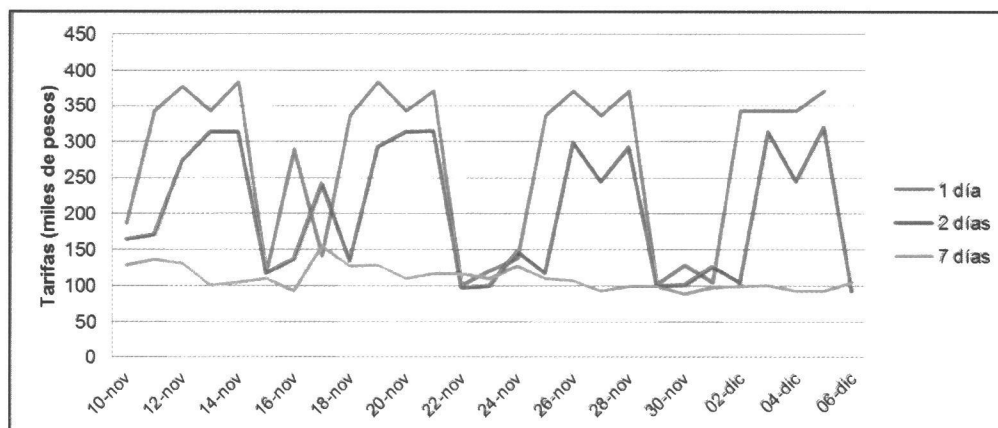
c. Examinar la aplicación tarifaria de LAN, en términos de que éste condicionaría los valores de pasajes aéreos más convenientes a una mayor estadía en la Región de Magallanes y/o de Stgo. y analizar si sería abusivo que LAN aplique la pérdida del boleto de retorno cuando el pasajero no ha utilizado el primer tramo.

47. Para analizar si existe una relación directa entre las tarifas fijadas por las aerolíneas y el tiempo de permanencia en el lugar de destino, esta División comparó cuánto variaba el precio de un pasaje con estadía de un día,

³⁹ Según las definiciones del PAT, se entiende como ruta competitiva aquella en la que LAN enfrenta a al menos un competidor, y como ruta no competitiva, aquella en la cual LAN es la única aerolínea que ofrece la ruta.

versus el valor de un pasaje con estadía de una semana⁴⁰. Los resultados de dicho examen mostraron lo siguiente:

Gráfico N°4: Precios de pasajes según tiempo de estadía



Fuente: Elaboración de la FNE, en base a información obtenida de la web de LAN.

48. Del gráfico N° 4 se observa que el precio de los pasajes con estadía de uno o dos días son elevados en comparación a los otros, en tanto pueden alcanzar un 300% del valor de un boleto de 7 días de permanencia, en caso que la ida y vuelta se efectúe en la semana. Ahora, si se mantiene el tiempo de permanencia de 2 ó 3 días, pero la ida es en fin de semana, el precio será menor al 50% del pasaje. La discrepancia de valores sólo se observa si el vuelo se aborda en un día de semana; de ahí que si el pasaje es para viajar sábado, domingo o festivo, el precio será similar al correspondiente a una estadía menor de 7 días para volar durante el fin de semana.

49. Por consiguiente, de esta simulación particular se obtiene que la permanencia en el lugar de destino, más que un criterio de fijación tarifaria, constituye un instrumento para distinguir entre los diversos tipos de clientes existentes, de manera de implementar una estrategia de precios que en economía se conoce como discriminación de precios de segundo grado, “*versioning*”⁴¹.

⁴⁰ Lo anterior se hizo a través de una simulación de reserva en el sitio *web* de LAN, el día 9 de noviembre de 2012, de vuelos con origen en Stgo. y con destino en Pta. Arenas, para el período comprendido entre el 10 noviembre y el 6 de diciembre de 2012. Se seleccionó esta fecha de manera aleatoria, considerando que para el análisis resulta necesario contemplar una estadía de una semana.

⁴¹ En síntesis, el *versioning* consiste en la práctica de una empresa (en este caso una aerolínea), quien a partir de un mismo producto o servicio (en la especie, transporte aéreo de pasajeros en la ruta Stgo. - Pta. Arenas), genera diferentes versiones que posibilitan el cobro de distintos tipos de

50. En el caso particular de LAN, existen varios tipos de tarifas que se orientan, por regla general, a distintos tipos de pasajeros, como por ejemplo: los turistas (que resultan más flexibles a la hora de elegir la fecha en la que viajarán y más sensibles al precio), los pasajeros de negocios (que presentan una menor flexibilidad en tiempo y son menos susceptibles al precio), y aquellos pasajeros que viajan de manera regular entre un par de origen y entre un par de origen y destino⁴². Una manifestación de esta diferenciación se aprecia en el hecho de que LAN, para la aplicación de tarifas económicas, exija una estadía mínima de “5 noches o 1 noche de viernes”, distinguiendo así al pasajero que viaja por placer, respecto de aquel que se traslada por negocios.
51. Por lo tanto, si bien hay una correlación entre la duración de la estadía y la tarifa cobrada al pasajero, ésta sería indirecta, en la medida que el tiempo de permanencia en el destino sería un criterio diferenciador que actuaría junto con el día de viaje.
52. Este tipo de discriminación podría conllevar, un aumento de bienestar para los consumidores, aun cuando esto suela ser complejo de determinar empíricamente, por lo que la prohibición de este tipo de práctica podría, eventualmente, ser lesiva para una fracción relevante de consumidores.
53. Por otra parte, los H. Diputados solicitan además que se examine si sería abusivo que se aplique la pérdida del boleto de retorno, cuando el pasajero no ha utilizado el primer tramo, en el sentido de si ésta constituiría una conducta potencialmente abusiva desde la perspectiva de la libre competencia. Para verificar lo anterior, esta División examinó las condiciones impuestas por las otras aerolíneas que participan en el

precios, según la disposición a pagar de los consumidores (opciones más flexibles pagando más u opciones más rígidas a precios menores). Para mayor profundidad véase *Versioning* de Carl Shapiro y Hal Varian, *University of California, Berkeley*, 1998 o “*Price discrimination in the airline industry*” *Frode Steen and Lars Sørsgard, Norwegian School of Economics and Business Administration*, disponible en <<http://fagbokforlaget.no/filarkiv//price-discrimination.pdf>> [última visita: 20 de noviembre de 2012].

⁴² Lo anterior, sin perjuicio de que, como se ha señalado, esta diferenciación por pasajeros no constituiría una razón para distinguir entre mercados relevantes distintos.

mercado nacional y mundial⁴³. El análisis demostró que no sólo LAN impone dicha condición a sus pasajeros, sino que también lo hacen Sky, PAL y la mayoría de las líneas aéreas internacionales⁴⁴ en sus respectivos mercados, independientemente de su posición en éstos. En consecuencia, se trata de una práctica común a nivel de industria, que no sólo es desarrollada por actores con poder de mercado, sino que también existe en mercados de escasa intensidad competitiva, constituyendo, al igual que el caso anterior, un tipo de *versioning*.

e. Revisar la situación del trayecto Stgo. - Puerto Natales y viceversa, toda vez que la única empresa que atiende esa ruta es Sky, pues las aeronaves de LAN necesitarían de mayor espacio para operar.

54. Los denunciantes señalan que Sky es la única aerolínea que atiende la ruta Stgo. - Puerto Natales y viceversa, siendo que LAN tendría aeronaves de un tamaño *ad hoc* (menor a 33 metros) para operar en el aeródromo Teniente Julio Gallardo de Puerto Natales (“**Pto. Natales**”).

55. En primer lugar, es pertinente señalar que la regulación aeronáutica chilena no establece la obligación de servir una ruta. El fundamento de esta opción de los servicios es que si Sky se encuentra percibiendo rentas sobre - normales en este mercado, en ausencia de barreras a la entrada⁴⁵ y en un ambiente de independencia de cada agente, otros actores actuales o potenciales podrían disciplinar ese comportamiento, ofreciendo servicios en aquellos segmentos en los cuales es posible obtener rentas sobre - normales; de allí que no parecería procedente que la FNE verifique si LAN cuenta con las aeronaves necesarias para prestar dicho trayecto, desde

⁴³ Según información disponible en los sitios *webs* de las aerolíneas, en restricciones de tarifa o condiciones de la reserva, al efectuar una simulación de compra de pasajes.

⁴⁴ Se verificaron los sitios *webs* de KLM (Condiciones Generales de Transporte, Artículo III http://www.klm.com/travel/es_es/customer_support/booking_conditions_carriage/index.htm), American Airlines (Condiciones de Transporte <http://www.aa.com/pubcontent/es/customerService/customerCommitment/conditionsOfCarriage.jsp#TicketValidity>), Copa (Contrato de Transporte <http://www.copaair.com/Sites/CC/documents/contrato-transporte-aereo-esp-v2.pdf>), British Airways (Condiciones Generales de Transporte de British Airways, Artículo 3 http://www.britishairways.com/travel/genconcarr1/public/es_it), entre otros [última visita: 9 noviembre de 2012].

⁴⁵ Al menos para LAN no existen mayores barreras de ingreso a esta ruta.

que no existe obligación regulatoria de tenerlos, sino que más bien responde a decisiones económicas y comerciales de cada agente.

56. Sin perjuicio de lo anterior, esta División analizó cuáles líneas aéreas sirven el referido tramo, y bajo qué modalidad, ello para verificar si en la especie concurriría algún antecedente que configure un atentado a la libre competencia. Según el sitio *web* de Sky, dicha compañía tendría tres destinos de temporada para este verano: Pucón, Valdivia y Pto. Natales⁴⁶. Sky comenzó a operar este último destino el 29 de octubre de 2012, y lo hará hasta el 31 de marzo de 2013, con 3 frecuencias semanales desde Stgo. y con escalas en Pto. Montt y en Pta. Arenas⁴⁷.
57. Al respecto, esta División examinó la descripción de las rutas y los destinos disponibles para compra *online* de LAN y Sky⁴⁸, constatando que ninguna de las dos líneas aéreas opera el referido trayecto en forma regular, sino que únicamente lo hacen en período estival⁴⁹. Lo anterior se podría explicar, entre otros factores, pues la demanda en invierno es tan baja que no resultaría rentable establecer vuelos regulares entre Stgo. y Pto. Natales y viceversa.
58. Por tanto, en vista de los antecedentes expuestos, no resultaría procedente efectuar un análisis adicional.

⁴⁶ Información disponible en el sitio *web* de Sky <[https://www.skyairline.cl/\(S\(g1pbxt555yindrkmrsaghzvd\)\)/es/rutas.aspx](https://www.skyairline.cl/(S(g1pbxt555yindrkmrsaghzvd))/es/rutas.aspx)> [última visita: 9 de noviembre de 2012].

⁴⁷ Esta División no cuenta con información con respecto a los itinerarios programados con posterioridad a esta fecha.

⁴⁸ Información disponible en el sitio *web* de las aerolíneas: <http://www.lan.com/es_cl/sitio_personas/guia-de-destinos/chile/index.html> y <[https://www.skyairline.cl/\(S\(uc4dwj45rz1ihl2xb3ypi0vo\)\)/es/rutas.aspx](https://www.skyairline.cl/(S(uc4dwj45rz1ihl2xb3ypi0vo))/es/rutas.aspx)> [última visita: 9 de noviembre de 2012].

⁴⁹ Esto además fue corroborado con información oficial de la *web* de la JAC, según la cual, el tramo Stgo. - Pto. Natales y viceversa sería operado sólo en temporada de verano, y el trayecto Pta. Arenas - Pto. Natales y viceversa sería operado de manera regular por Aerovías DAP.

f. Analizar la oferta de vuelos y los precios de los pasajes de LAN en el período de Fiestas Patrias y del 12 al 15 de octubre, en la ruta Stgo. - Pta. Arenas.

59. La FNE solicitó a LAN y a Sky, respectivamente, informar la cantidad de pasajeros trasladados en la ruta Stgo. - Pta. Arenas, en el período 2010 - 2012⁵⁰. Esta División realizó un análisis de la tendencia que ha seguido durante enero 2010 a julio de 2012 la cantidad de pasajeros transportados por ambas aerolíneas. Al efecto, se pudo constatar que no habría existido una menor cantidad de pasajeros transportados por LAN en las rutas Stgo. - Pta. Arenas y Stgo. - Pto. Montt y viceversa. Lo anterior se aprecia en el siguiente gráfico:

Gráfico N°5: Número de pasajeros transportados por LAN en 2010-12

[•]

Ver en anexo confidencial [8]

60. Dentro del mismo contexto, Sky informó los siguientes antecedentes:

Gráfico N°6: Número de pasajeros transportados por Sky en 2010-12

[•]

Ver en anexo confidencial [9]

61. En vista de lo anterior, esta División no aprecia que exista una tendencia por parte de LAN o Sky, a reducir el número de pasajeros transportados en relación al año anterior.

62. A mayor abundamiento, con respecto a una posible reducción de vuelos disponibles durante el mes de septiembre de 2012, a partir de estadísticas públicas proporcionadas por la JAC, se pudo obtener que en dicho mes la

⁵⁰La información enviada por ambas compañías aéreas a esta Fiscalía no incluía los períodos solicitados en la denuncia (Fiestas Patrias y 12 al 15 de octubre de 2012), pues los denunciantes remitieron este antecedente a la FNE con fecha 16 de octubre de 2012, y con anterioridad esta Fiscalía había oficiado a las aerolíneas, mediante los Oficios Ord. N° 1186 y 1216 FNE de 3 y 6 de septiembre de 2012 respectivamente.

cantidad de pasajeros transportada por LAN en las rutas Stgo. - Pta. Arenas y Stgo. - Pto. Montt y viceversa aumentó aproximadamente en un 6%⁵¹.

63. Por otra parte, esta División analizó la falta de disponibilidad de pasajes el día 4 de octubre para viajar entre el 9 y el 13 de octubre de 2012. Al respecto, es relevante el informe “Encuesta para evaluar el servicio de Transporte Aéreo” de marzo 2010 de la JAC, pues éste muestra las estadísticas del comportamiento de los pasajeros en la compra de billetes de vuelo. Ese estudio concluyó, entre otros resultados, que un 96% de los pasajeros compra su pasaje con más de un mes de anticipación. De ahí que la situación denunciada por los H. Diputados no afectaría el bienestar de la gran mayoría de los pasajeros, quienes suelen programar sus viajes con mayor antelación a los 5 días indicados en su presentación.
64. Sin perjuicio de que esta División haya estimado necesario realizar un análisis de la situación expuesta por los denunciantes, para determinar si existirían infracciones a la libre competencia, cabe señalar que en nuestro sistema económico imperante por regla general no existe fijación de precios, salvo excepciones.

g. Examinar los valores tarifarios y la oferta de LAN y de Sky en la ruta Stgo. - Pta. Arenas.

65. Respecto a la posible existencia de altas tarifas por parte de LAN en la ruta definida, esta División examinó la información remitida por esa aerolínea a esta Fiscalía, en respuesta a oficio Ord. N° 1186, de 3 de septiembre 2012. De ese análisis, se pudo constatar que la cota superior en la tarifa promedio cobrada por la compañía en el trayecto referido se ha mantenido entre los años 2010 a 2012 en torno a los **[10]** pesos chilenos; por su parte, los ingresos operacionales por pasajero fluctúan permanentemente en torno a los **[11]** USD. Por tanto, no se apreciaría un aumento en los ingresos por pasajero que podría indicar un aumento de las tarifas de LAN.

⁵¹ Información disponible en el sitio *web* oficial de la JAC <<http://www.jac-chile.cl/estadisticas/15-informes-estadisticos-mensuales-del-traffic-aereo/43-estadisticas-ano-2012.html>> [última visita: 13 de noviembre 2012].

66. En cuanto a la existencia de una escasa oferta por parte de LAN en la ruta Stgo. - Pta. Arenas, según dan cuenta los gráficos N°10 y N° 11 de esta minuta, en el período 2010 - 12, no se habrían producido quiebres estadísticos del número de pasajeros transportados por ambas aerolíneas, pues durante ese tiempo, éste se mantiene en el rango de **[12]** pasajeros transportados mensualmente para el caso de LAN, y entre **[13]** para Sky. Por lo que, preliminarmente, esta División no aprecia anomalías al respecto⁵².
67. Del análisis anterior, esta División estima que, en vista de los antecedentes analizados, no hay evidencia que dé cuenta de una escasa oferta y/o un alza de tarifas en la ruta Stgo. - Pta. Arenas por parte de Sky y/o de LAN, por lo que no parece necesario efectuar mayores indagaciones a este respecto.

h. Transporte de carga en espacios destinados a pasajeros en la ruta Stgo. - Pta. Arenas.

68. Con fecha 16 de octubre de 2012, los H. Diputados remitieron a esta Fiscalía un nuevo antecedente complementario a la denuncia, respecto a la fiscalización del transporte de carga en asientos destinados a pasajeros, concretamente en el vuelo LAN 097 de Stgo. a Pta. Arenas, de 12 de octubre de 2012. En ese vuelo se inhabilitaron tres filas de asientos de pasajeros para disponer en su lugar el traslado de carga⁵³.
69. Para indagar lo acontecido, los H. Diputados oficiaron a la DGAC y a la JAC para que informaran acerca de las autorizaciones del traslado de carga en

⁵² Lo anterior resulta coincidente con las estadísticas disponibles en el sitio *web* de la JAC. Esta información se encuentra disponible en su sitio *web* <<http://www.jac-chile.cl/estadisticas/15-informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/43-estadisticas-ano-2012.html>> [última visita: 13 de noviembre 2012]. Se muestra ahí que tanto LAN como Sky habrían aumentado los pasajeros transportados el año 2012 en relación al año anterior. Esta situación se da especialmente al considerar el período enero - septiembre de 2012, pues en ese lapso LAN incrementó el número de pasajeros transportados en aproximadamente un 14% con respecto al mismo período el año 2011, mientras que Sky lo aumentó en un 18%.

⁵³ Lo anterior, en términos de los H. Diputados, "constituye un abuso para los pasajeros que utilizan esta ruta, toda vez que al menos 7 días antes la compañía aérea ya anunciaba que no habían cupos para pasajeros en todos sus vuelos de esa ruta. Aún más los valores de los pasajes que fueron vendidos para este fin de semana se elevaron a cifras cercanas a los 400 mil pesos".

la cabina de pasajeros; y requirieron a la DGAC, del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones (“MTT”) y del SERNAC, un pronunciamiento al respecto.

70. Con fecha 18 de diciembre de 2012, se remitieron vía correo electrónico a esta Fiscalía los oficios de la DGAC⁵⁴ y del MTT⁵⁵, que informan que la práctica de disponer el traslado de carga en la cabina de pasajeros se puede llevar a cabo conforme a lo establecido en el Reglamento de Operación de Naves, y agregan, que en ese vuelo en particular, LAN cumplía con las disposiciones respectivas.
71. Por tanto, en vista de que las autoridades sectoriales con competencia para evaluar esta materia se han pronunciado, no sería procedente la intervención de esta Fiscalía en este punto.

IV. CONCLUSIONES

72. Analizados todos los antecedentes recopilados y expuestos, esta División estima que el conjunto de las conductas denunciadas, dado el contexto en el que éstas se establecen, no ameritan la ejecución de otras diligencias por parte de esta Fiscalía.

Por lo anterior, salvo mejor parecer del Sr. Fiscal, recomendamos no iniciar una investigación en relación con los hechos específicos descritos en la denuncia, sin perjuicio de remitir al SERNAC los antecedentes respectivos para los fines a que haya lugar.

Saluda atentamente a usted,


RONALDO BRUNA VILLENA
JEFE DIVISIÓN INVESTIGACIONES


MCC

⁵⁴ Oficio Ord. N° 7147 de la DGAC, de 20 de noviembre de 2012, “Informa sobre la situación ocurrida el 12 de octubre en vuelo comercial LAN Santiago/Pta. Arenas”.

⁵⁵ Oficio Ord. N° 5612 del 7147 del MTT, de 14 de noviembre de 2012.