

**ANT.:** Denuncia contra LATAM por precios en Región de Magallanes, Rol N° 2715-22 FNE.

**MAT.:** Minuta de Archivo.

**Santiago, 25 de abril de 2023**

**A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)**

**DE : JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS**

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

#### **I. ANTECEDENTES**

1. Con fecha 11 de octubre de 2022, ingresó a esta Fiscalía Nacional Económica (en adelante, “Fiscalía” o “FNE”) una denuncia en contra de LATAM Airlines S.A. (en adelante, “LATAM”) por el alza del precio de los pasajes aéreos dirigidos a la Región de Magallanes y la Antártica Chilena (en adelante, “Región de Magallanes”). Asimismo, con fecha 14 de octubre del 2022 esta Fiscalía recibió el Oficio N°1004/INC/2022 del Senado, describiendo en similares términos los hechos denunciados en contra de LATAM.
2. La denuncia indica que LATAM estaría ejerciendo abuso de posición dominante cobrando precios excesivos en la venta de pasajes con destino a la Región de Magallanes, además de haber aumentado sus frecuencias desde septiembre del 2022 en los vuelos con destino a Punta Arenas, Puerto Natales y Puerto Montt. Al respecto, refiere que: *“Es una práctica conocida, que durante fechas como fiestas patrias, fin de año u otra festividad que permita un fin de semana largo, los pasajes aumentan su valor en relación al precio de épocas no festivas (...). Sin embargo, dichos precios de pasajes no deberían subir indefinidamente o tratar de capturar todo el excedente del consumidor atendida la capacidad que tiene LATAM al ser el actor dominante en el mercado”.*

3. El Oficio del Senado agrega que LATAM sería la única aerolínea operando el tramo respectivo y que el pasaje de avión tendría un precio de alrededor de los seiscientos mil pesos. Por lo anterior, solicita a esta Fiscalía *“investigar esta alza de precios en los pasajes aéreos y, además, la posición dominante en el mercado de la empresa LATAM”*.
4. Con objeto de analizar los hechos denunciados, esta Fiscalía realizó distintas diligencias de admisibilidad conforme a lo dispuesto en el artículo 41 del Decreto Ley N° 211 (en adelante, **“DL 211”**), dentro de las que se encuentran solicitudes de información a la empresa denunciada por el alza del precio de los pasajes durante los últimos meses del 2022, recabar información de otras fuentes y tomas de declaración con distintos agentes de la industria.
5. Asimismo, para complementar la información requerida en la solicitud de información, LATAM aportó antecedentes relacionados con la evolución de los precios de los pasajes hacia la Región de Magallanes durante los meses de enero y febrero del 2023.
6. Con los antecedentes recabados en esta etapa y las condiciones actuales del mercado analizado, no se identificaron riesgos de competencia, conforme se explicará a continuación.

## **II. ANÁLISIS DEL MERCADO**

7. En primer término, se expondrán las obligaciones particulares a que está sujeta LATAM, la que se deberá tener presente posteriormente para el análisis de la conducta que se imputa. Luego, se hará referencia al mercado en que incide la conducta denunciada, con las variaciones que se han observado durante el último año y que son relevantes para el análisis de los hechos denunciados.

### **A. Plan de Autorregulación Tarifaria de LATAM**

8. La H. Comisión Resolutiva, en el marco de la adquisición de las acciones de Ladeco S.A por parte de LATAM (antes Lan Chile S.A), estableció instrucciones de carácter general para estas aerolíneas por medio de la Resolución N°445/1995, dentro de las cuales contempló el establecimiento de un Plan de Autorregulación Tarifaria (en adelante, **“PAR”**) para la aerolínea, el que fue aprobado posteriormente por la Resolución N°496/1997, y encargó a la Junta de Aeronáutica Civil su control y seguimiento. Finalmente, por medio de su resolución N° 37/2011 el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (**“TDLC”**) dispuso modificaciones al PAR en el

marco de la aprobación de la operación de concentración entre Lan Airlines S.A y TAM Linhias Aéreas S.A.

9. El referido PAR se encuentra actualmente vigente y limita las tarifas que LATAM puede cobrar en las rutas en que opera sin otro competidor, contemplando un indicador de tarifa promedio mensual por kilómetro (denominado “*yield*”<sup>1</sup>) que no puede superar a los de rutas de distancias equivalentes (conjunto de rutas en intervalos de 200 kilómetros) en las que enfrenta competencia, bajo un esquema de cumplimiento mensual.
10. En este sentido, el PAR distingue dos tipos de mercados para las rutas nacionales en que opera LATAM: (i) Rutas Competitivas, referida a aquellas rutas en que opera otra aerolínea distinta a la del Grupo LATAM, al menos, con una frecuencia diaria; y (ii) Rutas No Competitivas, referida a aquellas rutas que no cumplen con la condición anterior.
11. Importa destacar para este caso que las rutas de LATAM hacia la Región de Magallanes califican como Rutas Competitivas, considerando que han sido operadas también por las aerolíneas Sky Airlines y Jetsmart, o al menos una de ellas, con una o más frecuencias diarias, por lo que el PAR mencionado no restringe las tarifas de LATAM en esas rutas.

#### **B. Descripción del mercado: Rutas nacionales con origen-destino en los aeropuertos de la Región de Magallanes**

12. Las denuncias analizadas se relacionan con las rutas comerciales nacionales con origen o destino en aeropuertos ubicados en la Región de Magallanes (en adelante, “**rutas Región de Magallanes**”). En dicha región, existen dos aeropuertos: el aeropuerto internacional Presidente Carlos Ibáñez del Campo (PUQ), ubicado en la ciudad de Punta Arenas y el aeropuerto Teniente Julio Gallardo (PNT), localizado en la ciudad de Puerto Natales.
13. En los años 2021 y 2022, la ruta bidireccional Santiago - Punta Arenas concentra un 59,4% del total de pasajeros transportados en vuelos de las rutas Región de Magallanes. En la misma métrica, la segunda ruta en relevancia es la de Puerto Montt - Punta Arenas (21,9%), seguida de Santiago - Puerto Natales (6,5%), Concepción - Punta Arenas (3%) y Puerto Montt - Puerto Natales (2,4%). El resto

---

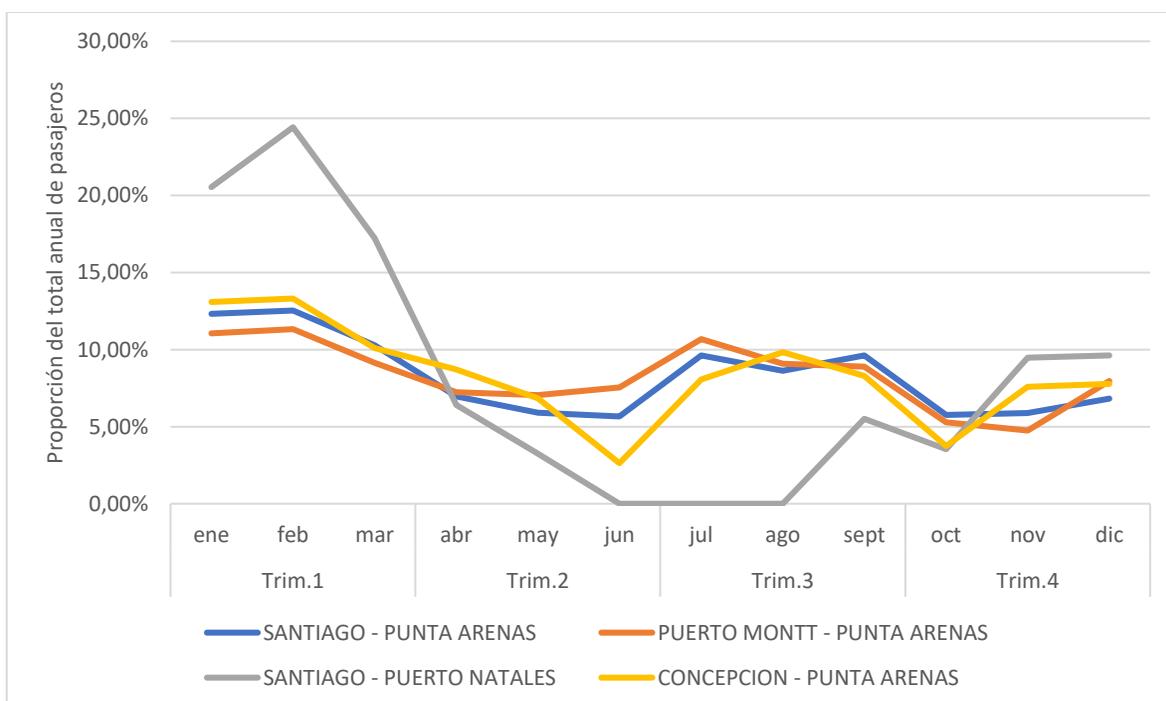
<sup>1</sup> El *yield* corresponde a la medida estándar de comparación de precios entre distintas rutas, se trata de un indicador que considera el valor pagado por los tickets de los pasajeros y la distancia promedio de los vuelos.

de los pasajeros transportados (6,8%) corresponden a vuelos internos de la región en aviones de menor escala, vuelos ocasionales o vuelos hacia la Antártica Chilena<sup>2</sup>.

14. Importa destacar que los vuelos de las rutas Región de Magallanes tienen una marcada estacionalidad, que concentran en el primer trimestre del 2021 y 2022 un 38,8% de los pasajeros transportados. Esta cualidad se identifica con mayor nitidez en el caso de la ruta Santiago-Puerto Natales, donde un 62,2% de los pasajeros transportados se encuentran en el primer trimestre de ambos años, atendida la alta afluencia de turistas hacia la zona del Parque Nacional Torres del Paine y el hecho de no estar operativa o disminuir la oferta de vuelos durante los meses de otoño e invierno<sup>3</sup>.

15. El Gráfico N°1 muestra la distribución mensual de los pasajeros transportados en los principales vuelos de las rutas Región de Magallanes para los años 2021 y 2022, observándose que en los meses de enero y febrero la proporción del total de pasajeros que volaron estas rutas es superior al promedio mensual, fenómenos que se amplifica en el caso de la ruta Santiago-Puerto Natales.

**Gráfico N°1:** Estacionalidad Rutas Región de Magallanes años 2021-2022.



Fuente: Elaboración propia con estadísticas de la JAC

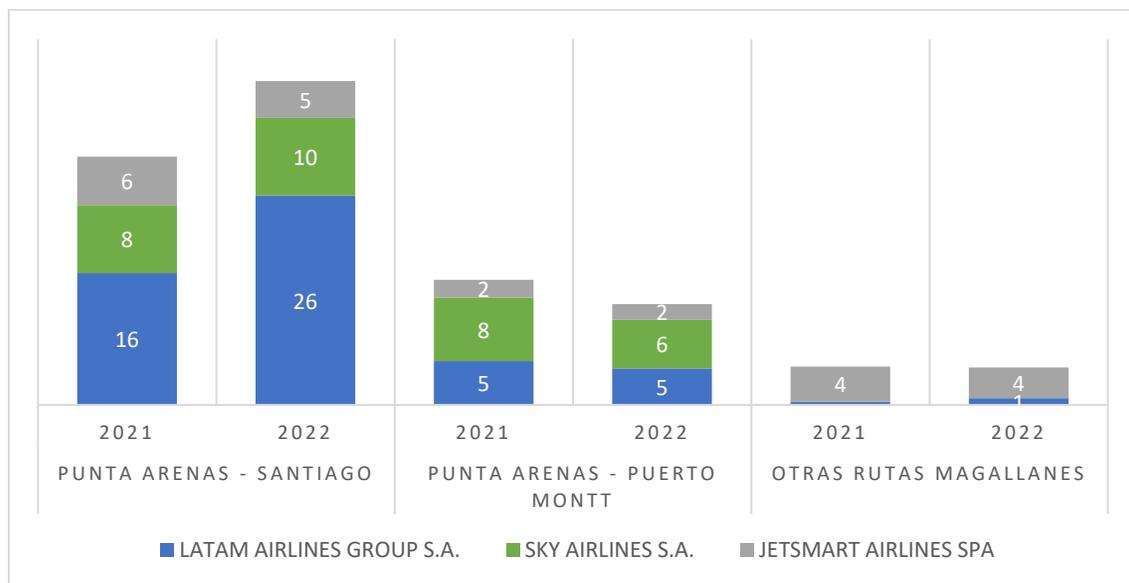
<sup>2</sup> Información pública de la Junta Nacional Aeronáutica, disponible en: <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-traffic-aereo/>.

<sup>3</sup> Íbid.

16. Como se señaló, las aerolíneas presentes en las rutas desde y hacia la Región de Magallanes son LATAM, Sky Airlines y Jetsmart<sup>4</sup>. En relación con las cinco principales rutas en el segmento analizado, LATAM capta un 63,9% de los pasajeros transportados en los años 2021 y 2022, mientras que Sky Airlines y Jetsmart acumulan un 24,4% y un 11,7% en este índice, respectivamente<sup>5</sup>.

17. En términos de frecuencias, los vuelos con origen Punta Arenas y destino Santiago promediaron un total de 40 vuelos semanales durante 2022, mientras que aquellos con destino inicial en Puerto Montt fueron del orden de los 13 vuelos semanales en el mismo período. El resto de los destinos desde dicho aeropuerto acumula un aproximado de 4 vuelos por semana en 2022. Por su parte, respecto a la participación de cada aerolínea en estos vuelos, se hace presente que en el 2022 LATAM operó un promedio de 32 vuelos semanales desde el aeropuerto de Punta Arenas, mientras que sus competidores Sky Airlines y Jetsmart realizaron 16 y 11 vuelos semanales en promedio, respectivamente<sup>6</sup>. El gráfico N°2 muestra la evolución de la frecuencia promedio semanal para los años 2021 y 2022 para las rutas en comento, por aerolínea.

**Gráfico N°2: Frecuencia semanal promedio años rutas Región de Magallanes 2021-2022**



Fuente: Elaboración propia con estadísticas de la JAC

18. Ahora bien, se debe hacer presente que en agosto del 2022 se conoció que la aerolínea Jetsmart suspendería por aproximadamente tres meses y medio los

<sup>4</sup> También está presente la aerolínea “Aerovías DAP”, pero su foco está puesto en vuelos ocasionales en rutas dentro de la Región, utilizando avionetas con una baja capacidad de pasajeros.

<sup>5</sup> Información pública de la Junta Nacional Aeronáutica, disponible en: <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/>.

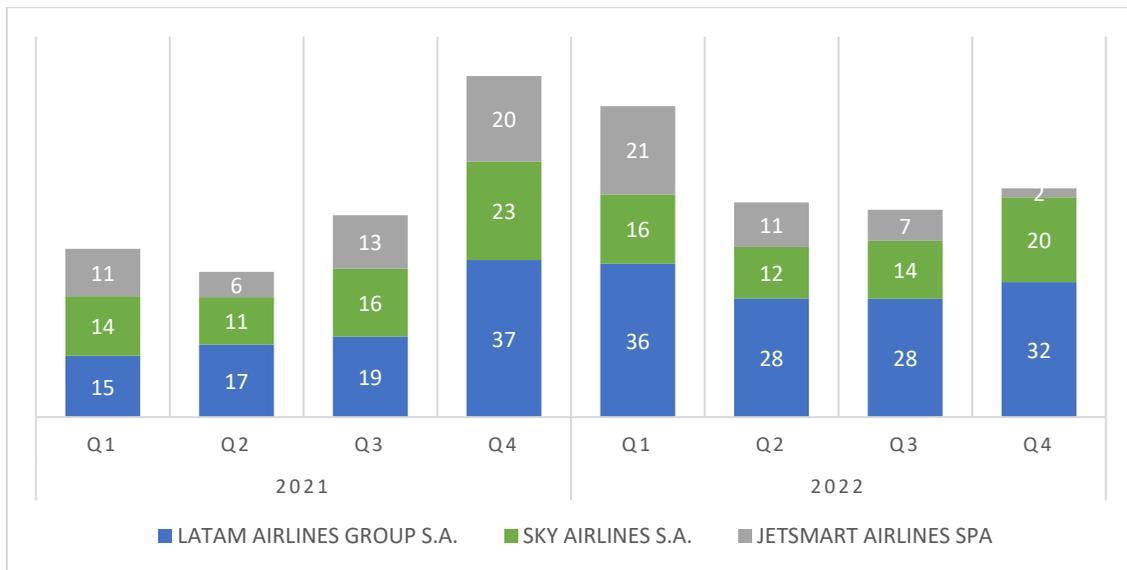
<sup>6</sup> Información pública de la Junta Nacional Aeronáutica, disponible en: <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/>.

vuelos desde y hacia la ciudad de Punta Arenas. Según los antecedentes públicos, esta determinación fue de carácter temporal y se basó en una optimización en el uso de su flota, con miras a retomar la ruta en la temporada alta<sup>7</sup>. Sobre lo anterior, esta Fiscalía realizó diligencias con el objeto de esclarecer las razones específicas sobre esta decisión de la empresa, en virtud de las cuales se confirmó que obedeció a razones comerciales, por dificultades asociadas a la pandemia y al aumento del valor del combustible a nivel internacional<sup>8</sup>.

19. Por otro lado, se debe mencionar que las frecuencias del resto de las aerolíneas - LATAM y Sky Airlines- también se vieron reducidas durante el mismo periodo, observándose una caída agregada del 33% en el último trimestre del 2022 con respecto al mismo trimestre en 2021, en relación con el total de vuelos con origen en el aeropuerto de Punta Arenas operados por estas aerolíneas.

20. En concreto, se conoció que LATAM pasó de operar 37 vuelos semanales promedio desde el aeropuerto de Punta Arenas en el último semestre de 2021, a 32 vuelos en 2022. En el caso de Sky Airlines, esta reducción fue de 23 vuelos semanales promedio en 2021 a 20 en 2022<sup>9</sup>. El gráfico N°3 muestra la evolución de la frecuencia promedio semanal por trimestres para las rutas en comento, por aerolínea.

**Gráfico N°3: Frecuencia semanal promedio por trimestre y aerolínea vuelos desde Aeropuerto Punta Arenas 2021-2022**



Fuente: Elaboración propia con estadísticas de la JAC

<sup>7</sup> Ver, por ejemplo, sitio web de noticias Bío Bío Chile, disponible en: <https://www.biobiochile.cl/noticias/economia/negocios-y-empresas/2022/08/17/jetsmart-suspendera-por-un-tiempo-determinado-los-vuelos-desde-y-hacia-punta-arenas.shtml>.

<sup>8</sup> Diligencia de toma de declaración de Jetsmart del 11 de noviembre del 2022.

<sup>9</sup> Información de la Junta Nacional Aeronáutica.

21. En línea con lo esperado, también se observa que los vuelos operados por LATAM en las rutas Región de Magallanes experimentaron un aumento gradual del factor de ocupación, esto es, el cociente entre los pasajeros transportados y la capacidad máxima de dichos vuelos. En particular, se observa que, en mayo de 2022, los vuelos de las rutas Región de Magallanes operados por LATAM tuvieron una ocupación del [70%-80%], mientras que en agosto este indicador escaló al [80%-90%], y alcanzó su máximo en noviembre, con un [90%-100%] de ocupación en el agregado de los vuelos<sup>10-11</sup>.
22. Finalmente, con respecto a la capacidad de asientos disponibles para vuelos en las rutas Región de Magallanes, se debe hacer presente que las tres aerolíneas utilizan los modelos Airbus 320/1-200 los cuales tienen una capacidad de entre 162 y 218 pasajeros. En el caso de LATAM, se utilizan ocasionalmente los modelos Boeing 787-800/900 para la ruta Santiago – Punta Arenas, con una capacidad mayor a la de los antes mencionados (247/304 asientos, respectivamente)<sup>12</sup>.
23. Se revisó también la evolución reciente de los precios de los pasajes aéreos hacia la Región de Magallanes, donde se extrajeron las siguientes observaciones.
24. En primer lugar, se verifica que efectivamente existió un aumento de los precios promedio de los pasajes a la zona, en el periodo abarcado entre septiembre y diciembre del 2022, con respecto a los meses inmediatamente anteriores, cuestión que, preliminarmente, se relacionaría de forma directa con variables estacionales - aumento en la demanda asociado a las festividades de Fiestas Patrias y fin de año - y el anuncio de Jetsmart de dejar de operar la ruta, el cual hizo efectivo en septiembre del 2022.
25. En segundo término, se constató que este aumento también se verifica interanualmente, observándose un crecimiento en el valor de los pasajes hacia estos destinos, concentrados principalmente en el último trimestre del año 2022, con mayor incidencia en la ruta Puerto Montt – Punta Arenas, mientras que la ruta Santiago – Puerto Natales prácticamente tuvo nula variación.
26. Finalmente, se observa que, como se verá en mayor detalle más adelante, otras rutas nacionales de distancia equivalente o comparable tuvieron una evolución al alza similar a la identificada para las rutas hacia la Región de Magallanes.

### III. ANALISIS DE COMPETENCIA DE LOS HECHOS DENUNCIADOS

---

<sup>10</sup> Según respuesta de LATAM al Oficio Ord. N°15 de fecha 9 de enero del 2023.

<sup>11</sup> Versión confidencial en Anexo Confidencial [1].

<sup>12</sup> Según respuesta de LATAM al Oficio Ord. N°15 de fecha 9 de enero del 2023 y tomas de declaración de ejecutivos de Jetsmart y Sky Airlines con fechas 9 de noviembre del 2022 y 11 de noviembre del 2022, respectivamente.

27. Las denuncias recibidas por esta Fiscalía indican que el valor de venta de los pasajes de LATAM en la ruta Región de Magallanes experimentaron un incremento significativo en el mes de septiembre del 2022, aun habiendo pasado el periodo de aumento en la demanda durante Fiestas Patrias y su consiguiente crecimiento en el precio. Esto es calificado por los denunciantes como un abuso de posición dominante por medio de la fijación de precios excesivos.
28. Por su parte, los antecedentes recabados durante esta etapa mostraron que, desde septiembre del 2022, se presentó una disminución de la oferta de vuelos hacia la Región de Magallanes, y, por tanto, de la capacidad de asientos disponibles, dada la salida transitoria de uno de los competidores relevantes del mercado analizado y la reducción parcial de las frecuencias de Sky Airlines y LATAM.
29. A continuación, se analiza la conducta denunciada, haciendo referencia a los estándares para la calificación de precios excesivos, y, posteriormente, se revisará en concreto la evolución de las condiciones de competencia y la tarifa de los vuelos en las rutas Región de Magallanes, mostrando comparaciones e indicadores que permiten -en última instancia- evaluar la existencia de indicios de alteración ilícita de la competencia.

#### **A. Sobre la conducta de precios excesivos**

30. La conducta de precios excesivos constituye un tipo de conducta unilateral de carácter explotativo, que consiste en cobrar precios supracompetitivos o significativamente superiores a los que se podrían estimar como competitivos. Al respecto, se debe hacer presente que la jurisprudencia nacional y comparada ha establecido que la calificación de esta conducta se encuentra sujeta a altos estándares y que su persecución y sanción debe ser selectiva y restrictiva.
31. Si bien han existido divergencias en la forma en que el sistema de libre competencia europeo y estadounidense han tratado esta conducta, en general, se considera que la persecución y sanción de este tipo de prácticas podría tener implicancias contraproducentes respecto de la protección de la libre competencia, principalmente por el desincentivo de la innovación, como también de la entrada y expansión de competidores. Adicionalmente, se ha constatado que existen dificultades prácticas relevantes para fijar criterios objetivos sobre qué se debe considerar un precio “excesivo”<sup>13</sup>.

---

<sup>13</sup> Ver, por ejemplo, O'Donoghue y J. Padilla, *The Law and Economics of Article 102 TFEU*, Hart Publishing, 2013, pp. 732 y ss. y Vásquez, Omar, “Excessive Pricing: A View from Chile” (2015), disponible en: <[https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract\\_id=2591931](https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2591931)>.

32. En este sentido, el TDLC ha establecido los criterios para la calificación y sanción de la conducta en la Sentencia N°140/2014<sup>14</sup>, los cuales han sido recientemente confirmado por la Sentencia 181/2022<sup>15</sup>. De forma conjunta, se deben dar las siguientes condiciones: (i) El precio no puede tener relación con la innovación o inversiones pasadas del agente dominante; (ii) Los precios cobrados deben ser extremadamente excesivos; y, (iii) Deben existir barreras de entrada no transitorias que sean *“muy difíciles de superar en la práctica”*, esto es, más altas que las normalmente exigidas para determinar la dominancia (en este caso, supradominancia). En este caso -al igual que en la mayoría en que se presenta esta conducta- las condiciones referidas son difícilmente verificables en la práctica.
33. En relación con determinar si los precios son extremadamente excesivos, la jurisprudencia referida ha establecido que estos deben ser comparados con varios estándares de forma simultánea, como, por ejemplo, la relación entre el precio y el costo medio total de operación, la evolución histórica de los precios cobrados a diversas clases de clientes, la existencia de cambios significativos en el nivel de precios no observados en otros mercados similares, y el nivel y evolución históricas de las utilidades de la firma dominante. Los estándares deben ser elegidos de forma razonable, con sentido económico, y adicionalmente, los resultados deben ser consistentes entre sí. Todo lo anterior para *“que provean de información útil acerca de las características del precio bajo análisis y cuán cercano se encuentra éste de lo que se esperaría fueran las condiciones de competencia imperantes en el mercado, siendo secundario cuán imperfecta o limitada pueda eventualmente ser dicha información”*<sup>16</sup>.
34. Ahora bien, para el análisis de la conducta denunciada importa tener presente que el PAR fue dispuesto por la autoridad de competencia precisamente para morigerar los riesgos de abuso de poder de mercado en las Rutas No Competitivas en las que opera LATAM. Así, este régimen establece mecanismos concretos para impedir el abuso en la fijación de tarifa, respecto de las rutas en que la denunciada no enfrenta competencia.
35. Conforme fue mencionado, las rutas Región de Magallanes constituyen Rutas Competitivas según la definición del PAR, puesto que opera y ha operado históricamente más de una aerolínea distinta a LATAM con al menos una frecuencia diaria. En este caso, es un hecho que la denunciada enfrenta competencia en el mercado de transporte aéreo de pasajeros hacia la Región de Magallanes, incluso

---

<sup>14</sup> Demanda de Condominio Campomar contra Inmobiliaria Santa Rosa de Tunquén Ltda. por el cobro de precios excesivos por los servicios de producción y distribución de agua potable.

<sup>15</sup> Demanda de REDTEC S.A. en contra de WALMART CHILE S.A., por precios excesivos en el servicio de recuperación de pallet y competencia desleal.

<sup>16</sup> Cons. Decimoctavo, Sentencia N°140/2014, TDLC.

durante el periodo analizado, puesto que Sky Airlines ha mantenido su operación, pese a haber disminuido su frecuencia.

36. En este sentido, no se identifican indicios que indiquen el cumplimiento de las condiciones establecidas para la calificación de la conducta de precio excesivos. En particular, se observa que no existirían altas barreras de entrada, pues existen al menos tres aerolíneas nacionales que están en condiciones de operar las rutas en comento de forma regular -y lo han hecho en la práctica- teniendo también la capacidad de aumentar o disminuir la frecuencia de sus vuelos de forma independiente.

## **B. Sobre la restricción de la oferta en el mercado analizado**

37. Conforme se indicó en los apartados anteriores, la capacidad de asientos disponibles en el mercado analizado no se ha mantenido estable durante los meses finales del 2022, lo que ha repercutido en las condiciones de intensidad de la competencia. En concreto, la salida temporal de uno de los actores del mercado (JetSMART) y la reducción simultánea de frecuencias de los otros dos son eventos que modifican significativamente el panorama competitivo en una industria en que sólo operan tres empresas regularmente.

38. Desde el punto de vista teórico, se debe hacer presente que la mayoría de los modelos de competencia muestran que un mercado en el que compiten tres actores determina un precio de equilibrio menor al que se obtiene si sólo existieran dos (duopolio). En particular, el modelo de Cournot (competencia por cantidades) indica que la salida de uno de los tres agentes compitiendo en un mercado redundará en un precio de equilibrio mayor con respecto al que existía en el escenario previo, cuya magnitud de dicho aumento dependerá de cómo las empresas restantes ajusten sus niveles de producción y de la elasticidad de demanda del mercado<sup>17</sup>.

39. Si bien lo expuesto resulta meramente teórico -que además no considera otras variables esenciales a la hora de analizar un mercado (capacidad de expansión u ociosa de los agentes, barreras a la entrada, nivel de homogeneidad de los bienes o servicios transados, entre otros)- importa considerarlo en el análisis para comprender el eventual aumento del precio promedio que resulta como consecuencia de la salida de un competidor de un mercado altamente concentrado.

40. Ahora, los antecedentes recabados durante esta etapa mostraron que la modificación en la estructura de participación en este mercado, con la salida transitoria de uno de los agentes (JetSMART) y la reducción de vuelos diarios de las

---

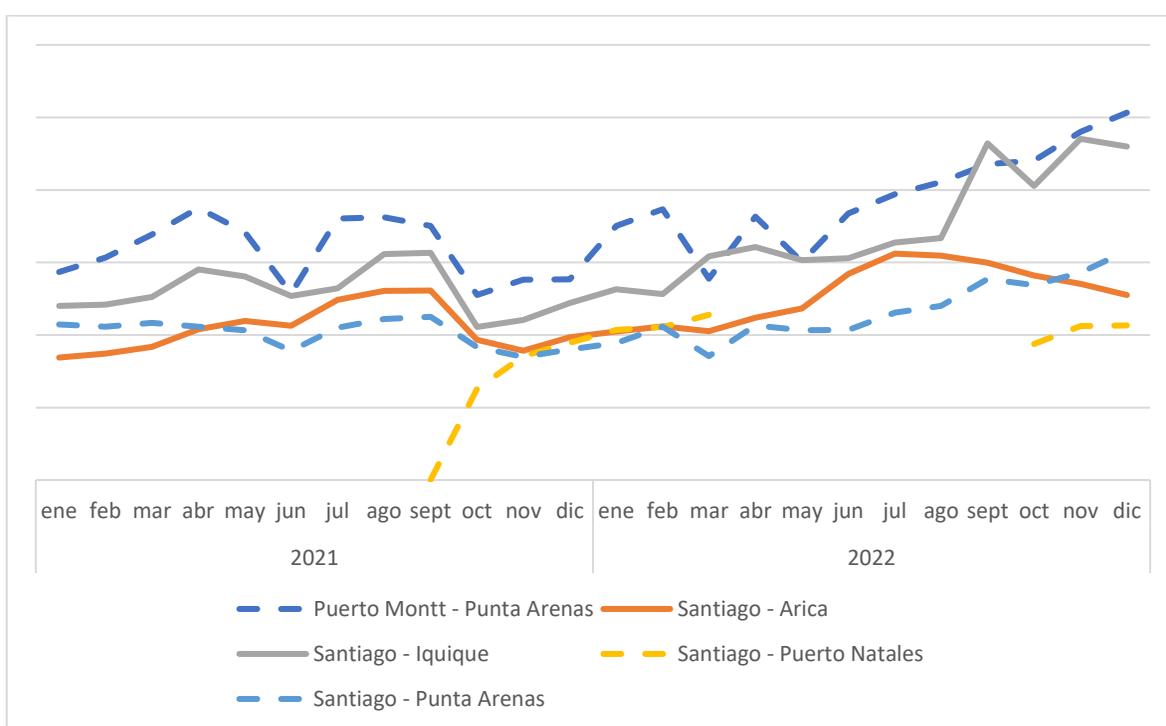
<sup>17</sup> Ver, por ejemplo, Tirole, J. (1988). *The Theory of Industrial Organization*. Cambridge, MA: The MIT Press.

otras dos, conllevó la disminución agregada de la capacidad de asientos disponibles hacia y desde la Región de Magallanes, lo que se tradujo en la restricción de la oferta a los consumidores finales. Como se indicó, en la teoría la consecuencia esperada en un mercado con las características como el analizado es el alza de los precios promedio, debido a la disminución relevante de la competencia.

41. Sin embargo, se debe hacer presente que, aunque los precios máximos de pasajes en esa época se incrementaron sustancialmente, el alza del precio promedio en dicho periodo no superó el 25% al compararlo con del trimestre inmediatamente anterior (junio, julio y agosto de 2022). De esta forma, no se aprecia preliminarmente que existan indicios de un aumento excesivo de los precios de todos los pasajes durante el periodo analizado.

42. Asimismo, importa destacar que el alza observada no se desvía de manera sustancialmente anómala en comparación con otras rutas nacionales de distancia superior a los mil doscientos kilómetros de vuelo. Como se observa en el Gráfico N°4, la tarifa promedio para las rutas Santiago-Arica y Santiago-Iquique, tuvieron una evolución similar a la observada en las rutas Región de Magallanes. De hecho, en el caso de la ruta Santiago-Iquique se observa que, para el periodo analizado, el precio tuvo un aumento más marcado que los de la ruta Santiago-Punta Arenas.

**Gráfico N°4:** Evolución *yields* LATAM rutas nacionales mayor a 1.200 kilómetros<sup>18</sup>



Nota: Las tarifas se muestran en términos del *yield* para cada una de las rutas en cuestión. Se aplicó un ajuste en donde se eliminaron los vuelos asociados a contrataciones de vuelos tipo *charter* por parte de empresas mineras para el transporte aéreo de trabajadores. Se omite el eje vertical para resguardar la confidencialidad de la información utilizada.

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por LATAM

<sup>18</sup> Versión confidencial en Anexo Confidencial [2].

43. Por otra parte, el reingreso de Jetsmart a la operación de las rutas hacia y desde la Región de Magallanes se hizo efectiva la última quincena de diciembre del 2022. A esto, se debe agregar que LATAM anunció públicamente, para esos meses, un aumento de frecuencia y una disminución de los precios de los pasajes<sup>19</sup>, lo que también se verificó.
44. En orden a examinar si el aumento en los precios promedios de los pasajes de la ruta Santiago-Punta Arenas registrado durante el último trimestre del 2022 se mantuvo más allá del retorno de Jetsmart, esta Fiscalía hizo revisión de las tarifas cobradas durante los meses de enero y febrero del 2023, que además son los más demandados por estacionalidad.
45. Al respecto, se pudo observar que existió una caída del precio promedio de los pasajes, en comparación con el trimestre anterior donde se constató el alza. En concreto, el precio promedio del boleto para la ruta en comento durante los primeros dos meses del 2023 fue un 11% menor al registrado durante el último trimestre del 2022. Sin embargo, en términos nominales, la tarifa promedio de enero y febrero de 2023 es 23% superior a la observada en los mismos meses del año 2022. En términos reales, esto representa un aumento de 12% interanual.
46. Con todo, debe tenerse en consideración un aspecto ya mencionado que tiene un impacto directo en la tarifa de los vuelos, esto es, el precio del combustible para aviones, el cual se fija internacionalmente. Según fue declarado por las aerolíneas competidoras a LATAM, y se observa en los datos públicos disponibles, el precio del combustible para aviones tuvo un aumento significativo durante el año 2022, alcanzando un valor promedio de \$USD 3,46 por galón, lo que representa un aumento del 78% respecto de su valor promedio en el año 2021<sup>20</sup>.
47. Es esperable que este importante crecimiento en el precio del combustible -que comenzó a desacelerarse durante el segundo semestre de 2022, pero sólo evidenció una reducción interanual en enero de 2023- haya importado una presión al alza en los precios de los pasajes aéreos durante el periodo analizado, debido a que constituye uno de los principales costos de operación de las aerolíneas<sup>21</sup>.
48. En definitiva, se observa que la evolución de los precios en los pasajes de LATAM hacia la Región de Magallanes se relaciona directamente con la salida temporal de

---

<sup>19</sup> Ver, por ejemplo, sitio web de ITV Patagonia, disponible en: <https://www.itvpatagonia.com/noticias/tendencias/26-12-2022/latam-con-el-aumento-de-frecuencias-a-magallanes-los-pasajes-aereos-bajarian-hasta-un-70/> >.

<sup>20</sup> Ver datos precios 'U.S. Gulf Coast Kerosene-Type Jet Fuel Spot Price FOB (Dollars per Gallon)', disponible en: [https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/eer\\_epjk\\_pf4\\_rgc\\_dpgD.htm](https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/eer_epjk_pf4_rgc_dpgD.htm).

<sup>21</sup> Según datos de LATAM, el costo por provisión de combustible representa entre un 20% y 45% de los costos totales de sus vuelos nacionales.

Jetsmart de la operación de estas rutas durante el último periodo del 2022 y la reducción de frecuencias de LATAM y Sky Airlines, complementado con el alza del precio de los combustibles del periodo. Del mismo modo, el decrecimiento en el primer trimestre de 2023 se debe al restablecimiento de la frecuencia de las tres aerolíneas que operan la ruta, lo que se suma al retorno gradual del precio del combustible a precios normales en términos históricos.

49. A mayor abundamiento, se debe mencionar que según muestra la información pública disponible en sitios web que recogen información de precios de los pasajes de distintas aerolíneas, para los próximos meses continúan descendiendo, en comparación con aquellos que existían en el periodo inmediatamente anterior. En concreto, se verifica que, por ejemplo, los precios base de la ruta Santiago-Punta Arenas para los meses de junio y julio, fluctúa entre los \$70.000 y \$85.000, lo que representa una disminución de más del 11% con respecto a los precios promedio de los primeros dos meses de este año, y de aproximadamente un 5% real interanual con respecto al precio promedio de aquellos dos meses en 2022<sup>22</sup>.
50. Finalmente, importa destacar que se tomó conocimiento de la reciente decisión de la empresa Jetsmart de suspender la operación de la ruta Santiago – Punta Arenas en el periodo comprendido entre abril y diciembre de 2023<sup>23</sup>. Según se indica, esta medida se debe a *“ajustes temporales, como parte del proceso de optimización de flota y rutas”*, sin perjuicio de que se mantendrán vigentes los vuelos a Punta Arenas desde Concepción y desde Puerto Montt.
51. Como se señaló, uno de los factores más relevantes para explicar el comportamiento de los precios observados en las rutas aéreas a Magallanes es la capacidad de asientos disponibles. En vista de lo anterior, esta Fiscalía se mantendrá monitoreando posibles efectos que puedan derivarse de esta salida parcial del mercado.

#### IV. CONCLUSIÓN

52. En base a los antecedentes analizados y las consideraciones señaladas, particularmente el hecho de que el alza del precio de los pasajes de LATAM hacia la Región de Magallanes tuvo como factor determinante la restricción transitoria de la oferta, con la salida en la operación de la ruta por parte de Jetsmart entre septiembre y diciembre del 2022, la reducción en las frecuencias diarias de LATAM

---

<sup>22</sup> Ver, por ejemplo, sitio web de Google Flights, viajes de Santiago a Punta Arenas, disponible en: <<https://www.google.com/travel/flights/>>.

<sup>23</sup> Ver, por ejemplo, sitio web de La Prensa Austral, disponible en: <<https://laprensaaustral.cl/2023/03/17/jetsmart-suspende-operaciones-santiago-punta-arenas-hasta-diciembre/>>.

y Sky Airlines, y el aumento en el precio internacional del combustible, esta División sugiere, salvo mejor parecer del Fiscal (S), archivar la presente denuncia, puesto que no se han identificado indicios que, bajo las condiciones actuales del mercado analizado, pudieran configurar una infracción al DL 211.

53. Lo anterior es sin perjuicio de las facultades de esta Fiscalía de seguir velando por la libre competencia en este mercado, monitoreando con especial atención los reportes periódicos que envía LATAM a la Junta Nacional Aeronáutica asociados al cumplimiento del Plan de Autorregulación de la empresa, y con la posibilidad de la apertura de una investigación, en caso de contar con nuevos antecedentes que así lo ameriten, y del derecho del denunciante para interponer las acciones que estime pertinentes ante el H. Tribunal de Defensa de la Libre Competencia o en otra sede.

Saluda atentamente a usted,

**GASTÓN PALMUCCI**  
**JEFE DIVISIÓN ANTIMONOPOLIOS**  
**Fiscalía Nacional Económica**

COM/DMP