

Santiago, 12 ENE. 2018

VISTOS:

- 1) La Notificación de Operación de Concentración, correspondiente al ingreso correlativo N° 04874-17 de fecha 20 de noviembre de 2017 (la "**Notificación**"), mediante el cual los apoderados de LATAM Airlines Group S.A. ("**LATAM**"), Inversiones LAN S.A. ("**InverLan**") y Lan Pax Group S.A. ("**LanPax**"), por una parte, y Acciona Airport Services S.A. ("**Acciona SA**") y Acciona Aeropuertos, S.L. ("**Acciona SL**") y todas conjuntamente, las "**Partes**", por otra, notificaron la celebración de un acuerdo de compra del 100% de las acciones de Andes Airport Services S.A. ("**Andes**"), y con ello su negocio de asistencia en tierra (*ground handling*) en el aeropuerto Comodoro Arturo Merino Benítez de Santiago de Chile ("**SCL**") a ser adquirido por Acciona (la "**Operación**");
- 2) La resolución dictada por esta Fiscalía con fecha 1 de diciembre de 2017, que ordenó el inicio de la investigación de la Operación, bajo el rol FNE F104-2017;
- 3) El informe de la División de Fusiones de esta Fiscalía, de fecha 12 de enero de 2018.
- 4) Lo dispuesto en los artículos 1,2, 49, 50 y 54 del DL 211; y

CONSIDERANDO:

- 1) Que LATAM es una sociedad dedicada principalmente al transporte aéreo de pasajeros y carga, a nivel nacional e internacional. InverLan y LanPax pertenecen al mismo grupo empresarial de LATAM y cumplen funciones como sociedad de inversiones. Ambas son dueñas del 100% de las acciones emitidas por Andes.
- 2) Que Andes, el agente económico adquirido en virtud de la operación, es una empresa que desarrolla actividades económicas relacionadas a la provisión de servicios de *ground handling* en SCL, cuyo principal cliente es LATAM.
- 3) Que Acciona SA y Acciona SL son parte del grupo empresarial español Acciona, relevante en la promoción y gestión de infraestructura y energía a nivel mundial. Como parte del mismo grupo en Chile, se encuentra Acciona Airport Services SpA (en conjunto con Acciona SA y Acciona SL, "**Acciona**"), que provee servicios de *ground handling*.
- 4) Que los servicios de *ground handling* comprenden un conjunto de servicios que se prestan a las aerolíneas por terceras empresas entre el aterrizaje y el despegue de una aeronave, en un aeropuerto o aeródromo determinado. Entre ellos se cuentan los servicios en rampa, de manejo de equipaje, asistencia a pasajeros y otros servicios operacionales relacionados.
- 5) Que el análisis de la Operación se ha realizado sobre la base de una definición conservadora de mercado relevante de producto, acotada a la provisión del servicio de rampa, puesto que los antecedentes de la investigación dan cuenta de un menor número de actores y mayores dificultades en su provisión. En todo caso, el análisis realizado se extiende también a los otros servicios de *ground handling*, puesto que, de descartarse riesgos en servicios en rampa, es posible también descartar riesgos en asistencia a

pasajeros y manejo de equipaje. Aún más, no existe traslape en la oferta de las Partes para la provisión de servicios de asistencia a pasajeros.

- 6) Que, desde el punto de vista geográfico y en concordancia a la jurisprudencia comparada, la evaluación se ha limitado a los servicios prestados en SCL, en el entendido que, del lado de la demanda, una vez que una aerolínea decide operar en un aeropuerto, sólo los proveedores activos en éste pueden ofrecerle los servicios. Por el lado de la oferta, al existir personal e inversiones específicas a un aeropuerto (vehículos, máquinas y oficinas), y la necesidad de cumplimiento de determinadas exigencias de seguridad de la autoridad sectorial para operar en un aeropuerto en particular, es esperable que las únicas empresas capacitadas para ofrecer el servicio en el corto plazo son aquellas con presencia en el aeropuerto en cuestión.
- 7) Que, en el caso de SCL, las empresas que cuentan con oferta de servicios de *ground handling* en rampa son Andes, Acciona, Servicios Aeroportuarios Aerosan S.A. y Swissport Chile S.A. Si bien algunas aerolíneas, como Sky Airline S.A. ("**Sky**") o Latin American Wings SpA ("**LAW**"), optan por integrar la prestación de este tipo de servicios, autoabasteciéndose de las distintas actividades de *ground handling*, estas compañías no fueron consideradas dentro de la definición de mercado, ya que no ofrecen dichos servicios a terceras aerolíneas.
- 8) Que, dadas las participaciones de mercado obtenidas a partir del tráfico de transporte aéreo de pasajeros en SCL, registradas por la Junta Aeronáutica Civil, se consideró que los índices de concentración sobrepasaban los umbrales de la Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración publicada en octubre de 2012. Por esta razón, esta Fiscalía estudió también las condiciones de entrada en el mercado de *ground handling* y la dinámica competitiva propia del servicio para determinar si la Operación podía reducir sustancialmente la competencia.
- 9) Que, de acuerdo a actores de la industria, Andes no es un competidor que se caracterice por ser particularmente agresivo, lo que estaría ligado a su vínculo de propiedad actual con LATAM. La Operación permitiría poner término a esta relación vertical, y evitaría que otras aerolíneas dependieran de un competidor para la provisión de servicios de *ground handling* en SCL.
- 10) Que, además, de acuerdo a los antecedentes concretos aportados a la investigación, se identificó con un grado alto de certeza la probabilidad de entrada de un nuevo proveedor de servicios en rampa en SCL, dentro de corto plazo y con un grado de suficiencia apropiado. Ello ayudaría a mitigar eventuales efectos lesivos derivados de esta Operación en particular.
- 11) Que algunos actores del mercado de transporte aéreo de pasajeros cuentan con tráfico suficiente como para autoabastecerse de los servicios de *ground handling* en SCL. Ello queda de manifiesto en la experiencia de empresas como Sky y LAW, o del mismo LATAM, aunque otros actores señalaron durante la investigación no contar con tráfico suficiente que lo vuelva viable como alternativa de negocio
- 12) Que, por otra parte, el ingreso de Acciona al mercado chileno no habría sido gestado con su capacidad independiente, sino que a través de la infraestructura de Andes. En efecto,

una de las peculiaridades del análisis de esta Operación es el hecho de tener lugar entre dos actores que ya cuentan con una relación contractual de prestación de servicios, lo que permitía poner en duda la capacidad competitiva actual de Acciona sin su relación actual con Andes.

- 13) Que, atendidas las razones antedichas, para este caso en particular, esta Fiscalía estima que existen antecedentes suficientes para desvirtuar posibles riesgos de carácter unilateral derivados de la Operación.
- 14) Que, respecto a los riesgos coordinados, sin bien la Operación trae consigo una reducción en el número de competidores, tanto la posibilidad de entrada de un nuevo actor con las características señaladas, así como la aptitud de algunas aerolíneas para integrarse verticalmente, permiten mitigar su probabilidad.
- 15) Que, consultados distintos clientes actuales y potenciales de las Partes en el marco de esta investigación, no fueron identificados riesgos significativos a la competencia en la provisión de servicios de *ground handling*.
- 16) Que, por el orden de consideraciones presentadas, esta Fiscalía descarta que la Operación notificada resulte apta para reducir sustancialmente la competencia.

RESUELVO:

1° APRUÉBESE, de forma pura y simple la operación de concentración celebrada entre LATAM Airlines Group S.A., Inversiones LAN S.A. y Lan Pax Group S.A., por una parte, y Acciona Airport Services S.A. y Acciona Aeropuertos, S.L., por otra, respecto a la adquisición del 100% de las acciones de Andes Airport Services S.A.

2° ANÓTESE, COMUNÍQUESE Y PUBLÍQUESE.

Rol FNE F104-2017.

JTO


MARIO YBAR ABAD
FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)
