

ANT.: Adquisición de control en JetSMART Holdings Limited por parte American Airlines, Inc.
Rol FNE F327-2022.

MAT. Informe de aprobación.

Santiago, 22 de diciembre de 2022

A : FISCAL NACIONAL ECONÓMICO (S)

DE : JEFA DE DIVISIÓN DE FUSIONES

De conformidad a lo establecido en el Título IV del Decreto con Fuerza de Ley N°1 de 2004, del Ministerio de Economía, Fomento y Turismo, que fija el texto refundido, coordinado y sistematizado del Decreto Ley N°211 de 1973, y sus modificaciones posteriores (“**DL 211**”), presento a usted el siguiente informe (“**Informe**”), relativo a la operación de concentración del Antecedente (“**Operación**”), recomendando su aprobación, de manera pura y simple, por las razones que a continuación se explican:

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 27 de septiembre de 2022, mediante documento ingreso correlativo N°30.954-2022 (“**Notificación**”), Indigo Andean Partners LP (“**Indigo**”) y American Airlines, Inc. (“**American**”, y en conjunto con Indigo, “**Partes**”) notificaron a esta Fiscalía Nacional Económica (“**Fiscalía**”) una operación de concentración, consistente en la eventual adquisición, por parte de American, de una participación minoritaria en JetSMART Holdings Limited (“**JetSMART**”) (“**Operación**”)¹.
2. Mediante resolución de fecha 12 de octubre de 2022, esta Fiscalía declaró incompleta la Notificación, conforme al artículo 50 inciso final del DL 211. Posteriormente, con fecha 26 de octubre de 2022, mediante documento ingreso correlativo N°32.527-2022, las Partes subsanaron los errores y omisiones de la Notificación identificados por la FNE (“**Complemento**”). Consecuentemente, con fecha 11 de noviembre de 2022, en conformidad con el artículo 50 inciso tercero del DL 211, se instruyó el inicio de la investigación de la Operación, bajo el Rol FNE F327-2022 (“**Investigación**”).
3. American, sociedad constituida bajo las leyes del Estado de Delaware, Estados Unidos de América, es una aerolínea con presencia en más de 50 países, cuya actividad principal es la operación de su flota de aviones para proporcionar transporte

¹ Los derechos que adquiere American como accionista minoritario podrían concederle control negativo sobre JetSMART. En consecuencia, la Operación califica jurídicamente como una operación de concentración, en los términos del artículo 47 letra b) del DL 211. Véase Resolución Exenta N° 496 de fecha 6 de septiembre de 2022, Rol Pre-Notificación P66-2022.

aéreo regular de pasajeros y carga a través de sus centros de operaciones² y puertas de enlace asociadas en otros continentes. En Sudamérica, American ofrece vuelos que conectan las principales ciudades de varios países de la región con algunos de sus aeropuertos centrales (*hubs*)³ de American en los Estados Unidos de América. En relación con Chile, American actualmente opera dos vuelos directos: Santiago-Dallas y Santiago-Miami⁴.

4. Indigo, controladora de JetSMART, es administrada por Indigo Partners LLC, empresa de capital privado, dedicada al transporte aéreo y con experiencia en el desarrollo de aerolíneas de formato *ultra-low cost*⁵.
5. Por su parte, JetSMART es un holding internacional con filiales que operan líneas aéreas bajo su marca en diversos países de Sudamérica⁶. En Chile, JetSMART –a través de su filial JetSMART Airlines SpA– opera vuelos directos dentro del país, así como vuelos que conectan diversas ciudades de Chile con ciudades en Perú, Argentina, Uruguay, Brasil y Colombia⁷⁻⁸.
6. La Operación consiste en la celebración de un acuerdo, en virtud del cual American adquirirá un █████ del total de las acciones emitidas por JetSMART (“**Inversión**”). Dicha participación minoritaria le otorgaría a American control negativo sobre JetSMART⁹. Además, American y JetSMART celebraron un acuerdo de cooperación (“**Alianza**”), con el objeto de establecer una relación bilateral de códigos compartidos, un acuerdo de programa de viajeros frecuentes y otros acuerdos comerciales¹⁰⁻¹¹.
7. Consecuentemente, la transacción descrita calificaría jurídicamente como una operación de concentración en los términos del artículo 47 letra b) del DL 211, al adquirir American derechos que le permiten influir decisivamente en la administración de JetSMART y sus sociedades filiales.

² Ubicados en Charlotte, Chicago, Dallas/Fort Worth, Los Ángeles, Miami, Nueva York, Filadelfia, Phoenix y Washington D.C.

³ Según se define en *infra*.

⁴ American ha operado el vuelo Santiago-Nueva York entre 2011 y 2022, pero éste fue suspendido por la aerolínea debido a las dificultades para sostener dicha operación. Al respecto véase Complemento, p.7.

⁵ Además de JetSMART, Indigo Partners gestiona en la actualidad otros vehículos de propósito especial que mantienen por separado inversiones en las siguientes aerolíneas, que no operan vuelos con origen o destino en Chile: Frontier Airlines, con sede en Estados Unidos de América; Volaris, con sede en México; y Wizz Air, con sede en Hungría.

⁶ JetSMART tiene filiales operativas en Chile, Argentina, Perú, Brasil y Colombia.

⁷ JetSMART actualmente no comercializa vuelos con origen o destino en Estados Unidos.

⁸ Para un detalle de los O&D (según se define *infra*) de JetSMART que involucran Chile, véase Anexo I del presente Informe.

⁹ Véase pie de página N°1.

¹⁰ La Alianza también contempla la celebración de acuerdos de interlínea y acuerdos especiales de prorateo. Véase *Master Cooperation Agreement*, sección 2, acompañado junto a la Notificación como Anexo III.1.b.

¹¹ De acuerdo con lo señalado por las Partes en la Notificación, el principal objetivo de la Inversión es asegurar la estabilidad de la Alianza, por medio de la inyección de recursos a JetSMART que permitan ampliar su alcance comercial y mejorar su posición competitiva. Véase Notificación, página 5.

II. INDUSTRIA Y MERCADO RELEVANTE

a. Consideraciones generales de la industria aérea

8. Como ha sido señalado reiteradas veces por la FNE y el Honorable Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (“**H. TDLC**”)¹², la industria del transporte aéreo es caracterizada por la formación de esquemas *hub and spoke*, en el cual las aerolíneas buscan concentrar la mayor cantidad de tráfico posible en un aeropuerto base (o *hub*) para luego distribuir a los pasajeros a distintos destinos finales mediante rutas *spoke*¹³. Esto hace posible optimizar el uso de las redes de las aerolíneas, permitiéndoles alcanzar economías de ámbito y densidad.
9. Una consecuencia de dicho esquema es que los pasajeros que comparten un determinado vuelo o tramo no necesariamente comparten un mismo par origen-destino (“**O&D**”). Esto, en vista de que un determinado O&D puede estar compuesto por múltiples tramos. Lo anterior determina los tipos de relaciones que pueden darse entre las aerolíneas –tanto horizontales como verticales– y permite entender la forma en que se da la competencia entre éstas. Así, por un lado, al comercializar el servicio de transporte aéreo a consumidores con un mismo par O&D, las aerolíneas se relacionan y compiten de forma horizontal. Por otro lado, se establece una relación de carácter vertical cuando, para ofrecer un determinado O&D, una aerolínea se sirve del avión de otra, complementando su propia operación, utilizándolo como insumo en la comercialización del respectivo O&D¹⁴.

¹² En relación con lo señalado por la FNE, véase: Aporte de Antecedentes de fecha 4 de noviembre 2016, al proceso Rol NC434-2016 H. TDLC; e “Informe sobre la adquisición de una participación accionaria, la celebración de ciertos acuerdos para dar lugar a un *joint venture* en las rutas entre Estados Unidos y países de Sudamérica y de ciertos acuerdos de código compartido entre Delta Air Lines, Inc. y LATAM Airlines Group S.A., así como sobre el financiamiento DIP” (“**Informe AE LATAM Delta**”). Respecto a lo señalado por el H. TDLC, véase H. TLDC, Resolución N°37/2011 en el procedimiento no contencioso Rol NC388-2011, respecto de la consulta de CONADECUS sobre operación de concentración entre LAN Airlines S.A. y TAM Linhas Aéreas S.A. (“**H. TLDC, Resolución N°37/2011**”); y H. TDLC, Resolución N°54/2018, en el procedimiento no contencioso Rol NC434-2016, respecto de la revisión de los acuerdos comerciales entre LATAM Airlines Group S.A. y American Airlines, Inc. Agencia Chile y entre LATAM Airlines Group S.A. e Iberia Líneas Aéreas de España S.A., Operadora Sociedad Unipersonal y British Airways PLC (“**H. TDLC, Resolución N°54/2018**”).

¹³ El *hub and spoke* corresponde a un sistema de conexiones entre los distintos puntos que sirve una red de cobertura de una aerolínea en el cual éstas se organizan como rayos de una rueda (*spokes*) alrededor de un núcleo (*hub*) que sirve como acumulador de pasajeros, con el fin de reunir la densidad crítica para hacer rentables las conexiones a destino. Véase a este respecto, H. TDLC, Resolución N°54/2018, pp. 36 y 37.

¹⁴ Véase a este respecto: Informe AE LATAM Delta, párrafo 91; y Comisión Europea, Case N° COMP/M.6447-IAG/BMI, 2012, pp. 79 y ss. Disponible en https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6447_20120330_20212_2452290_EN.pdf [última visita: 22 de diciembre de 2022].

10. De esta forma, la complementariedad entre los tramos servidos por las distintas aerolíneas ha llevado a que, para expandir o fortalecer sus redes, éstas mantengan distintos niveles de cooperación, lo cual es característico de esta industria¹⁵⁻¹⁶.
11. El modelo de cooperación más extendido es la conformación de alianzas globales, las cuales permiten establecer un grado de cooperación basal a todos sus miembros¹⁷. Adicionalmente, las aerolíneas también han profundizado sus relaciones mediante acuerdos de cooperación bilaterales que pueden alcanzar distintos niveles, desde aquellos acuerdos que implican un bajo nivel de cooperación (como los acuerdos de interlínea¹⁸), pasando por aquellos que requieren un grado de cooperación mayor (como los acuerdos de código compartido¹⁹), hasta acuerdos de *joint venture* o integraciones cercanas a una fusión. Finalmente, y como ocurriría en la especie de materializarse la Operación, ciertas aerolíneas cuentan con participaciones accionarias cruzadas, las que se pueden o no verificar en el contexto de alianzas estratégicas y/o *joint ventures*.

b. Mercado relevante

12. En relación con el alcance del mercado relevante, éste ha sido analizado como el de los servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros a nivel de ciudades O&D²⁰⁻²¹. Esta aproximación se funda en que, desde la perspectiva de la demanda,

¹⁵ Véase a este respecto: Informe AE LATAM Delta, párrafos 178 y ss; H. TDLC, Resolución N°37/2011, párrafos 73, 86 y 87; Comisión Europea, Case N° COMP/M.6447 – IAG/BMI, párrafos 158-166. Disponible en https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6447_20120330_20212_2452290_EN.pdf [última visita: 22 de diciembre de 2022].

¹⁶ Esta cooperación entre aerolíneas permite, por ejemplo, que, para trayectos complementarios, los consumidores puedan comprar todos los tramos de un determinado O&D a una sola compañía, así como chequear el equipaje una sola vez o acceder a cambios de avión con menores tiempos de espera.

¹⁷ Dichas alianzas globales son: Star Alliance, SkyTeam y Oneworld. Véase Informe AE LATAM Delta, párrafo 92.

¹⁸ Los acuerdos de interlínea consisten en acuerdos suscritos entre dos o más aerolíneas, que les permite comprar asientos en vuelos de la contraparte para rutas no cubiertas por la red de la primera, con el fin de ofrecer a sus clientes tal punto como destino, dando la calidad de insumo, de cara a la parte que vende el vuelo, al vuelo operado por la contraparte. Véase H. TDLC, Resolución N°54/2018, Sección I. A; e Informe AE LATAM Delta, párrafo 91.

¹⁹ En virtud de los acuerdos de código compartido, dos aerolíneas comercializan como propio –bajo códigos identificadores diferentes– servicios en un vuelo operado por una de ellas, a la que la otra paga a una prorrata determinada por asiento vendido. Así, se da la calidad de insumo, de cara a la parte que vende el vuelo, al vuelo operado por la contraparte. Véase H. TDLC, Resolución N°37/2011, Sección II. B.e; e Informe AE LATAM Delta, párrafo 91.

²⁰ Al respecto véase Corte Suprema, Sentencia en causa Rol CS N°31.502, pp.21 y 22, H. TDLC, Resolución N°37/2011, Sección II.B.d., pp. 35 y 36 y H. TDLC, Resolución N°54/2018, Sección II.B.d., p. 42. En esta misma línea, véase Informe en relación a la investigación de oficio sobre la operación de líneas aéreas bajo códigos compartidos, de fecha 22 de febrero de 2010, Rol FNE N°856-07; Aporte de antecedentes FNE de fecha 5 de abril de 2011, al proceso Rol N°388-2011 H. TDLC; e Informe AE LATAM Delta.

²¹ Cabe señalar que el H. TDLC ha considerado niveles adicionales del análisis, incluyendo –en el caso de Norteamérica– una revisión separada para los niveles: (i) Chile-Norteamérica; y (ii) Chile-zonas de Estados Unidos. Sin perjuicio de lo anterior, y considerando que no varían las conclusiones de este Informe, en el presente caso no se presenta el análisis en dichos niveles, en razón de que el nivel O&D sería aquel que maximiza los potenciales riesgos de la Operación. Al respecto véase H. TDLC, Resolución N°54/2018, Sección II.B.d., pp. 42 y 43.

diffícilmente los pasajeros considerarán dos itinerarios con distintos O&D como sustitutos²².

13. Si bien se han planteado algunas segmentaciones adicionales al mercado relevante –tales como considerar únicamente vuelos directos o incluir vuelos con escala, o distinguir entre pasajeros *premium* y no *premium*, en razón de diferencias en cuanto a su sensibilidad a los precios–, ello no resultaría necesario para el presente análisis dado que las conclusiones de este Informe no se verían alteradas en uno u otro caso²³.
14. Respecto del transporte aéreo de carga, tal como la jurisprudencia y esta FNE han señalado anteriormente²⁴, el mercado relevante sería más amplio que el par O&D a nivel ciudad-ciudad, considerándose en su lugar el transporte aéreo de carga a nivel país-país o bien, país-continente²⁵, de manera unidireccional²⁶, incluyéndose vuelos con y sin escalas.

III. ANÁLISIS COMPETITIVO

15. Con respecto a la Operación, las Partes no coinciden, ni actual ni potencialmente²⁷, en la comercialización de los mismos O&D (ni a nivel ciudad-ciudad, país-país ni país-continente) –tanto para el transporte de pasajeros como de carga–, así como tampoco se superponen en los tramos que pueden componer una ruta O&D²⁸.

²² Esta definición no considera los vuelos *charter* (es decir, aquellos servicios especiales que no se comercializan por los canales habituales de venta, ni se ajustan a los horarios habituales de las rutas comerciales).

²³ En este mismo sentido: H. TDLC, Resolución N°54/2018, párrafo 47; FNE, Aporte de Antecedentes de fecha 4 de noviembre de 2016, al proceso Rol NC434-2016 TDLC, párrafos 52 y ss, y párrafos 344 y ss; e Informe AE Delta LATAM, párrafo 99.

²⁴ Véase Corte Suprema, Sentencia en causa Rol CS N°31.502, p.22, y H. TDLC, Resolución N°54/2018, Sección II.B.d.2, pp. 46 y 47. En esta misma línea, véase aporte de antecedentes FNE de fecha 5 de abril de 2011, al proceso Rol N388-2011 H. TDLC; e Informe AE LATAM Delta.

²⁵ Esto se debe principalmente a que la carga puede ser transportada con una o más paradas intermedias, o mediante transporte intermodal –en particular el transporte terrestre– sin que ello sea necesariamente percibido como un servicio de menor calidad por parte del consumidor. La definición de si es país-país o país-continente dependerá de la infraestructura que exista para el transporte disponible entre los países de un continente. La jurisprudencia ha considerado que en los casos de Europa y Norteamérica es adecuado considerar un enfoque de continente, mientras que en el caso de Sudamérica éste corresponde a un enfoque país-país. Al respecto véase lo señalado en aporte de antecedentes FNE de fecha 5 de abril de 2011, al proceso Rol N388-2011 H. TDLC y en Comisión Europea, Case N° COMP/M3260 – Air France/KLM. Disponible en < https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m3280_en.pdf >, [última visita: 22 de diciembre de 2022].

²⁶ Esto se fundamenta en que la carga movilizada comúnmente no considera su regreso al punto de origen.

²⁷ Lo anterior, en atención: (i) al modelo de negocios *ultra low-cost* de JetSMART, centrado en vuelos de menos de tres horas de punto a punto y sin escalas, que hace que los vuelos a Norteamérica sean poco atractivos e inconsistentes con su modelo, y (ii) a que American no cuenta con ningún derecho de tráfico aéreo que lo habilite a operar rutas al interior de Chile o dentro de Sudamérica. Al respecto, véase Notificación, p. 3, y Complemento, p.4.

²⁸ Al respecto, véase Anexo I. Adicionalmente, véase Notificación, pp. 3 y 4 y bases de datos acompañadas al Complemento, en el Anexo "01. Anexos American\III.4.c (participaciones y bases)": (i) Direct Data Solutions (DDS), de IATA; (ii) World Air Cargo Data; y acompañadas en el Anexo "02. Anexos JetSMART\Anexos confidenciales" (iii) Direct Data Solutions (DDS); (iv) Diio; y finalmente información pública de la Junta de Aeronáutica Civil, disponible en < <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/> >, [última visita: 22 de diciembre de 2022].

Consecuentemente, al no generar la Operación efectos horizontales, este Informe se centra en evaluar los efectos en la competencia de la relación vertical que el perfeccionamiento de la Operación puede implicar entre las Partes, al generarse una integración entre una aerolínea que puede utilizar el avión de otra como insumo en la comercialización de un O&D. En efecto, según han informado a la Investigación, las Partes se encuentran en proceso de materializar acuerdos de cooperación bilaterales de interlínea y código compartido, como parte de la Alianza²⁹.

16. Por consiguiente, para analizar los efectos de la Operación en la competencia, en lo sucesivo se evaluará: (i) un potencial riesgo de bloqueo de insumos, esto es, si con ocasión de la Operación las Partes podrían denegar o dificultar de alguna forma el acceso o disponibilidad, ya sea de asientos o de espacio de carga en sus vuelos a otras aerolíneas con quienes tengan acuerdos para comercializar capacidad; y (ii) un potencial riesgo de bloqueo de clientes, esto es, si con ocasión de la Operación una de las Partes podría favorecer a la otra, dejando de comercializar asientos o espacio de carga en aviones de terceros con quienes tengan acuerdos para comercializar capacidad³⁰.
17. Como ha sido analizado por jurisprudencia comparada de referencia³¹, posterior a la Operación las Partes podrían rescindir los acuerdos de cooperación con terceras aerolíneas que operen una misma ruta que su contraparte. Incluso, sin modificar ni rescindir dichos acuerdos, podría suceder que las Partes ejerzan prácticas discriminatorias en el acceso al inventario de asientos o espacio de carga mediante los *softwares* utilizados para la ejecución de dichos acuerdos.
18. Para efectos de analizar dichos riesgos, un elemento relevante es que la información recabada en la Investigación da cuenta que JetSMART no ha suscrito ni mantiene ningún tipo de acuerdo de cooperación vigente con otras aerolíneas, ni de interlínea, ni de alianza global ni de código compartido³². En consecuencia, a la luz de lo anterior, la Operación no implicará un cambio en las condiciones que enfrentan los competidores actualmente, no observándose entonces efectos relevantes en la competencia con ocasión de su materialización.
19. Por otro lado, American únicamente mantiene vigentes los acuerdos de interlínea y códigos compartidos para rutas entre Chile y Norteamérica, entre Chile y otros países de Sudamérica, o dentro de Chile –tanto para pasajeros como para carga–³³ que se detallan en la siguiente Tabla N° 1:

²⁹ Véase párrafo 6 del presente Informe.

³⁰ Si bien en otras circunstancias, y bajo supuestos de hecho determinados, la existencia de acuerdos de código compartido podría generar riesgos coordinados por el de traspaso de información confidencial sensible, en atención a que la Operación no genera concentración horizontal entre las Partes, no se vislumbra que la materialización de dicho traspaso de información pueda producir efectos en el presente caso.

³¹ Comisión Europea, Case N° COMP/M.6447 – IAG/BMI de fecha 30 de marzo de 2012. Disponible en < https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m6447_20120330_20212_2452290_EN.pdf >, [última visita: 22 de diciembre de 2022].

³² Al respecto, véase Complemento de notificación, p.20 y respuesta a Of. Ord. N°1707-22.

³³ Véase respuesta de American a Of. Ord. N°1708-22.

Tabla N°1: Acuerdos vigentes suscritos por American Airlines, en rutas que involucren a Chile³⁴

Aerolínea	Tipo de acuerdo	Pasajeros o carga	Nivel de coordinación
██████████	Acuerdo interlínea	Pasajeros	Facilita transporte de pasajeros de vuelos con problemas o de trabajadores.
██████████	Acuerdo interlínea	Pasajeros	Facilita transporte de pasajeros de vuelos con problemas o de trabajadores.
██████████	Acuerdo interlínea	Pasajeros	Facilita transporte de pasajeros de vuelos con problemas o de trabajadores.
██████████	Acuerdo interlínea	Pasajeros	Facilita transporte de pasajeros de vuelos con problemas o de trabajadores.
██████████	Acuerdo interlínea	Pasajeros	Facilita transporte de pasajeros de vuelos con problemas o de trabajadores.
██████████	Acuerdo interlínea	Pasajeros	Facilita transporte de pasajeros de vuelos con problemas o de trabajadores.
██████████	Acuerdo interlínea	Carga	Transporte de carga en aviones de la contraparte.

Fuente: Elaboración propia en base a información proporcionada por American y terceros, e información pública³⁵.

20. Con respecto a los acuerdos relativos al transporte de pasajeros, los acuerdos interlínea vigentes entre American y otras compañías tienen como marco el Acuerdo de Tráfico Interlineal Multilateral (“MITA”)³⁶. En el caso particular de los acuerdos interlineales suscritos por American dentro del marco MITA, y según dicha parte informó a la Fiscalía, éstos no tienen como objetivo comercializar vuelos a los pasajeros, sino poder desplazar a pasajeros que han visto interrumpida su ruta original o a trabajadores de las aerolíneas partícipes del acuerdo³⁷. Es decir, éstos no forman parte de la estrategia comercial de transporte regular de pasajeros de American, sino más bien buscan ser una alternativa en el manejo de determinadas contingencias.
21. En definitiva, y dado que las Partes no cuentan con acuerdos con terceros que tengan como objetivo la comercialización de vuelos que involucren Chile, no se observa que éstas tengan ni la habilidad ni los incentivos para ejecutar una estrategia de bloqueo de insumos o de clientes con respecto a los acuerdos que involucren transporte de pasajeros.

³⁴ American también mantiene acuerdos de código compartido vigentes con ██████████ y ██████████. Con respecto a ██████████, si bien corresponde a una aerolínea sudamericana, actualmente ésta no opera vuelos dentro de Chile, ni hacia o desde el territorio nacional. Por su parte, ██████████ corresponde a una aerolínea estadounidense, la cual tampoco opera vuelos hacia o desde Chile, ni dentro del país.

³⁵ Véase respuestas a Of. Ord. N°1708-22 y a Of. Circ. Ord. N°79-2022. Adicionalmente, véase información pública de la Junta de Aeronáutica Civil, disponible en < <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/> > [última visita: 22 de diciembre de 2022]

³⁶ Éste establece un marco básico empleado por más de 300 aerolíneas alrededor del mundo, basándose en la aceptación recíproca por parte de las aerolíneas de los boletos de pasajeros pertenecientes a otras aerolíneas. Véase Conferencia Mundial de Transporte Aéreo: Retos y oportunidades de la liberalización de fecha 24 a 29 de marzo de 2003, disponible en línea en < https://www.icao.int/Meetings/ATConf5/Documents/ATConf5_wp028_sp.pdf > [última visita: 22 de diciembre de 2022]

³⁷ Véase respuesta a Of. Ord. N°1708-22.

22. En relación con el transporte de carga, los antecedentes de la Investigación dan cuenta que American Airlines mantiene acuerdos interlínea para el transporte aéreo de carga, desde o hacia Chile, con ██████████ ██████████ empresa que no transporta carga en rutas dentro de Chile³⁸. En la práctica, ██████████ solo traslapa sus actividades con JetSMART en el transporte aéreo de carga desde Chile hacia Colombia y desde Chile hacia Argentina.
23. Con respecto a la habilidad de las Partes para ejecutar una estrategia de bloqueo de clientes, es decir, dejar de llevar la carga cuyo transporte fue comercializado por American, a través de vuelos de competidores de JetSMART, cabe señalar que en la actualidad esta última no supera el 3%³⁹ de participación de mercado en la carga transportada en ninguna de las rutas que involucran a Chile como país de origen, y se encuentra utilizando el 70,5%⁴⁰ de su capacidad de carga actual. En particular, en la ruta Chile – Argentina participan otros actores, tales como LATAM Airlines Group, Sky Airline, Aerolíneas Argentinas, KLM y Qatar Airways, mientras que en la ruta Chile – Colombia participan –además de JetSMART y ██████████– LATAM Airlines Group, Avianca, Tampa Cargo y Kalitta Air.
24. Lo anterior implica que aun si American decidiese dejar de comercializar transporte de carga mediante ██████████ para favorecer a JetSMART, esta última difícilmente sería capaz de absorber demanda suficiente como para tener un efecto relevante en la competencia del mercado. En consecuencia, sobre la base de los antecedentes de la Investigación es posible sostener que American no tendría la habilidad de excluir a competidores del segmento de transporte aéreo de carga mediante una estrategia de bloqueo de clientes.
25. Por otro lado, en cuanto a una eventual estrategia de bloqueo de insumos, se analizó la posibilidad de que American dejase de llevar en sus vuelos carga cuyo transporte fue comercializado por ██████████ con el objeto de favorecer a JetSMART⁴¹. En relación a lo anterior, la información recabada en la Investigación permite descartar dicha posibilidad dado que American no tendría la habilidad para generar un efecto relevante en la competencia, considerando los volúmenes de carga que transporta con O&D Chile - Estados Unidos. Lo anterior en vista de que American transportaría como máximo el 14% de la carga transportada en dicha ruta⁴², y existirían otras aerolíneas que transportan carga en la ruta Chile - Estados Unidos, tales como Latam Airlines Group, DHL Aero Expreso S.A., Atlas Air Inc., Delta Airlines, Kalitta Air, Sky

³⁸ Véase información pública de la Junta de Aeronáutica Civil, disponible en < <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/> >, [última visita: 22 de diciembre de 2022].

³⁹ Ibídem.

⁴⁰ Ibídem.

⁴¹ Esto, ya sea al rescindir sus acuerdos con ██████████ o al dejar de poner a disposición espacio en sus vuelos para el transporte de carga de ésta última.

⁴² Esta participación es una cota superior, en atención a que corresponde a la participación de American para la ruta Chile - Estados Unidos más el supuesto que maximiza los riesgos de que toda la carga que transporta ██████████ de Chile a Argentina y de Chile a Colombia tendría como destino Estados Unidos, y sería transportada desde Argentina a Estados Unidos y desde Colombia a Estados Unidos vía American. Véase información pública de la Junta de Aeronáutica Civil, disponible en < <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/> >, [última visita: 22 de diciembre de 2022].

Lease Cargo, Southern Air Tran., United Airlines, Martinair Holland, Korean Air, Qatar Airways y Ethiopian Airlines⁴³.

26. En conclusión, en base a los antecedentes tenidos a la vista en la Investigación y dado que las Partes no cuentan con acuerdos con terceros que tengan como objeto la comercialización de vuelos de pasajeros que involucren Chile, esta División estima que las Partes no tendrían ni la habilidad ni los incentivos para ejecutar estrategias de bloqueo de insumos o de clientes con respecto a los acuerdos para el transporte aéreo de pasajeros. En un sentido similar, considerando la baja participación de mercado de JetSMART, los volúmenes de carga transportados por American, y lo atomizado del mercado, no se vislumbra que las Partes tengan ni la habilidad ni los incentivos para ejecutar estrategias de bloqueo de insumos o de clientes en el segmento de transporte aéreo de carga.
27. Por lo tanto, y de conformidad a los antecedentes de la Investigación, esta División estima que la Operación no resulta apta para reducir sustancialmente la competencia en los mercados analizados.

IV. CONCLUSIONES

28. Considerando lo expuesto anteriormente, se sugiere la aprobación de la Operación de manera pura y simple, por no resultar apta para reducir sustancialmente la competencia, salvo el mejor parecer de la señora Fiscal (S). Ello, sin perjuicio de la facultad de esta Fiscalía para velar permanentemente por la libre competencia en los mercados.

Saluda atentamente a usted,

Francisca
Javiera
Levín Visic

Firmado digitalmente
por Francisca Javiera
Levín Visic
Fecha: 2022.12.22
17:11:12 -03'00'

**FRANCISCA LEVIN VISIC
JEFA DE DIVISIÓN DE FUSIONES**

PTG/RHR

⁴³ Véase información pública de la Junta de Aeronáutica Civil, disponible en < <http://www.jac.gob.cl/estadisticas/informes-estadisticos-mensuales-del-trafico-aereo/> > [última visita: 22 de diciembre de 2022].

Anexo I

Tabla AI N°1: Vuelos operados por American con origen o destino en Chile⁴⁴.

País de Origen	Origen	País de Destino	Destino
Chile	Santiago	Estados Unidos	Dallas
			Miami
Estados Unidos	Dallas	Chile	Santiago
	Miami		

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por American⁴⁵.

Tabla AI N°2: Vuelos operados por JetSMART con origen o destino en Chile.

País de Origen	Origen	País de Destino	Destino
Argentina	Buenos Aires	Chile	Santiago
	Córdoba		Santiago
Brasil	Iguazú	Chile	Santiago
	Porto Alegre		Santiago
	Rio De Janeiro		Santiago
Chile	Santiago	Brasil	Salvador Bahía
	Antofagasta	Chile	Arica
			Calama
			Concepción
			Iquique
			La Serena
			Puerto Montt
			Santiago
	Temuco		
	Concepción		
	Arica		
	Iquique		
	La Serena		
	Santiago		
	La Serena		
	Santiago		
	Santiago		
	Punta Arenas		
	Santiago		
	Calama		
Iquique			
La Serena			
Puerto Montt			
Punta Arenas			

⁴⁴ Considerando que la Operación no tendría efectos en el *behind* de los vuelos con destinos en Estados Unidos, no se presenta la información desagregada por todos los orígenes o destinos en Estados Unidos, sino que únicamente desde o hasta los *hubs* de American en dicho país.

⁴⁵ Véase Anexo a la Notificación "AmericanII (rutas)AA S. Amer - US Capacity Data FY19 - FY22 (Dio - as of 09.03.22).xlsx".

			Santiago
			Concepción
	Coyhaique		Puerto Montt
			Santiago
			Temuco
	Iquique		La Serena
	La Serena		Santiago
			Santiago
	Puerto Montt		Puerto Natales
			Punta Arenas
	Puerto Natales		Santiago
			Santiago
	Punta Arenas		Santiago
			Temuco
	Santiago		Temuco
			Valdivia
	Antofagasta	Colombia	Cali
	Antofagasta		Lima
	Arica	Perú	Trujillo
	Santiago		Trujillo
Colombia	Bogotá		Santiago
	Cali	Chile	Santiago
	Medellín		Santiago
Perú	Arequipa	Chile	Santiago
	Lima		Santiago
Uruguay	Montevideo	Chile	Santiago

Fuente: Elaboración propia con información proporcionada por JetSMART⁴⁶.

⁴⁶ Véase Anexo al Complemento "02. Anexos JetSMART\Anexos confidenciales\05. Anexo JetSMART III.4.b - 221020-Base de datos ventas neta JetSMART 2019, 2020 y 2021 [CONFIDENCIAL].xlsx".