

EVALUACION COMPETITIVA DE LAS MEDIDAS DE MITIGACION DEL ACUERDO

LATAM – IAG

Aldo González¹

Abril 2017

¹Doctor en Economía Universidad de Toulouse. Email: aldogonz@gmail.com
Trabajo realizado a solicitud de IAG y LATAM.

1. Introducción

El objetivo del presente informe es evaluar las medidas de mitigación propuestas por las compañías aéreas LATAM y el grupo IAG, para controlar los riesgos competitivos que se derivan del acuerdo o *Joint Business Agreement* (JBA) en el mercado de transporte aéreo de pasajeros entre Chile y Europa. LATAM es la línea aérea formada de la fusión entre LAN y TAM y el grupo IAG es propietario de las aerolíneas Iberia y British Airways.

En un informe anterior, este autor realizó una evaluación competitiva del acuerdo o JBA, donde se describieron las eficiencias propias del acuerdo y a su vez se identificaron sus riesgos competitivos. En aquel informe se concluyó que el par origen/destino Santiago-Madrid presenta riesgos competitivos en caso de aprobarse el JBA. Este reporte, utiliza como base el análisis allí realizado, pero se enfoca en las medidas de mitigación que las aerolíneas proponen tanto para facilitar el ingreso de nuevas compañías aéreas, como para evitar el ejercicio de poder de mercado a través de la reducción de la oferta.

En la siguiente sección se presentan los conceptos básicos que deben guiar la aplicación de medidas mitigatorias en caso de acuerdos que generen riesgos a la competencia. En la tercera sección, describe cada una de las medidas de mitigación propuestas y se explica su objetivo e impacto en el acuerdo. En la sección cuarta se describen las medidas de mitigación requeridas por la Agencia de Competencia del Brasil –CADE- para el JBA en los mercados o rutas donde se detectan riesgos competitivos. Se realiza una comparación con los remedios propuestos por las empresas del JBA para los vuelos que conectan Chile con Europa. Finalmente, en la quinta sección se entregan las conclusiones generales del informe.

2. Conceptos Básicos

Las medidas de mitigación o remedios en ocasiones son exigidas por las agencias de protección de la competencia en los casos de fusiones entre dos empresas. El objetivo perseguido por este tipo de medida es evitar que la empresa fusionada, dada su mayor relevancia en el mercado, pueda realizar un ejercicio de poder de mercado que sea perjudicial para los consumidores y para el proceso competitivo mismo. En términos generales existen dos riesgos competitivos que deben ser abordados (i) Aumento de precios en aquellos mercados o rutas donde se suprime un competidor y (ii) Disuasión de ingreso de nuevos competidores en las rutas afectadas por el JBA.

En el caso concreto que analizamos, al tratarse de un acuerdo o *Joint Venture* y no una fusión, no estamos en una situación de irreversibilidad. Por lo tanto, en caso que la operación conjunta del JBA se demuestre lesiva para al interés general o bien que los remedios no logren cumplir su propósito, la autoridad puede revertir el acuerdo sin mayor costo. Sobre esto nos referiremos más adelante.

Las medidas de mitigación propuestas deben cumplir con una serie de condiciones para que sean efectivas. En primer lugar deben estar dirigidas a subsanar los problemas de competencia que se identifican en la operación. Segundo, su magnitud debe ser proporcional al riesgo detectado. Tercero, las medidas deben ser factibles de ser implementadas por las empresas involucradas y además posibles de ser fiscalizadas por la autoridad. Finalmente, se debe evitar que las medidas anulen los efectos benéficos o eficiencias derivadas de la operación.

Las medidas de mitigación se clasifican en dos tipos: medidas conductuales y medidas estructurales. Las primeras buscan afectar directamente el comportamiento de la nueva entidad, actuando sobre la política de precios del JBA y también sobre el número de vuelos u otras variables que incidan en la competencia y en el bienestar de los

consumidores. Las medidas de carácter estructural usualmente consisten en el traspaso de activos desde las empresas que conforman el JBA hacia las potencialmente entrantes por su parte. En el caso del mercado aéreo, por su característica de funcionamiento en red, gran parte de las medidas estructurales normalmente aplicadas consisten en dar acceso a entrantes a ciertos elementos de la red de las compañías fusionadas o con acuerdos tipo JBA.

En un informe anterior este autor ha identificado que la operación presenta riesgos a la competencia en el par Santiago/Madrid donde LATAM e Iberia actualmente son las únicas aerolíneas que ofrecen vuelo directo, trasladando entre ambas el 70% de los pasajeros que vuela entre ambas ciudades.² El resto de los pasajeros utiliza vuelos con escala mediante otras compañías aéreas. Por lo tanto los remedios que se evalúen se referirán principalmente a los vuelos directos Santiago/Madrid, no obstante los impactos de las medidas se puedan sentir en toda la red de pares origen/destino entre Chile y Europa. Posterior a la entrega de dicho informe, durante el año 2017, la aerolínea Plus Ultra anunció el ingreso en la ruta Santiago/Madrid con vuelo directo, ofreciendo una frecuencia de tres vuelos semanales.³ Sus operaciones comenzarían en la segunda quincena del mes de Junio según indica su sitio web de venta de pasajes. Plus Ultra comenzó a operar en la ruta Lima-Madrid en Junio del 2016. Según datos de MIDT, Plus Ultra ha logrado una cuota de mercado de alrededor del 21% del tráfico entre ambas ciudades en un lapso de ocho meses.

3. Análisis de las Medidas

Una de las medidas más empleadas en fusiones y acuerdos de inmunidad *antitrust* es la cesión de slots por parte de las empresas asociadas hacia actuales competidores o

²“Evaluación de Riesgos en la Competencia del Acuerdo entre LATAM e IAG” Aldo Gonzalez (2016).

³ Plus Ultra ingresó dando servicio en la Ruta Lima-Madrid en Junio del 2016. Según datos de MIDT, Plus Ultra ha logrado una cuota de mercado de alrededor del 21% del tráfico entre ambas ciudades en un lapso de ocho meses.

potenciales entrantes. Este remedio tiene como propósito eliminar una barrera de entrada fundamental para que una aerolínea pueda operar entre dos ciudades (aeropuertos). Se aplica cuando alguno de los aeropuertos se encuentra en estado de saturación y no hay disponibilidad de espacios horarios para que una aerolínea realice sus operaciones de despegue o aterrizaje.⁴

En el presente caso, ninguno de los aeropuertos de la ruta Santiago-Madrid se encuentra con escasez de slots, por lo que este activo no constituye una barrera a la entrada para dicho par aéreo y no se requieren realizar reasignaciones desde las aerolíneas que forman el acuerdo hacia potenciales entrantes.

Medida 1: Aprobación temporal del JBA, por un plazo de 7 años.

A diferencia de una fusión el acuerdo del tipo JBA no es de carácter irreversible, pues las compañías no unen sus administraciones bajo una sola compañía y marca. Cada empresa sigue operando sus vuelos, tanto dentro del acuerdo –tramo Santiago-Madrid- como fuera de él. Por lo tanto las aerolíneas pueden poner término al JBA cuando así lo estimen (o la autoridad de libre competencia) y volver a operar conjuntamente mediante acuerdos de código compartido, *interlining* o de modo completamente independiente.

La posibilidad de que los acuerdos puedan ser interrumpidos y volver a la situación de *status-quo*, permite a la agencia de competencia evaluarlos y darles término si se considera que han tenido efectos anticompetitivos en el mercado. Para el monitoreo de un acuerdo de este tipo se requiere una unidad supervisora y fijar los parámetros sobre los cuales se emitirá un juicio sobre el impacto competitivo del acuerdo.

⁴ Por ejemplo, en la fusión entre las compañías aéreas LAN y TAM, el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (2011) puso como condición de la fusión que la aerolínea TAM entregara cuatro slots diarios de despegue y cuatro de aterrizaje, en el aeropuerto de Guarulhos, a aerolíneas entrantes que así lo soliciten

Una forma de implementar el monitoreo de los remedios propuestos, que se describen más abajo, y a su vez detectar potenciales abusos de poder de mercado por parte del JBA es mediante el uso de un monitor. La función de este monitor es complementaria a la realizada por la Fiscalía Nacional Económica, como supervisor general de libre competencia en todos los mercados.⁵

Medida 2: Mantención de Capacidad

Las empresas se comprometen a no reducir el número de frecuencias de vuelos en la ruta Santiago-Madrid, respecto a la situación actual. Esta medida tiene como objetivo evitar que el JBA ejerza poder de mercado mediante la reducción de la oferta de vuelos. El incremento de precios en un ambiente desregulado, induciría a las aerolíneas a retirar vuelos del JBA.

En la ruta Santiago/Madrid, actualmente Iberia tiene un vuelo diario, mientras que LATAM opera entre uno y dos vuelos al día, dependiendo de la temporada. El mantener un número de vuelos, o de asientos, es un remedio que actúa como sustituto del control de precios de los pasajes en la ruta. Sin embargo, su ventaja radica en que es más fácil de fiscalizar pues el número de vuelos o asientos ofertados es simple de verificar, mientras que los precios de los tickets aéreos presentan una alta dispersión y por lo tanto el grado de control es más imperfecto.

⁵ Una figura de este tipo se utilizó para monitorear la implementación de los remedios en la Fusión LAN – TAM (2011).

Medida 3: Incremento de Capacidad

Las aerolíneas se comprometen a incrementar la capacidad en 64.615 asientos anuales de ida vuelta en rutas aéreas entre Chile y Europa. El compromiso equivale a un aumento del 24,4% respecto a la oferta de asientos por parte de Iberia y LATAM en la ruta Santiago-Madrid en el 2016. El aumento propuesto se implementará en un plazo de tres años.

De acuerdo a las estadísticas de la Junta de Aeronáutica Civil, el flujo entre Chile y Europa, considerando todas las aerolíneas, creció a una tasa del 2,9% anual en promedio en los últimos tres años y del 2,3% en la última década.⁶ El compromiso de las aerolíneas es agregar capacidad a una tasa del 7,4% anual en tres años, que es mayor a las tasas reales observadas en los últimos años.

La medida aplica sobre todo el mercado de vuelos entre Chile y Europa, teniendo un alcance más amplio que la ruta directa Santiago-Madrid que es aquella donde se han detectado riesgos competitivos. Debe por lo tanto considerarse como complementaria a la medida de mantención de capacidad recientemente descrita para el vuelo directo Santiago-Madrid. Se debe tener presente que en el mercado Chile- Europa existen dos otros operadores establecidos con vuelo directo –Alitalia y Air France/KLM- más un entrante Plus Ultra, además de operadores como Lufthansa y Air Europa que son competitivos en la oferta de vuelo con escala.⁷ Por lo tanto, intentos del JBA de reducir la oferta para ejercer poder de mercado, pueden ser contrarrestados por las aerolíneas competidoras.

Una dificultad con esta regla, es que podría afectar la normal operación del mercado en caso que la demanda por vuelos muestre un comportamiento distinto a aquel del período de referencia. Por ejemplo, una caída de la actividad económica impactará en la demanda por viajes, lo cual induciría a las aerolíneas a reducir su oferta de vuelos. Forzar un incremento en la capacidad en un escenario de baja actividad económica sería ineficiente.

⁶ Para los cálculos se empleó el período 2012-2015 y 2005-2015 respectivamente.

⁷ Las participaciones de mercado de cada aerolínea en el mercado Chile-Europa pueden verse en el informe González (2016) Tabla 2.

Por esta razón se incluye la posibilidad de suspender la medida en caso que se produzca una severa caída de la actividad económica o eventos de fuerza mayor.⁸ La entrada de nuevos operadores en rutas que conecten Chile con Europa, podría también ser un evento que haga innecesaria la medida de compromiso de incremento de capacidad. Para aplicar una excepción de este tipo se debiera establecer un umbral mínimo de frecuencias y tiempo de operación de un entrante que permita a las empresas del JBA dejar sin efecto la medida.

En síntesis, el crecimiento de la oferta es beneficiosa para el consumidor. Según reporta la literatura, los acuerdos del tipo JBA tienden a incrementar el tráfico de las aerolíneas asociadas.⁹ Los problemas relacionados con la inconveniencia del crecimiento en la oferta ante cambios en la actividad económica o ante el evento de entrada pueden ser subsanados si se permite que la medida sea suspendida por la ocurrencia de eventos objetivos y ajenos a la acción de las aerolíneas del JBA, como los propuestos.

Medida 4: Ofrecer Combinación de Tarifas en la Ruta Santiago/Madrid a Entrantes

Esta medida consiste en permitir a competidores del JBA en la ruta Santiago/Madrid combinar sus tarifas con aquellas del JBA. Por ejemplo un pasajero que desea comprar un ticket ida y vuelta entre ambas ciudades podría comprar escoger la ida con la aerolínea entrante y la vuelta con el JBA. De este modo la aerolínea entrante puede ofrecer su vuelo utilizando las opciones del JBA, logrando que su oferta sea más atractiva de cara al consumidor.

El objetivo de este remedio es favorecer el ingreso de una nueva aerolínea en la ruta Santiago/Madrid. La aerolínea entrante normalmente ingresa con menor escala que

⁸ Un ejemplo de evento de fuerza mayor fue el atentado a las torres gemelas en Nueva York en Septiembre de 2011, lo cual produjo una drástica baja en la demanda de vuelos en los meses siguientes.

⁹ Ver Gonzalez (2016), sección 6, página 35.

aquella que poseen las compañías establecidas por lo que se encuentra en desventaja respecto a estas últimas que cuentan con mayor de frecuencia.

Según reporta la literatura especializada, el número de vuelos es un atributo relevante al momento de escoger una compañía aérea. La ventaja comparativa derivada del disponer de más vuelos, en una cierta conexión, implica que el tráfico y ingresos de la operación de una aerolínea crecen más que proporcionalmente al número de frecuencias.¹⁰

La combinación de los vuelos de la entrante con aquellos de las establecidas, permite que la primera goce de las alternativas diarias u horarias de los vuelos de éstas últimas. Suponiendo que la aerolínea entrante opera un vuelo diario o menos, con la medida podría sumar los dos o tres vuelos diarios más en su oferta. De este modo la entrante puede amplificar sus alternativas de vuelos y tipos de tarifas vis a vis sus clientes, no encontrándose en desventaja comercial respecto al JBA en lo que a número de frecuencias concierne. Obviamente el grado de equivalencia entre las ofertas del JBA y de la entrante con la medida propuesta dependerá del grado de apertura del JBA a sus tarifas y vuelos.

Por ejemplo, la compañía aérea Plus Ultra, que ingresará con operaciones en Junio podría hacer uso de este beneficio, pues no dispone de vuelos diarios. Así, un pasajero podría seleccionar la ida desde Santiago en Plus Ultra y la vuelta en algún vuelo de Iberia o LATAM.

Medida 5: Acuerdo para Acceso a Vuelos de Conexión

Esta medida consiste en permitir que una aerolínea entrante en la ruta Santiago-Madrid pueda acceder a determinados vuelos de conexión de las aerolíneas que forman parte del

¹⁰ En la industria se habla de la curva S, donde la participación de mercado aumenta de modo exponencial con la ventaja en el número de frecuencias. Este fenómeno fue inicialmente descrito por Yance (1970) y Douglas & Miller (1974).

JBA. Estos vuelos de conexión se denominan *behind and beyond*, pues conectan los respectivos hubs con otros destinos. Un pasajero que viaja entre Santiago y Barcelona utiliza el vuelo *hub to hub* Santiago-Madrid y luego el vuelo de conexión Madrid-Barcelona para llegar a su destino final.

Con la medida propuesta, una aerolínea entrante en el tramo Santiago-Madrid, podrá hacer uso de determinados vuelos de conexión desde Madrid en el caso de Iberia, y desde Santiago en el caso de LATAM. Esto significa que la entrante puede vender los vuelos hasta el destino final, ofreciendo el tramo de conexión que opera LATAM o Iberia, dependiendo del caso. El monto que debe pagar la entrante por el vuelo de conexión operado por alguna de las aerolíneas del JBA se obtiene mediante la aplicación de las reglas denominadas Special Prorate Agreement (SPA) que son de amplio uso en la industria para redistribuir ingresos entre vuelos con tramos complementarios.

Si bien un pasajero siempre puede comprar ambos tramos del vuelo en cada compañía aérea, esta medida reduce los costos de transacción pues, solo se realiza una compra, siendo las compañías las que reparten luego el precio pagado, según los criterios del SPA. La ventaja relativa del JBA al ofrecer el vuelo completo (los dos tramos) al cliente versus una aerolínea que solo ofrece un tramo se ve reducida si la nueva aerolínea tiene acceso a las conexiones del JBA.

Esta medida favorece la entrada pues permite que el entrante pueda aprovechar la red de conexiones del JBA. Si el entrante solo vuela entre Santiago y Madrid, parte de la capacidad del vuelo puede ser también empleada para vuelos de conexión en aquellos destinos incluídos en la medida mitigatoria. De este modo la línea aérea entrante incrementa su atractivo comercial, haciendo más rentable y por ende, más factible su ingreso en la ruta *hub to hub*. Al existir una escala mínima de ingreso o un factor de ocupación mínimo para operar un vuelo entre ambas ciudades, el facilitar el acceso a pasajeros que requieren conexión torna más factible el ingreso a la ruta.

Como información complementaria, solo el 28 % de los pasajeros que emplea el vuelo directo Santiago-Madrid tiene como origen y destino dicho par de ciudades.¹¹ Del restante 72%, un 15,8% vuela desde Chile hacia otros destinos en España que son servidos por Iberia. Un 4,9% viaja desde Chile a Reino Unido, utilizando alguna de las aerolíneas del grupo IAG (British Airways o Iberia) y 11% viaja entre España y algún destino latinoamericano distinto de Santiago de Chile. Es decir, para un entrante, el mercado potencial de vuelos que requieren conexión es más de dos veces que aquel que solo viaja entre Santiago y Madrid. Al igual que en la medida anterior, la aerolínea entrante Plus Ultra podría beneficiarse de esta medida, utilizando los vuelos de conexión de LATAM e Iberia para llevar pasajeros a sus destinos finales.

Medida 6: Abrir el Programa de Pasajero Frecuente de las Compañías a Aerolíneas Entrantes.

Con esta medida, los pasajeros que vuelen en una compañía que ingresa en el tramo Santiago-Madrid, pueden acumular kilometraje en el programa de pasajero frecuente (PPF) de las aerolíneas que conforman el JBA. Por ejemplo, un viajero, que acumula puntos en el PPF de LATAM, no perderá puntos si vuela en la entrante en vez de hacerlo en LATAM. De este modo las aerolíneas incumbentes no se benefician de la ventaja en el stock de puntos por fidelidad que poseen respecto de las nuevas operadoras.

Si la aerolínea entrante en el tramo Santiago-Madrid, opera ya otras rutas desde o hacia el aeropuerto de Santiago, es muy probable que cuente con su propio programa de pasajero frecuente. En tal caso, la asimetría de los incumbentes en la ruta en relación a un entrante desaparece, pues los pasajeros pueden tener puntos acumulados en este último por vuelos realizados en otras rutas. Se debe resaltar que los PPF acumulan puntos por vuelos realizados en la compañía o en aquellas asociadas y que se pueden cobrar en cualquier ruta aérea ofrecida y no necesariamente en aquellas donde se produjeron los vuelos. Por

¹¹ Ver González (2016)

lo tanto este remedio no sería necesario de extender hacia aerolíneas con sus propios PPF que operen actualmente en Chile, ya sea en vuelos domésticos o internacionales.

4. Resolución de la Autoridad de Competencia en Brasil.

El *Joint Venture* entre LATAM- IAG fue sometido a revisión ante el Consejo Administrativo de Defensa de la Competencia (CADE) de Brasil , el cuál autorizó el acuerdo sujeto a una serie de medidas mitigatorias que describiremos a continuación.

El análisis de CADE se enfoca en las rutas aéreas donde existen traslapes de servicios entre las aerolíneas que son parte del JBA. Estas son: Sao Paulo- Londres donde opera LATAM y British Airways y Sao Paulo- Madrid que es servida por LATAM e Iberia. CADE desestimó que existieran impactos contrarios a la competencia en el par O/D Sao Paulo-Madrid, debido a la presión competitiva ejercida por otras aerolíneas que sirven el mismo par O/D con vuelos directos como son Air Europa y Air China, y por los vuelos indirectos o con escala ofrecidos por TAP, Air France y Alitalia. De acuerdo a la agencia, las actuales competidoras de LATAM e Iberia son capaces de incrementar su capacidad y ofrecer más vuelos en caso que los miembros del JBA decidan aumentar sus precios.¹²

En el vuelo directo Sao Paulo-Londres, CADE sí considera que se producirían efectos lesivos a la competencia en caso de que la operación se aprobara sin condicionamiento alguno. Por tal razón se pone como condición para la aprobación del JBA cuatro medidas que buscar eliminar las barreras de entrada en la ruta. Estas son:

- i. Entrega de dos *slots* diarios en el aeropuerto de Heathrow para una aerolínea que desee realizar vuelos sin escala entre el aeropuerto de Guarulhos en Sao Paulo y el de Heathrow en Londres.

¹² Ver Resolución CADE, numerales 92 y 93.

- ii. Otorgar acuerdo de *interlining* del tipo *Special Prorate Agreement* (SPA) a un entrante en los vuelos de conexión en las ciudades de Sao Paulo y Londres. Las condiciones del acuerdo deben ser equivalentes a las mejores ofrecidas a terceros, sin considerar las condiciones acordadas entre los miembros del JBA.
- iii. Mantener capacidad en el número de asientos en la ruta directa Sao Paulo-Londres igual a la ofrecida el año 2016. Esta medida aplica solamente si no hay ingreso de terceros con vuelo directo.
- iv. Abrir dos rutas adicionales entre Brasil y Europa, donde una de ellas conecte a una ciudad distinta de Sao Paulo y Rio de Janeiro.

De acuerdo a CADE, las dos primeras medidas buscan eliminar las barreras de entrada que enfrentarían potenciales competidores que deseen comenzar a operar en la ruta Sao Paulo –Londres. La medida de mantención de capacidad actúa como una alternativa ante la ausencia de entrada, de modo tal de garantizar que el JBA no reducirá la oferta en la ruta. Finalmente la cuarta medida, si bien no soluciona un problema de competencia existente, es un mecanismo por el cual se traspasan parte de las eficiencias a los consumidores. Subyacente a esta última medida está el argumento de que el bienestar del consumidor se incrementa al abrirse una ruta con un vuelo regular no existente.

Las condiciones exigidas por CADE en la ruta Sao Paulo–Londres son similares a algunas de las propuestas por las aerolíneas que conforman el JBA, para la ruta Santiago-Madrid. En ambos casos se trata de una ruta donde las únicas aerolíneas que actualmente ofrecen vuelo directo son aquellas que forman parte del acuerdo. El caso de Santiago-Madrid puede considerarse incluso más benigno desde el punto de vista de la competencia puesto que existe un entrante, aunque de menor escala en número de frecuencias ofrecidas, como es Plus Ultra.

Las principales medidas apuntan a facilitar el ingreso de competidores con vuelo directo, mediante la eliminación de barreras de entrada en la ruta. Estas barreras son: la red de conexiones que poseen las aerolíneas en sus respectivos hubs y los *slots* en el aeropuerto de Heathrow para la ruta evaluada por CADE. Como mencionamos anteriormente los aeropuertos de Madrid y Santiago no se encuentran en estado de saturación y por ende hay acceso a slots en caso que un entrante lo solicite. De este modo, una medida equivalente a la adoptada por CADE no es necesaria.

Respecto al acceso a la red de conexiones y tarifas de las aerolíneas incumbentes, la propuesta de LATAM e IAG va algo más allá de la resolución adoptada por CADE para la ruta Sao Paulo – Londres. Esta última resolución exige solamente el acceso a vuelos de conexión tipo interlining en los respectivos hubs de las aerolíneas. En la propuesta LATAM-IAG además de esa medida, se incluye la posibilidad que la aerolínea entrante de combine tarifas en vuelos ida y vuelta con las dos aerolíneas partícipes del JBA. Es decir una aerolínea entrante podría hacer uso tanto del vuelo de directo como de algunos vuelos de conexión de LATAM y el grupo IAG. Otra medida propuesta por el JBA para Santiago-Madrid, no exigida por CADE es la opción que los vuelos de las entrantes acumulen puntaje en los programas de pasajero frecuente de LATAM e IAG.

Finalmente, en caso que la entrada no ocurra, o que el entrante que empezaría a operar prontamente como Plus Ultra abandone el servicio, se exige que el JBA mantenga un nivel de capacidad en número de asientos al menos similar al de un período anterior.

5. Conclusiones Finales

La serie de medidas de mitigación presentadas, permite controlar los eventuales efectos anticompetitivos que se deriven del acuerdo entre las aerolíneas, y a su vez hace posible que los usuarios de este mercado se beneficien de las eficiencias que el JBA genera. La mayoría de las medidas propuestas han sido utilizadas en casos de *Joint Ventures* entre aerolíneas en distintas jurisdicciones.

La mayor parte de las medidas están destinadas a facilitar el ingreso de nuevos operadores en la ruta señalada. Estas consisten en permitir que una aerolínea entrante haga uso de la red de vuelos directos y de conexión y del sistema de fidelidad el JBA. La posibilidad de que un entrante utilice estos bienes, que son complementarios a su producto, le facilita su ingreso pues su desventaja relativa en comparación a los atributos en vuelos y conexiones del JBA se ve reducida.

Se debe señalar que las ventajas de las aerolíneas asociadas en el JBA en parte se originan en las eficiencias propias del acuerdo. Dentro de éstas se cuenta la eliminación de doble marginalización en la venta de tramos complementarios por separado entre ambas aerolíneas. Este costo de transacción va a estar presente en el caso que una entrante haga uso de las tarifas o vuelos de conexión del JBA. No es esperable ni deseable que la entrante obtenga un tratamiento comercial equivalente al de una aerolínea asociada al JBA.

Desde el punto de vista competitivo es preferible que una aerolínea que sólo ingresa en el tramo Santiago-Madrid, se asocie con aerolíneas distintas a aquellas que conforman el JBA, para los vuelos denominados *behind and beyond*. Sin embargo, en caso que no sea posible realizar un acuerdo de *interlining* para vuelos complementarios, la entrante podría utilizar las conexiones disponibles del JBA, lo cual constituye una alternativa de segundo mejor.

La mantención de capacidad en número de asientos, busca evitar que el JBA ejerza poder de mercado reduciendo la oferta y perjudicando al consumidor en el escenario que no se produzca entrada de nuevas compañías aéreas tanto en la ruta Santiago-Madrid. Se propone también un incremento del 24% en el número de asientos en un lapso de tres años en las rutas entre Chile y Europa, medida que es complementaria a la anterior y también beneficiosa para el consumidor.

Las medidas de mitigación requeridas por la Agencia de Competencia de Brasil (CADE) para la ruta Sao Paulo –Londres, son de naturaleza similar –aunque menos intensas- a aquellas propuestas por el JBA para la ruta Santiago –Madrid. Ambas rutas presentan condiciones competitivas equivalentes pues las dos están siendo operadas con vuelo directo únicamente por las aerolíneas asociadas en el JBA. En el caso de Santiago-Madrid sin embargo, ya existe una aerolínea –Plus Ultra -que tiene comprometido su ingreso con tres vuelos semanales desde junio del 2017.

6. Bibliografía

Douglas, G.W., Miller, J.C., (1974). Economic Regulation of Domestic Air Transport: Theory and Policy. Brookings Institution, Washington

González, A. (2016) "Evaluación de Riesgos en la Competencia del Acuerdo entre IAG y LATAM."

Yance, J.V., (1970). The Possibility of Loss-producing. Equilibria in Air Carrier Markets. Unpublished, DOT Rep., Washington.