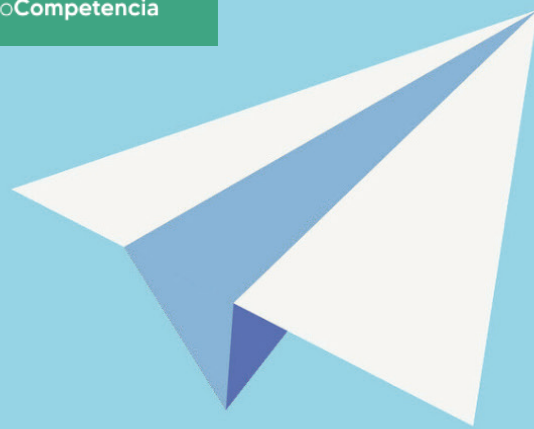




OBSERVATORIO DE CONCENTRACIONES: INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO

Claudio Agostini G., Federico Amtmann D., Benjamín Peña B.

OBSERVATORIO DE CONCENTRACIONES: INDUSTRIA DEL TRANSPORTE AÉREO¹

Marzo 2026



Claudio Agostini González

Ph.D. en Economía, University of Michigan. Profesor Titular de la Facultad de Ingeniería y Ciencias, Universidad Adolfo Ibáñez. Ha publicado artículos académicos en revistas especializadas en temas de Organización Industrial, Antitrust, Finanzas Públicas y Política Tributaria.



Federico Amtmann Donoso

Licenciado en Ciencias Económicas Universidad Adolfo Ibáñez y Tesista Magister Economía y Políticas Públicas Universidad Adolfo Ibáñez. Ex Asistente de investigación CentroCompetencia Universidad Adolfo Ibáñez.



Benjamín Peña Bilbao

Investigador Económico CentroCompetencia Universidad Adolfo Ibáñez. Economista de la Universidad de Chile y Tesista del Magíster de Análisis Económico de la Universidad de Chile.

Abstract: El trabajo analiza la estructura competitiva de la industria del transporte aéreo doméstico en Chile, caracterizada por altos costos de entrada, uso intensivo de infraestructura crítica y la coexistencia de libre competencia con regulación sectorial. Dada la relevancia de esta industria para la conectividad territorial y el desarrollo económico del país, el estudio evalúa los niveles de concentración en las diez principales rutas nacionales —que concentran cerca del 75% de los pasajeros transportados— durante el período 2011-2023. A partir de un análisis descriptivo basado en datos de tráfico de pasajeros y participación de mercado, se examina la evolución de los operadores, la dinámica de entrada y salida de aerolíneas y los cambios en los índices de concentración (HHI) a lo largo del tiempo. Los resultados muestran un fuerte crecimiento del mercado hasta alcanzar máximos históricos de pasajeros en 2023, junto con una estructura altamente concentrada dominada actualmente por tres operadores principales —LATAM, Sky Airline y Jet Smart— y una disminución progresiva de la participación de otras aerolíneas. En conjunto, los hallazgos permiten caracterizar las dinámicas competitivas del mercado aéreo doméstico chileno y aportar evidencia empírica relevante para el análisis de competencia en sectores regulados.

¹ Los autores agradecen los comentarios y sugerencias de Ricardo Santolaya, Juan Pablo Iglesias y Bruno Nocera.

I. INTRODUCCIÓN

La motivación de esta investigación se basa en una pregunta simple: cómo se estructura la competencia en la industria del transporte aéreo chileno. Esta es una industria en la cual, por su naturaleza, pueden surgir factores que limitan la rivalidad entre empresas, como los altos costos de entrada, la existencia de pocos operadores o el uso de facilidades esenciales, lo que hace especialmente relevante monitorear su intensidad competitiva. Estas condiciones coexisten con la necesidad de asegurar conectividad territorial, altos estándares de seguridad y operaciones en aeropuertos concesionados, configurando un mercado que combina libre competencia con regulación sectorial.

La industria de transporte aéreo constituye un pilar relevante para el desarrollo de Chile al operar como un motor de crecimiento que aporta el 2,3% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional. Este ecosistema dinamiza la economía y es una fuente importante de oportunidades laborales ya que genera directamente cerca de 56.700 puestos de trabajo y alrededor de 212.000 trabajadores en total al integrar los empleos indirectos de su cadena de suministro y la actividad turística (IATA, 2023). Más allá de estas cifras, el valor fundamental de la industria radica en la conectividad; el transporte aéreo funciona como una red que, dada la compleja geografía chilena, se convierte en una necesidad vital para zonas aisladas, garantizando el acceso esencial a salud, educación y comercio en áreas donde, en algunos casos, volar es la única vía de integración efectiva. Actualmente, esta red de conectividad territorial tiene una infraestructura de 20 aeropuertos comerciales que permiten la conexión directa con 21 países y 49 terminales internacionales a través de la operación de 22 compañías aéreas (IATA, 2023).

En este contexto, el objetivo de este trabajo es evaluar los niveles de concentración en la industria de transporte aéreo doméstico chileno, con énfasis en las diez principales rutas domésticas, las cuales representan cerca del 75% de los pasajeros transportados dentro del país. El análisis se circunscribe exclusivamente a rutas nacionales, por lo que quedan fuera las rutas internacionales. Esto permite caracterizar con mayor precisión la estructura competitiva del mercado interno, observar cómo han evolucionado los operadores a lo largo del tiempo y comprender las dinámicas de entrada, salida y participación que definen al sector en el ámbito local.

El monitoreo de la concentración en los mercados es fundamental para identificar niveles de competencia, determinar la presencia de agentes con poder de mercado, evaluar la presión competitiva y analizar cómo evolucionan las participaciones de mercado en el tiempo. En sectores donde conviven reguladores sectoriales con autoridades de competencia, contar con indicadores objetivos de concentración contribuye a informar procesos de fiscalización, políticas sectoriales y decisiones regulatorias más amplias, ya que, en general, un mercado concentrado es una condición necesaria para que pueda existir o ejercerse poder de mercado.

El análisis en ese trabajo se estructura en dos partes. La primera parte desarrolla un marco conceptual sobre concentración y competencia, seguido de una caracterización de la industria de transporte aéreo como sector regulado, incorporando evidencia internacional y nacional. Luego, se examina la evolución del marco regulatorio en Chile, con énfasis en la jurisprudencia emanada del Tribunal de Defensa de Libre Competencia ("TDLC") y la Fiscalía Nacional Económica ("FNE"), así como en decisiones internacionales que permiten comprender los criterios utilizados para definir el mercado relevante en la industria aérea. La segunda parte presenta la metodología y la base de datos empleada, describiendo las fuentes, variables y criterios de construcción utilizados. A continuación, se realiza un análisis descriptivo del mercado aéreo nacional entre 2011 y 2023, examinando la evolución del número de pasajeros, los índices de concentración (HHI), la entrada y salida de operadores en cada ruta, y los cambios en las participaciones de mercado de los principales actores de la industria.

II. MARCO CONCEPTUAL Y ANTECEDENTES

2.1 Teoría económica sobre concentración y competencia

¿Por qué es relevante medir la concentración en un mercado? En general, niveles elevados de concentración suelen estar correlacionados con una menor intensidad competitiva, lo que potencialmente se traduce en precios mayores, menor calidad y variedad de opciones para los consumidores. Tal como demuestra Motta (2004), teóricamente una alta concentración en un mercado relevante permite a las empresas ejercer un mayor poder de mercado, fijando precios por encima de sus costos marginales y generando ineficiencias que merman directamente el bienestar social. En este sentido, la concentración funciona como una primera señal estructural, cuando la presión competitiva disminuye, es posible ejercer algún grado de poder de mercado, se facilitan los acuerdos colusorios y se debilitan los incentivos para que las firmas minimicen sus costos o inviertan en innovación y desarrollo, afectando la calidad y el dinamismo del sector a largo plazo.

La teoría económica muestra que la competencia perfecta representa un escenario ideal desde el punto de vista de la asignación de recursos en la economía, tanto asignativa como productiva, y en la cual los precios se igualan al costo marginal y el bienestar social alcanza su máximo nivel. No obstante, este modelo ideal se aleja de la realidad. En la práctica, los mercados presentan asimetrías de información, barreras de entrada, diferenciación de productos o costos hundidos que generan competencia imperfecta. En este tipo de mercados, el comportamiento de una firma depende directamente de la interacción estratégica con sus rivales, pudiendo dar lugar a conductas anticompetitivas que permiten mantener una posición dominante, ejercer poder de mercado e incluso excluir a competidores o impedir la entrada de nuevos competidores en el mercado.

En un entorno competitivo las empresas *“rivalizan y se esfuerzan para que los consumidores escojan sus productos, bajando precios, mejorando la calidad o desarrollando nuevas variedades que se ajusten mejor a las necesidades y gustos de los consumidores”* (CNMC, 2020). Directamente y como se menciona previamente, la competencia permite menores precios, más variedad y mejor calidad de los bienes y servicios disponibles. Adicionalmente, produce beneficios indirectos, generando efectos positivos a través de al menos cuatro vías: **(i)** mejora la eficiencia productiva al abaratar los insumos que utilizan las empresas; **(ii)** permite al sector público adquirir bienes y servicios a menores costos, mejorando la calidad del gasto; **(iii)** impulsa la productividad, el crecimiento económico y el empleo; y **(iv)** fomenta estrategias empresariales sostenibles y de largo plazo (CNMC, 2020).

Por el contrario, cuando la competencia es limitada, las empresas pueden aprovechar su poder de mercado, para ofrecer productos más caros, de peor calidad o con menor variedad, y ser ineficiente al producirlos, afectando directa e indirectamente a los consumidores.

Cabe destacar, sin embargo, que una mayor concentración no siempre implica menos competencia, ni un mayor número de empresas asegura necesariamente más bienestar. En algunos casos, la concentración puede ser el resultado de eficiencias del mercado, como economías de escala, economías de ámbito o innovaciones tecnológicas que permiten producir a menor costo o con mejor calidad. Cuando las empresas enfrentan costos fijos elevados, por ejemplo, altos costos en infraestructura, dividir el mercado entre demasiados actores puede ser productivamente ineficiente, porque cada firma repite los mismos costos fijos para servir a un número menor de usuarios. En estos casos, un mercado con menos empresas puede operar de forma más eficiente que otro con muchos oferentes, sin que ello implique falta de competencia (Motta, 2004). En otras palabras, la relación entre número y tamaño de empresas y bienestar no es lineal, más competidores pueden significar precios más bajos y mayor presión competitiva, pero también pueden

reducir la eficiencia productiva si las condiciones estructurales del mercado no lo permiten. Como advierte Motta, la competencia debe protegerse como proceso, no confundirse con la mera cantidad de competidores (Motta, 2004).

Por ello, medir y monitorear los niveles de concentración es esencial para anticipar potenciales riesgos competitivos y orientar la acción pública, especialmente en sectores regulados o con altas barreras de entrada, como la industria de transporte aéreo. Dicho esto, la estructura del mercado condiciona la intensidad de la competencia, y con ello, el bienestar y las oportunidades de elección de las personas.

2.2 La industria de transporte aéreo: competencia y regulación

Los mercados de transporte aéreo, tanto de carga como de pasajeros, ha sido generalmente una industria bastante regulada en todo el mundo. Sin embargo, durante las últimas cuatro décadas ha experimentado un profundo proceso de liberalización, iniciado por Estados Unidos a fines de los 70 (ver Anexo 1), que ha permitido una mayor competencia en numerosos mercados. Estos cambios han generado importantes beneficios tanto para los consumidores, en términos de precios y opciones de viaje, como para las propias aerolíneas, al promover una asignación más eficiente de la capacidad y facilitado la entrada de nuevos operadores. No obstante, la liberalización plantea también nuevos desafíos regulatorios, vinculados a la competencia en igualdad de condiciones, sin ventajas competitivas artificiales, en particular respecto a las condiciones laborales y el impacto ambiental de una industria en constante expansión (OCDE, 2019).

2.2.1 Marco regulatorio en Chile

La industria de transporte aéreo en Chile opera bajo un régimen liberalizado, un modelo regulatorio que consiste en el libre ingreso al mercado, la libertad de precios y la mínima intervención estatal, conforme a la [Política Aerocomercial](#) de la Junta de Aeronáutica Civil ("JAC"). Bajo este esquema, la supervisión estatal se concentra en materias técnicas, de seguridad y de acceso al mercado, coexistiendo dos autoridades principales.

Por una parte, la JAC, dependiente del Ministerio de Transportes y Telecomunicaciones ("MTT"), actúa como la autoridad económica y aerocomercial. Entre sus principales funciones se encuentran otorgar permisos de operación a las aerolíneas, administrar los derechos de tráfico aéreo y coordinar las políticas de conectividad nacional e internacional. Por otra parte, la Dirección General de Aeronáutica Civil ("DGAC") ejerce la autoridad técnica, siendo responsable de la seguridad operacional, la certificación de aeronaves y operadores, y el control del tráfico aéreo. Los derechos de tráfico aéreo, que determinan la capacidad de transporte de pasajeros o carga, se rigen por el sistema internacional de las "libertades del aire". En Chile, la JAC administra estos derechos aplicando criterios de reciprocidad, eficiencia y competencia efectiva en la asignación de frecuencias internacionales a las aerolíneas chilenas.

En el ámbito del cabotaje – transporte en rutas nacionales – el sistema se caracteriza por la libertad de entrada. Las aerolíneas deben cumplir con los estándares técnicos establecidos por la DGAC y obtener la autorización comercial de la JAC, según lo dispuesto en la Ley N° 18.916 y el DFL N° 241. Una particularidad del modelo chileno es la apertura al cabotaje por parte de operadores extranjeros mediante acuerdos bilaterales. Si bien esto permite que líneas aéreas internacionales operen rutas internas, la JAC preserva la facultad de aplicar el principio de reciprocidad, restringiendo el acceso si el Estado de origen de la aerolínea no ofrece condiciones equivalentes para las empresas chilenas.

Respecto a las rutas internacionales, los derechos de tráfico emanan de Acuerdos de Servicios Aéreos ("ASA") suscritos bilateral o multilateralmente. Estos tratados estipulan frecuencias, puntos de acceso y libertades

aplicables. La JAC, en representación del Estado, gestiona estos acuerdos y mantiene un [Cuadro de Derechos de Tráfico](#) que detalla el grado de apertura con cada nación. Cabe precisar que las limitaciones de capacidad en este segmento no derivan de la normativa nacional, sino de las restricciones fijadas en dichos acuerdos bilaterales que pueden establecer cupos máximos de vuelos. En este sentido, cuando dichos acuerdos imponen límites a las frecuencias disponibles, estas se constituyen en un insumo escaso y, por tanto, en una barrera legal a la entrada en el mercado aéreo internacional.

En aquellos casos donde la capacidad de tráfico internacional se encuentra restringida por acuerdos bilaterales, es decir, cuando el número de frecuencias disponibles es menor al interés de las aerolíneas, la JAC debe asignar dichas frecuencias mediante un proceso de licitación pública. Esta obligación se establece en el [Decreto Ley N° 2.564 de 1979](#) ("Ley de Aviación Comercial") y en su reglamento complementario, el [Decreto Supremo N° 102 de 1981](#) del MTT, que regula los procedimientos de adjudicación. En particular, el artículo 4° del Decreto Supremo N° 102/1981 dispone que: *"La Junta de Aeronáutica Civil asignará la o las frecuencias disponibles a la empresa que haya ofrecido la mayor suma de dinero por cada una de ellas, y procederá a devolver la garantía a los interesados restantes"*.

De acuerdo con esta normativa, la adjudicación de frecuencias internacionales bajo un criterio económico objetivo, consistente en otorgar las frecuencias a la empresa que ofrezca el mayor monto de pago al Estado. Este procedimiento se aplica únicamente en los casos en que la capacidad de operación se encuentra limitada, y tiene por finalidad asegurar una asignación transparente y uniforme de los derechos de tráfico aéreo disponibles. No obstante, tal como documenta la FNE en la [Resolución N° 101/2024](#)², en la práctica histórica del sistema chileno ha existido una distinción relevante: cuando el número de frecuencias disponibles ha sido superior al número de operadores interesados, la JAC ha procedido a asignarlas directamente (incluso por plazos indefinidos) sin mediar un proceso competitivo. Asimismo, ni la Ley de Aviación Comercial ni su reglamento establecen mecanismos para determinar la existencia de uno o más interesados en las frecuencias disponibles. En consecuencia, la JAC ha utilizado distintos procedimientos para tal efecto; sin embargo, desde el año 2015 ha asignado las frecuencias restringidas exclusivamente mediante licitación pública. Esto permite explicar por qué, pese a que la normativa contempla la licitación como regla general en escenarios de escasez, durante largos períodos se observaron asignaciones no competitivas que favorecieron a empresas con alta participación en el mercado.

Un ejemplo reciente sobre la gestión de frecuencias restringidas es la [Resolución N° 85/2025](#) del TDLC³, relativa a la licitación de 13 frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima. En este proceso, la JAC adjudicó diez frecuencias a LATAM Airlines y tres a Sky Airline, utilizando un mecanismo de subasta de primer precio, en el que las frecuencias se asignan a las empresas que ofrecen la mayor suma de dinero al Estado. El TDLC resolvió que las bases de licitación no infringieron el DL 211, al ajustarse al marco legal vigente y cumplir con principios de rivalidad y transparencia. Sin embargo, reconoció que el sistema podía perfeccionarse, dado que la escasez de frecuencias bilaterales con Perú y la existencia de asignaciones indefinidas generaban ventajas estructurales para ciertos operadores y podían constituirse en barreras de entrada. En esa línea, la JAC anunció una reforma reglamentaria que reemplazaría el criterio solo monetario por uno basado en el porcentaje de utilización de las frecuencias adjudicadas, con el fin de incentivar su uso eficiente y evitar su concentración.

Por último, es importante clarificar que la JAC, por ley, concentra la regulación sectorial del transporte aéreo, mientras que la institucionalidad de libre competencia supervisa aquellas operaciones que pueden alterar

² Resolución correspondiente a la investigación sobre frecuencias aéreas internacionales restringidas (Rol N° 2755-24).

³ Resolución correspondiente a la consulta presentada por Jet Smart (NC N° 524-23), donde esta cuestionó si el mecanismo de adjudicación basado exclusivamente en la oferta económica podía restringir la competencia o favorecer a los incumbentes.

la estructura del mercado. La FNE revisa operaciones de concentración y acuerdos de colaboración entre aerolíneas, tales como fusiones o *joint ventures*, con el fin de prevenir restricciones a la competencia y tiene la facultad de requerir empresas ante el TDLC por conductas anticompetitivas. Por su parte, el TDLC resuelve consultas y controversias sobre conductas anticompetitivas junto con la posibilidad de dictar recomendaciones normativas.

2.2.2 Evolución histórica y jurisprudencial del marco regulatorio aeronáutico en Chile

Como se mencionó anteriormente, la industria del transporte aéreo en Chile opera bajo un régimen liberalizado. Este modelo se caracteriza por el libre ingreso al mercado, la libertad de fijación de precios y una mínima intervención estatal. En este contexto, la industria no se encuentra sujeta a una legislación sectorial específica, sino que se rige por un marco normativo compuesto por cuatro cuerpos legales: (i) el Estatuto Orgánico, DFL N° 241 de 1960; (ii) la Ley de Aviación Comercial, DL N° 2.564 de 1979; (iii) el Decreto Supremo N° 102 de 1981; y (iv) la Ley N° 18.916 de 1990, que aprueba el Código Aeronáutico. Este marco normativo ha permitido, desde 1979, que las empresas aéreas establezcan libremente sus tarifas, debiendo únicamente registrarlas ante la JAC (Agostini, 2008).

En cuanto a las empresas participantes en la industria, en 1929 se fundó LAN, históricamente la principal aerolínea del mercado chileno. Esta empresa se originó como una compañía estatal y posteriormente fue objeto de un proceso de privatización iniciado a fines de la década de 1980, con la venta del 51% de sus acciones en 1989, el cual culminó en 1994 con la venta final del 98,7% de la propiedad (Hachette, 2004). Por su parte, LAN y Ladeco (fundada en 1958) conformaron un duopolio relativamente simétrico hasta mediados de los años noventa, donde ambas compañías iniciaron un proceso de fusión en 1995, que concluyó formalmente en 1997. Como resultado de esta operación, se creó posteriormente la empresa LanExpress en 2001, mientras que Ladeco dejó de existir definitivamente en 2002. Este proceso de consolidación estuvo acompañado por un esquema de autorregulación tarifaria, implementado con el objetivo de mitigar los riesgos asociados al poder de mercado (Agostini, 2008).

La industria de transporte aéreo en Chile ha sido dinámicamente moldeada por la institucionalidad de libre competencia, especialmente durante el s. XXI. Más allá de las facultades sectoriales de la JAC y la DGAC, tanto el TDLC como la FNE han intervenido significativamente en el diseño y aplicación de la regulación aérea.

Entre 2005 y 2009, el TDLC ajustó aspectos regulatorios centrales para la operación de la industria. Destacan la revisión de dictámenes en concesiones aeroportuarias⁴; las condiciones competitivas en almacenaje aduanero⁵ e infraestructura⁶; y los criterios para las bases de licitación de frecuencias internacionales, especialmente en rutas de alta demanda como Santiago-Lima⁷. Asimismo, se sancionaron conductas abusivas en servicios de carga aérea⁸ (Ver Anexo 11).

A partir de 2011, la FNE complementó este marco mediante un control sistemático de operaciones de concentración⁹. En el ámbito de infraestructura, la autoridad revisó reiteradamente alianzas estratégicas, destacando los consorcios de Sacyr y Agunsa para los aeropuertos El Tepual (2018)¹⁰ y El Loa (2023)¹¹, además de su sociedad conjunta de 2019 para la explotación del Aeropuerto de Chacalluta¹². Paralelamente, la Fiscalía

4 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Resolución N.º 10/2005](#).

5 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Proposición N.º 4/2007](#).

6 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Proposición N.º 7/2007](#).

7 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Sentencia N.º 81/2009](#).

8 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Sentencia N.º 55/2007](#).

9 Esto, sin perjuicio de intervenciones previas de la FNE en la industria del transporte aéreo, como en la fusión entre LAN y Ladeco.

10 Fiscalía Nacional Económica (FNE), [Rol F-125-2018](#).

11 Fiscalía Nacional Económica (FNE), [Rol F-358-2023](#).

12 Fiscalía Nacional Económica (FNE), [Rol FNE F182-2019](#).

examinó operaciones en servicios conexos: la compra de Andes Airport Services por Acciona (2018)¹³, la toma de control de Aerosan por SAAM (2020)¹⁴ y la adquisición de influencia decisiva en Inversiones Logísticas Aéreas por el Fondo BICE (2021)¹⁵. Todas estas intervenciones se centraron en garantizar la competencia en asistencia en tierra, logística y carga aérea (Ver Anexo 10).

En cuanto a la política aerocomercial, resaltan los acuerdos de colaboración entre aerolíneas. La fusión LAN-TAM (2011)¹⁶ derivó en catorce medidas mitigadoras¹⁷ para mitigar riesgos en rutas nacionales e internacionales ratificadas por la Corte Suprema¹⁸. Posteriormente, el análisis de los *Joint Business Agreements* de LATAM en 2018¹⁹ marcó un quiebre, aunque el TDLC los aprobó con medidas, la Corte Suprema revocó dicha resolución por considerarlas insuficientes²⁰. Finalmente, los acuerdos extrajudiciales entre la FNE, LATAM y Delta (2021²¹, 2023²² y 2025²³) han delimitado el alcance de la coordinación operativa, introduciendo obligaciones de transparencia y resguardos ante riesgos unilaterales y coordinados.

Recientemente, en 2025, el TDLC abordó la licitación de frecuencias en la ruta Santiago-Lima tras una consulta de Jet Smart²⁴. En su resolución, el Tribunal concluyó que las reglas contenidas en las bases de licitación de la JAC²⁵ para contextos de asignación de frecuencias restringidas son compatibles con el ordenamiento de libre competencia vigente.

2.3 Definición de mercado relevante en industria del transporte aéreo

2.3.1 Definición según jurisprudencia internacional: enfoque europeo y estadounidense

La definición del mercado relevante en el transporte aéreo ha sido abordada de forma similar por las autoridades de competencia en el mundo. Tanto la Comisión Europea (en adelante, “CE”), como el Departamento de Transporte de Estados Unidos (en adelante “USDOT”) centran su análisis en los pares de ciudades origen-destino (OCDE, 2019), sin perjuicio de contar con ciertas diferencias. Además, el análisis para la definición de mercado relevante que realizan ambas autoridades de competencia considera tanto vuelos directos como con escalas en los pares de ciudades origen-destino, tomando en cuenta que especialmente para los pasajeros de negocios los dos tipos de vuelos pueden no ser buenos sustitutos.

13 Fiscalía Nacional Económica (FNE), [Rol FNE F104-2017](#).

14 Fiscalía Nacional Económica (FNE), [Rol FNE F248-2020](#).

15 Fiscalía Nacional Económica (FNE), [Rol FNE F283-2021](#).

16 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Resolución N.º 37/2011](#).

17 Las 14 medidas de mitigación impuestas por el TDLC para aprobar la operación de concentración (Resolución N.º 37/2011) consisten en: **1)** Intercambio de cuatro pares de slots diarios en el aeropuerto de Guarulhos para aerolíneas entrantes en la ruta Santiago-São Paulo; **2)** Extensión de los beneficios de su programa de pasajero frecuente a los clientes de nuevos competidores; **3)** Suscripción de acuerdos de interlínea con aerolíneas interesadas en las rutas Santiago – São Paulo, Santiago – Río de Janeiro y/o Santiago – Asunción; **4)** Congelamiento temporal de la oferta de asientos en los mismos horarios en que opere un nuevo entrante en los vuelos en la Ruta Santiago - São Paulo; **5)** Inclusión de modificaciones exigidas a su Plan de Autorregulación tarifaria; **6)** Renuncia a una de las dos alianzas globales a las que pertenecían; **7)** Prohibición de mantener o celebrar acuerdos de código compartido con miembros de alianzas ajenas en determinadas rutas; **8)** Renuncia a cuatro frecuencias aéreas de 5ª libertad a Lima y restricciones para participar en futuras licitaciones; **9)** Manifestar una posición favorable ante la autoridad frente a la apertura unilateral de cielos (cabotaje); **10)** Compromiso de facilitar el acceso a la infraestructura aeroportuaria a sus competidores; **11)** Prohibición de otorgar incentivos sujetos a metas porcentuales de ventas a las agencias de viaje; **12)** Mantención transitoria de la cantidad de vuelos directos entre Chile y EE.UU., y Chile y Europa; **13)** Congelamiento transitorio de precios de los pasajes aéreos de pasajeros y tarifas de carga en rutas específicas a Brasil; y **14)** Contratación y financiamiento de un consultor independiente para asesorar a la FNE en la fiscalización de las condiciones.

18 Corte Suprema, Rol N.º 9843-2011.

19 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Resolución N.º 54/2018](#).

20 Corte Suprema, [Rol N.º 31.502-2018](#).

21 [Rol AE N.º 23-21](#).

22 [Rol AE N.º 28-23](#).

23 [Rol AE N.º 37-25](#).

24 Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), [Resolución N.º 85/2025](#).

25 Las bases de licitación contemplan, entre otros aspectos, la asignación de frecuencias aéreas mediante un mecanismo competitivo basado en ofertas económicas, donde estas se adjudican al oferente que presenta la mayor suma, por un período determinado (cinco años), conforme a lo dispuesto en el Decreto Ley N.º 2.564 de 1979 y el Decreto Supremo N.º 102 de 1981.

En el enfoque europeo, cada par de ciudades constituye un mercado relevante independiente²⁶. Ello se explica porque los pasajeros que desean viajar entre dos puntos específicos no encuentran sustitutos reales en rutas distintas. Si el precio de viajar en una ruta aumenta, los consumidores no suelen reemplazar ese trayecto por otro par de ciudades. Por lo mismo, las decisiones europeas sobre fusiones o alianzas se enfocan en los efectos competitivos en rutas concretas, imponiendo condiciones o remedios cuando existen rutas traslapadas entre las empresas involucradas (OCDE, 2019).

En Estados Unidos, en cambio, el transporte aéreo se concibe como una industria de red, donde las rutas están interconectadas. El USDOT evalúa las alianzas considerando su impacto general sobre la red, reconociendo posibles efectos de complementariedad y eficiencia entre los distintos pares de ciudades constituyen mercados relevantes. En este contexto, si bien el análisis incorpora una visión más sistémica, ello no supone necesariamente una redefinición del mercado relevante, el cual sigue pudiendo delimitarse en función de pares origen-destino. A diferencia del enfoque europeo, tiende a intervenir menos, rechazando acuerdos solo cuando existen riesgos claros para la competencia, pero evitando imponer condiciones detalladas.

En síntesis, ambas aproximaciones son coherentes con sus respectivos marcos regulatorios. La CE busca proteger la competencia efectiva en cada ruta, mientras el USDOT prioriza una visión más sistémica, que valora la conectividad y los efectos de red. En todo caso, la experiencia comparada coincide en que, aun cuando el análisis pueda ampliarse a la red en ciertos contextos, como en la evaluación de fusiones, el mercado relevante en el transporte aéreo se define, en lo esencial, a partir de pares de ciudades origen-destino.

2.3.2 Definición según jurisprudencia nacional

En Chile, tanto el TDLC como la FNE han seguido una línea consistente al definir el mercado relevante en la industria aérea, aplicando el criterio de pares de ciudades origen-destino como unidad de análisis. A partir de este enfoque, los pronunciamientos recientes también han incorporado la consideración de efectos de red, reconociendo que la competencia entre aerolíneas no depende únicamente de cada ruta aislada, sino también de la estructura general de conectividad, complementariedad y coordinación de sus redes.

En la [Resolución N° 85/2025](#), relativa a la licitación de frecuencias para la ruta Santiago-Lima, el TDLC adoptó un enfoque dual para definir el mercado relevante. Por un lado, el TDLC distingue: **(i)** el mercado por la asignación de frecuencias, es decir, en la propia licitación (competencia “por la cancha”), y **(ii)** el mercado final de transporte de pasajeros, correspondiente al servicio aéreo en la propia ruta Santiago-Lima (competencia “en la cancha”). En este último, tanto la FNE como los intervinientes coincidieron en que el mercado debía entenderse como el par de ciudades origen-destino, dado que los pasajeros que viajan entre Santiago y Lima no consideran sustitutos cercanos otros destinos o combinaciones de vuelos. Así, el análisis competitivo se desarrolla ruta por ruta, atendiendo a la cantidad de operadores, frecuencias disponibles y capacidad total ofertada.

²⁶ Un ejemplo reciente del enfoque europeo en materia de mercado relevante es la fusión Lufthansa/ITA (2024), revisada por la CE. En esta operación, la autoridad analizó la adquisición del 41% de la aerolínea italiana ITA por parte de Lufthansa considerando, como es habitual, rutas específicas de origen-destino. La investigación identificó riesgos competitivos en diez rutas de corta distancia dentro de Europa y en tres rutas intercontinentales (Roma-Washington, Roma-San Francisco y Roma-Toronto), donde las empresas mantenían operaciones directas o indirectas y las participaciones combinadas resultaban muy elevadas. La Comisión concluyó que la transacción podía debilitar la competencia efectiva, al eliminar la presión de un competidor cercano y crear incentivos para elevar precios o reducir frecuencias. Asimismo, advirtió que la entidad fusionada pasaría a controlar más de la mitad de los slots disponibles en el aeropuerto de Milán-Linate, un recinto con capacidad limitada, lo que podría dificultar la entrada o expansión de otras aerolíneas. Para mitigar estos riesgos, la aprobación se condicionó a un paquete de remedios estructurales y conductuales, que incluyó la cesión de slots y derechos de vuelo a competidores (como EasyJet, IAG y Air France-KLM) y la apertura de acuerdos de interlínea y cooperación en las rutas afectadas. Con ello, la Comisión buscó mantener la presión competitiva en cada par de ciudades, reafirmando que, incluso en una industria basada en redes globales, el mercado relevante en aviación se define esencialmente por rutas de origen-destino específicas.

De forma concordante, en la investigación Rol N° 2565-19, relativa al acuerdo de alianza entre LATAM Group S.A. y American Airlines, Inc., la FNE mantuvo este mismo criterio. El organismo definió el mercado relevante como el de *“servicios regulares de transporte aéreo de pasajeros a nivel origen-destino”* (FNE, 2022, p.10), subrayando, nuevamente, que los consumidores no sustituyen distintos pares de rutas por otros. A partir de ello, la Fiscalía analizó rutas específicas donde ambas compañías coincidían, evaluando su participación de mercado y los posibles efectos de la alianza sobre la presión competitiva.

Sin embargo, en la misma resolución, la FNE complementa el enfoque tradicional de pares origen-destino con una consideración explícita de los **efectos de red**. Si bien reconoce que la mayoría de los pasajeros no sustituye un destino por otro, advierte que la elección de una aerolínea también depende, en parte, de la amplitud y densidad de su red de destinos. Este fenómeno ha sido ampliamente documentado en la literatura económica, la cual muestra que las aerolíneas con redes más extensas pueden generar ventajas competitivas significativas a través de economías de red y de densidad (Borenstein, 1989; Brueckner, Dyer & Spiller, 1992; Berry, 1992). Desde la perspectiva de la demanda (los consumidores), los programas de pasajero frecuente y la posibilidad de conexiones dentro de una misma red generan incentivos a concentrar los viajes en aerolíneas con mayor cobertura, sobre todo entre los pasajeros sensibles al tiempo, como los viajeros de negocios. En cambio, los pasajeros sensibles al precio tienden a mostrar menor dependencia de estas redes. Del lado de la oferta, la densidad y extensión de la red confieren ventajas competitivas difíciles de replicar, especialmente cuando una aerolínea opera un *hub* principal en aeropuertos con capacidad limitada, donde el control de slots restringe la entrada de competidores (Borenstein, 1989; Berry, 1992). En conjunto, la Fiscalía concluye que, si bien el mercado relevante en aviación se define fundamentalmente por rutas específicas, su estructura competitiva está condicionada por efectos de red que inciden en la entrada, en la calidad del servicio y en la intensidad de la competencia.

2.3.3 Mercados relevantes nacionales

En el contexto chileno, la aplicación práctica de los criterios antes descritos implica que cada ruta doméstica origen-destino constituye un mercado relevante. La competencia se analiza, por tanto, ruta por ruta, considerando la presencia de operadores, la capacidad ofertada y la frecuencia de vuelos en cada trayecto. Este enfoque reconoce que los pasajeros que viajan entre dos ciudades específicas no encuentran sustitutos cercanos en otras combinaciones de rutas²⁷. Al mismo tiempo, la estructura del sistema aéreo nacional presenta una configuración de red centralizada, con el Aeropuerto Arturo Merino Benítez (Santiago) como *hub* principal que conecta la mayoría de los destinos del país.

En conjunto, estos elementos permiten caracterizar el mercado aéreo nacional como una red de mercados relevantes interconectados, donde la competencia varía según la densidad de la ruta y la cantidad de operadores efectivos. Estos principios orientan el análisis empírico desarrollado en este trabajo.

²⁷ Esto, sin perjuicio de que, en ciertas rutas, el transporte en bus pueda considerarse un sustituto en algún grado y ejercer cierto nivel de presión competitiva, especialmente en trayectos de corta distancia, como Santiago-La Serena, o en rutas más largas mediante servicios nocturnos tipo bus cama.

III. METODOLOGÍA Y DATOS

El análisis empírico se basa en datos oficiales publicados por la JAC²⁸. Los datos son de carácter mensual y cubren un periodo de 13 años, enero de 2011 a diciembre de 2023²⁹.

Para el análisis se seleccionaron las 10 rutas nacionales³⁰ con mayor volumen de tráfico de pasajeros durante el período 2011–2023, que son las mismas que el año 2008³¹, lo que refleja bastante estabilidad en la magnitud relativa de los distintos mercados relevantes en Chile. La elección de estas rutas respondió al objetivo de concentrarse en los tramos de mayor relevancia dentro del mercado doméstico, tanto por su peso relativo como por su continuidad en el tiempo. Esta selección permitió capturar una proporción significativa del total de pasajeros transportados a nivel nacional, en particular, la cobertura de pasajeros de estas 10 rutas con respecto al total es de 75%-80%. La Tabla 1 muestra la cobertura anual de estas rutas con respecto al total.

Tabla 1: Cobertura anual de las 10 rutas principales a nivel nacional

Año	Pasajeros (Top 10 rutas)	Pasajeros (Total Nacional)	% Cobertura
2011	5.709.898	7.024.988	81%
2012	6.833.924	8.334.841	82%
2013	7.771.585	9.473.202	82%
2014	8.077.231	9.813.590	82%
2015	8.390.727	9.898.114	85%
2016	9.252.582	10.835.958	85%
2017	9.857.712	11.597.628	85%
2018	11.047.203	13.460.770	82%
2019	11.580.127	14.985.505	77%
2020	4.836.348	6.380.708	76%
2021	6.794.797	9.115.058	75%
2022	9.826.431	13.337.785	74%
2023	11.071.329	15.186.047	73%

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

28 Para la construcción de la base de datos, el equipo de CeCo descargó manualmente los informes mensuales de tráfico aéreo publicados por la JAC. En total, se procesaron 144 archivos individuales correspondientes a los 12 meses de cada año entre 2011 y 2023, cubriendo así un horizonte de 13 años completos. Cada archivo incluía información desagregada a nivel de ruta y aerolínea, con variables como: Operador (nombre de la empresa aérea, tal como LATAM), Origen y Destino (ciudades de salida y llegada del vuelo), Pasajeros que llegan, Pasajeros que salen, y Total de pasajeros transportados por par de ciudades. Esta información fue sistematizada en una base de datos única, con una estructura de panel mensual que permite observar la evolución de las participaciones y la concentración en el tiempo para cada ruta y operador.

29 Entre las principales variables utilizadas se encuentran: el número de pasajeros transportados por aerolínea en cada ruta y mes; la participación de mercado de cada operador; el número de firmas activas en una ruta (n); y el HHI que permite medir el nivel de concentración en cada mercado. Adicionalmente, se incluyeron variables que capturan la dinámica competitiva (como la entrada y salida de empresas en una determinada ruta), así como factores relevantes asociadas a la demanda, como la población estimada del destino, la distancia entre ciudades (medida en km) y variables de estacionalidad y pandemia. Para más detalles de las variables utilizadas y su respectiva definición véase el Anexo 1 y Anexo 2.

30 En particular, las 10 rutas seleccionadas fueron: Santiago–Antofagasta, Santiago–Arica, Santiago–Calama, Santiago–Concepción, Santiago–Copiapó, Santiago–Iquique, Santiago–La Serena, Santiago–Puerto Montt, Santiago–Punta Arenas, Santiago–Temuco.

31 Véase Tabla 1 en: [Análisis de Eficiencia del Mercado del Transporte Aéreo en Chile](#).

Asimismo, se consideraron todas las aerolíneas que reportaron tráfico en las rutas seleccionadas, sin distinción por tamaño, por lo que se incluyen tanto empresas consolidadas como aquellas que entraron o salieron del mercado en distintos momentos del período analizado.

En relación con el grupo LATAM, es importante considerar que sus operaciones aparecen reportadas en los archivos de la JAC bajo distintas denominaciones en distintos momentos en el tiempo: *LAN Airlines*, *LAN Express*, *LATAM Airlines Chile* y *LATAM Airlines Group*. Tratar cada una de estas razones sociales (o empresas) como unidades independientes habría implicado una subestimación significativa de la participación real del grupo en las rutas analizadas. Para abordar esta inconsistencia y reflejar de manera precisa la evolución competitiva del principal operador aéreo del país, se construyó una variable agregada denominada LATAM, que unifica todas las observaciones correspondientes a empresas del grupo. En términos históricos, la fusión entre LAN y TAM se formalizó en junio de 2012, momento a partir del cual ambas compañías comenzaron a operar bajo la estructura corporativa de LATAM Airlines Group, aunque manteniendo sus marcas comerciales separadas. Posteriormente, en 2015, se concretó la unificación de marca bajo el nombre único de LATAM Airlines (es decir, la nueva marca que adoptarán tanto LAN, TAM y sus filiales).

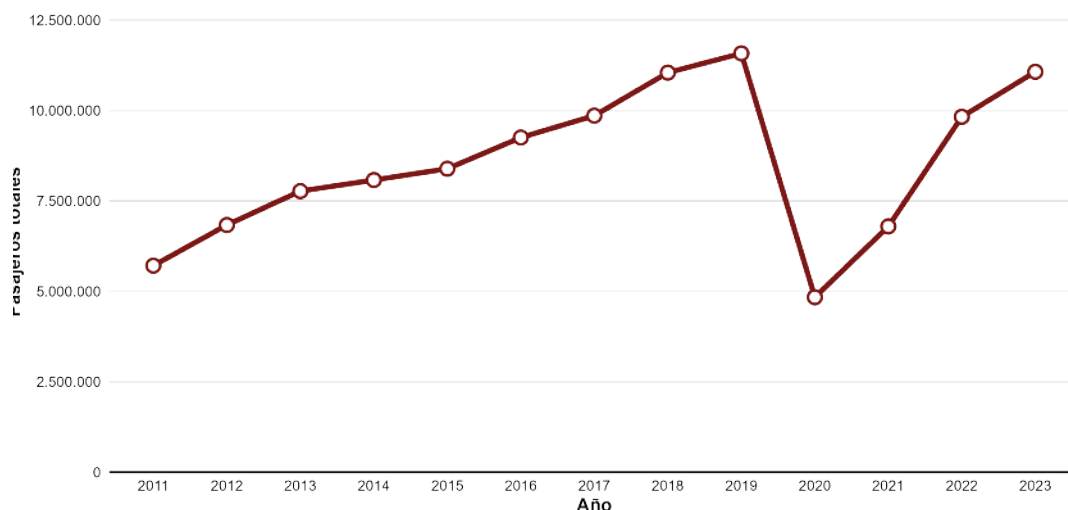
IV. ESTADÍSTICA DESCRIPTIVA DEL MERCADO AÉREO NACIONAL

Esta sección presenta una caracterización multidimensional de la industria de transporte aéreo doméstica, estructurada de manera que permite analizar tanto la magnitud del mercado como identificar las características estructurales de competencia. El análisis comienza con la evolución del tráfico de pasajeros a nivel país para establecer la escala del sector, seguido por el cálculo de los niveles de concentración (HHI) y la distribución de las participaciones de mercado, lo que permite identificar el peso relativo de los actores incumbentes. Posteriormente, se examina la dinámica competitiva mediante la evolución del número de operadores y el historial de entradas y salidas de aerolíneas. Finalmente, se aborda el fenómeno de la estacionalidad, factor determinante en la configuración de la oferta y en la resiliencia de los operadores en el mercado doméstico chileno.

4.1 Estructura y Evolución de los Mercados Aéreos Domésticos

El Gráfico 1 muestra la evolución anual del número total de pasajeros transportados en las 10 principales rutas domésticas en Chile durante el período 2011–2023. Tal como se puede ver, el mercado ha experimentado un crecimiento sostenido entre 2011 y 2019, con un incremento acumulado cercano al 103% en el número de pasajeros transportados en las diez rutas principales, y de un 113% a nivel nacional. En 2020 se observa una fuerte contracción asociada a las restricciones de movilidad impuestas por la pandemia de COVID-19, reduciendo el volumen de pasajeros a menos de la mitad del registrado en 2019. A partir de 2021, el tráfico aéreo doméstico inicia un proceso de recuperación acelerada, alcanzando en 2023 el valor más alto en este período de tiempo, con más de 11 millones de pasajeros registrados en las rutas analizadas.

Gráfico 1: Evolución de pasajeros a nivel nacional (2011-2023)



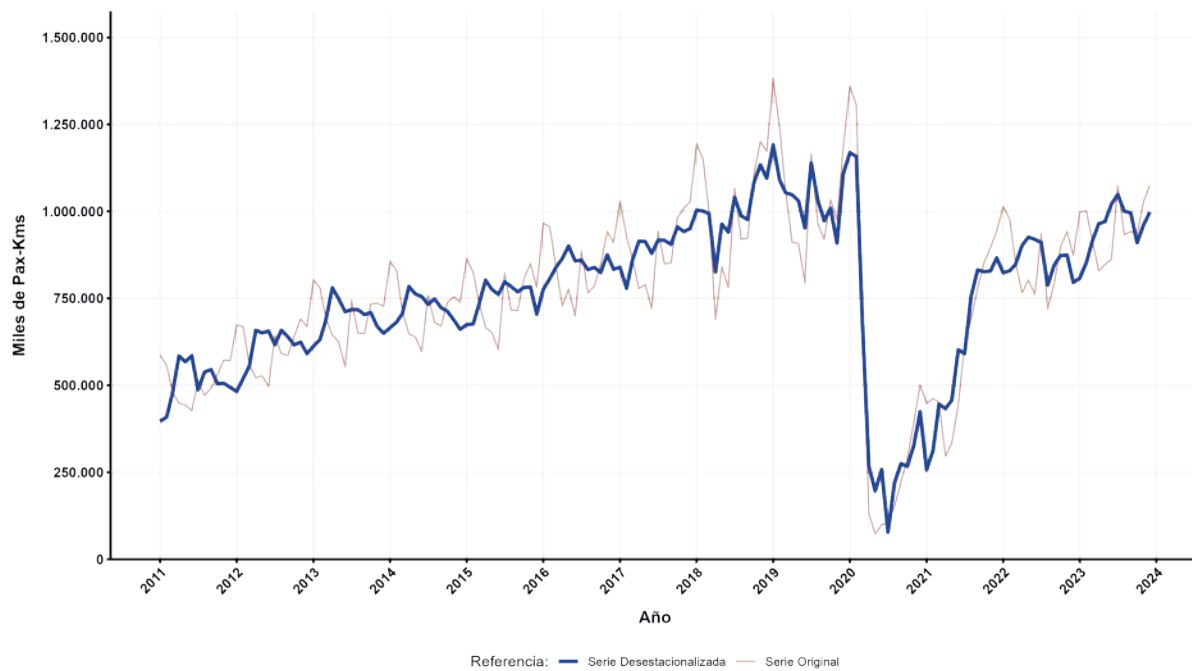
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Ahora bien, dado que el servicio de transporte aéreo no cubre la misma distancia para cada pasajero³², resulta relevante considerar el indicador de pasajeros-kilómetro (pax·km), que pondera la cantidad de pasajeros por la distancia recorrida (Agostini, 2008). Tal como se aprecia en el Anexo 3, este indicador presenta una trayectoria muy similar a la evolución del número de pasajeros totales: crecimiento sostenido hasta 2019, una fuerte contracción en 2020 y una recuperación acelerada desde 2021.

También es necesario analizar la serie desestacionalizada, este ajuste permite “limpiar” el efecto de la estacionalidad y enfocarse en la tendencia subyacente, de tal forma de identificar si el mercado está realmente creciendo, cayendo o enfrentando un shock estructural, más allá de períodos breves de alta o baja demanda estacional. En la práctica, mientras la serie original (línea burdeos) muestra el comportamiento tal cual ocurre mes a mes, la serie desestacionalizada (línea azul) nos ayuda a distinguir los cambios que responden a transformaciones más estables en el tiempo en la industria. Así, el Gráfico 2 confirma un crecimiento sostenido del transporte aéreo de pasajeros doméstico hasta 2019, un quiebre abrupto en 2020 por la pandemia y una recuperación progresiva a partir de 2021, mostrando que estas dinámicas van más allá de los patrones estacionales de vacaciones.

³² Por ejemplo, la ruta Santiago-Arica es de 1675 km, mientras que la de Santiago-Antofagasta es de 1107 km.

Gráfico 2: Tráfico mensual Pax-Km-Serie original y desestacionalizada



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

4.2 Evolución de la concentración

El Índice de Herfindahl-Hirschman (HHI) es una medida estándar de concentración de mercado, definida como la suma de los cuadrados de las participaciones de mercado de todas las empresas que participan en un mercado con N oferentes³³. Su relevancia económica radica en que, al elevar las cuotas al cuadrado, el índice penaliza la existencia de operadores con una posición dominante.

En particular, la FNE define un mercado como “moderadamente concentrado” si el índice supera los 1.500 puntos, y como un “mercado altamente concentrado” cuando el HHI excede los 2.500 puntos (FNE, 2021). Estos parámetros normativos proporcionan la base técnica para evaluar los resultados del análisis a continuación.

En el caso de la industria de transporte aéreo de pasajeros en Chile, se calcula el HHI a nivel de ruta y mes, considerando como variable de referencia el número de pasajeros transportados por cada aerolínea en la ruta. La fórmula utilizada es la siguiente:

$$HHI_{r,t} = \sum_{i=1}^n \left(\frac{\text{Pasajeros}_{i,r,t}}{\text{Total Pasajeros}_{r,t}} \times 100 \right)^2$$

³³ El valor del HHI varía entre un mínimo de 0 y un máximo de 10.000. En el extremo de un monopolio, donde una sola empresa concentra el 100% del mercado, el indicador toma el valor de 10.000. En el otro extremo, en un mercado con infinitas empresas de igual tamaño, el valor tiende a 0. De esta manera, cuanto mayor es el HHI, más concentrada se encuentra la industria.

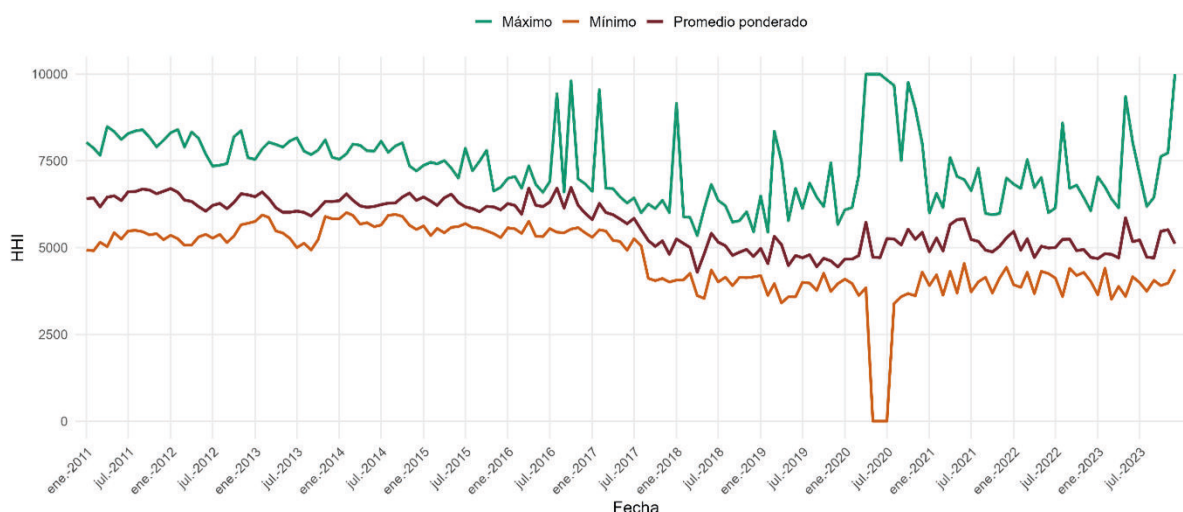
donde pasajeros corresponde al número de pasajeros transportados por la aerolínea i en la ruta r durante el mes t , mientras que total pasajeros corresponde al total de pasajeros en dicha ruta y mes.

De esta forma, el Gráfico 3 muestra la evolución mensual del índice de concentración HHI en las principales rutas domésticas entre 2011 y 2023. Se presenta el valor calculado como el promedio ponderado por pasajeros (línea burdeo), junto con los valores máximos (verde) y mínimos (naranja) observados cada mes entre las rutas analizadas.

En términos generales, el mercado aéreo nacional se ha mantenido altamente concentrado durante todo el período, con valores promedio del HHI entre 5.000 y 6.500 puntos. La diferencia entre el máximo y el mínimo refleja la heterogeneidad entre rutas, donde algunas se comportan casi como monopolios ($HHI > 9.000$), mientras que otras presentan mayor rivalidad competitiva.

Entre 2016 y 2019 se observa una reducción gradual del HHI promedio, coincidiendo con la entrada y expansión de Jet Smart y la mayor presencia de Sky Airline (para más detalles véase el Gráfico 4). Esta tendencia se revierte abruptamente en 2020, cuando la pandemia redujo el número de oferentes activos y provocó un repunte temporal de la concentración. A partir de 2021, los niveles del HHI se estabilizan en torno a 5.000 puntos, sugiriendo que, pese al ingreso de nuevos competidores, el mercado doméstico continúa dominado por pocos operadores relevantes, con LATAM como actor predominante.

Gráfico 3: Evolución mensual del HHI a nivel nacional (2011-2023)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

En el Anexo 4 se desagrega la evolución del HHI para cada una de las diez principales rutas domésticas. Los resultados confirman que todas las rutas se encuentran en niveles de alta concentración, con valores persistentemente superiores a 2.500 puntos durante todo el período analizado. Si bien algunas rutas, como Santiago–Antofagasta o Santiago–Iquique, muestran una ligera reducción en la concentración tras la entrada de nuevos competidores, en ningún caso los niveles descienden al rango de concentración moderada. Por el contrario, rutas como Santiago–Punta Arenas o Santiago–La Serena mantienen valores particularmente elevados, cercanos al umbral monopólico en ciertos períodos. En conjunto, estos resultados refuerzan la idea de que, pese a la presencia de tres aerolíneas principales, el mercado aéreo doméstico chileno opera en condiciones de alta concentración estructural.

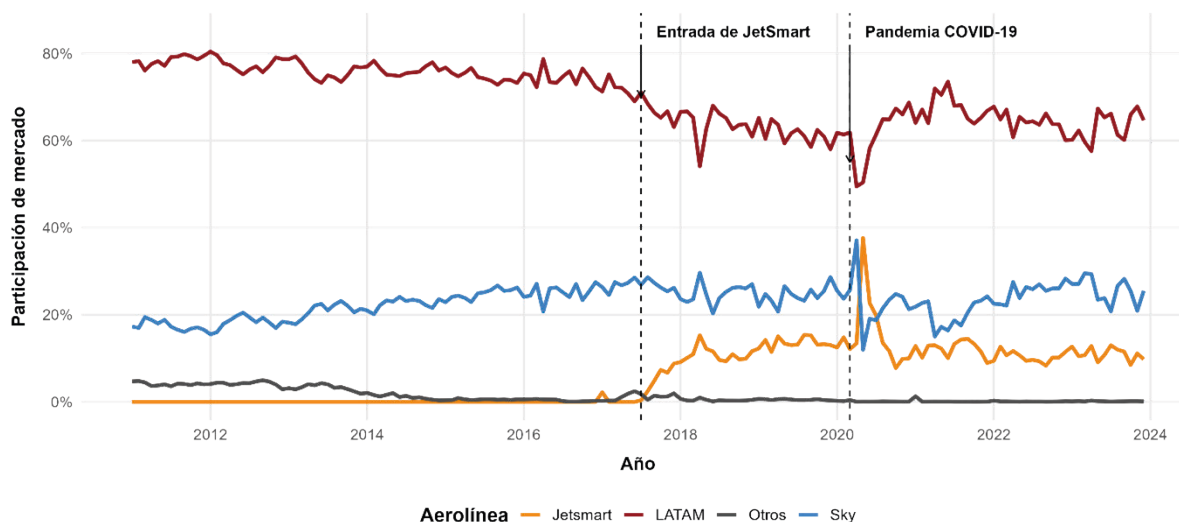
Por último, como se muestra en el Anexo 5, todas las rutas domésticas analizadas presentan valores de HHI superiores a 5.000 puntos, lo que confirma que se trata de mercados altamente concentrados. No obstante, existe un grado importante de heterogeneidad, mientras la ruta Santiago–Punta Arenas alcanza un HHI promedio superior a 7.000 puntos, reflejando la histórica posición dominante de LATAM, otras como Santiago–Copiapó o Santiago–Arica registran niveles más cercanos a 5.200, lo que indica una mayor distribución relativa de pasajeros entre las aerolíneas.

4.3 Participaciones de mercado: El rol central de LATAM y la dinámica competitiva

En cuanto a los oferentes, la industria de transporte aéreo doméstico en Chile ha experimentado transformaciones relevantes en las últimas dos décadas, impulsada por la entrada de nuevos operadores y la adopción de estrategias comerciales basadas en modelos *low cost*, particularmente con el ingreso de Sky Airline y, más recientemente, Jet Smart. Estos cambios han afectado la estructura de los mercados, definida por el número de competidores, sus participaciones y el nivel de concentración, como la dinámica de crecimiento en términos de pasajeros transportados.

La revisión de la trayectoria de las participaciones de mercado en la industria de transporte aéreo de pasajeros nacional deja una conclusión inequívoca, LATAM ha mantenido un rol central y dominante, consolidándose como el principal operador del transporte aéreo doméstico durante todo el período analizado. Tal como se aprecia en el Gráfico 4, LATAM tiene sistemáticamente participaciones de mercado que no caen bajo el 60% y que en los primeros años del período incluso superaban el 75%. Esta posición dominante se complementa con la presencia de Sky Airline, que se ha consolidado como segundo operador con cuotas cercanas al 20–25%, y con la irrupción de Jet Smart a partir de 2017, que rápidamente capturó en torno a 10–15% del mercado³⁴.

Gráfico 4: Evolución de la participación de mercado (2011-2023)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

En términos de evolución en el tiempo, la participación de LATAM evidencia una leve pero sostenida tendencia a la baja en la última década. Mientras que en los primeros años de la muestra superaba consistentemente el 75%, hacia fines del período se estabiliza en torno a 60–65%. Esta reducción, sin embargo, no ha sido

³⁴ Para ver la evolución de la participación anual de LATAM, Sky Airlines y Jet Smart véase el Anexo 6.

suficiente para modificar el carácter altamente concentrado del mercado, donde LATAM sigue operando con un peso relativo que asegura su posición dominante.

El punto de inflexión en esta trayectoria se relaciona con la entrada de Jet Smart en 2017. Su irrupción, junto con la consolidación de Sky Airline, parece explicar buena parte de la pérdida relativa de mercado de LATAM. La pregunta que surge es si este fenómeno refleja un aumento efectivo de la competencia o, más bien, solo el acomodo de una empresa dominante ante el aumento del número de empresas de menor tamaño en el mercado. En este sentido, la evolución del mercado puede interpretarse a la luz del modelo de empresa dominante, donde una firma líder, en este caso LATAM, fija precios considerando la oferta residual de competidores más pequeños, como Sky Airline y JetSMART (Gilbert & Vives, 1986; Carlton y Perloff, 2000). Bajo esta lógica, la entrada de nuevos actores no necesariamente elimina el poder de mercado de la firma dominante, sino que puede traducirse en una redistribución parcial de cuotas en un mercado que sigue siendo altamente concentrado, pero ahora con tres actores en lugar de dos.

Finalmente, la pandemia de COVID-19 en 2020 generó un quiebre abrupto en la estructura de mercado. LATAM registró su nivel más bajo de participación, cercano al 55%, mientras Sky Airline alcanzó un máximo coyuntural cercano al 40%. No obstante, tras este shock, LATAM logró recuperar su participación de mercado y volver a consolidarse en torno a 60–65%, confirmando la resiliencia de su posición dominante y la dificultad de sus competidores para desplazarlo de este rol central.

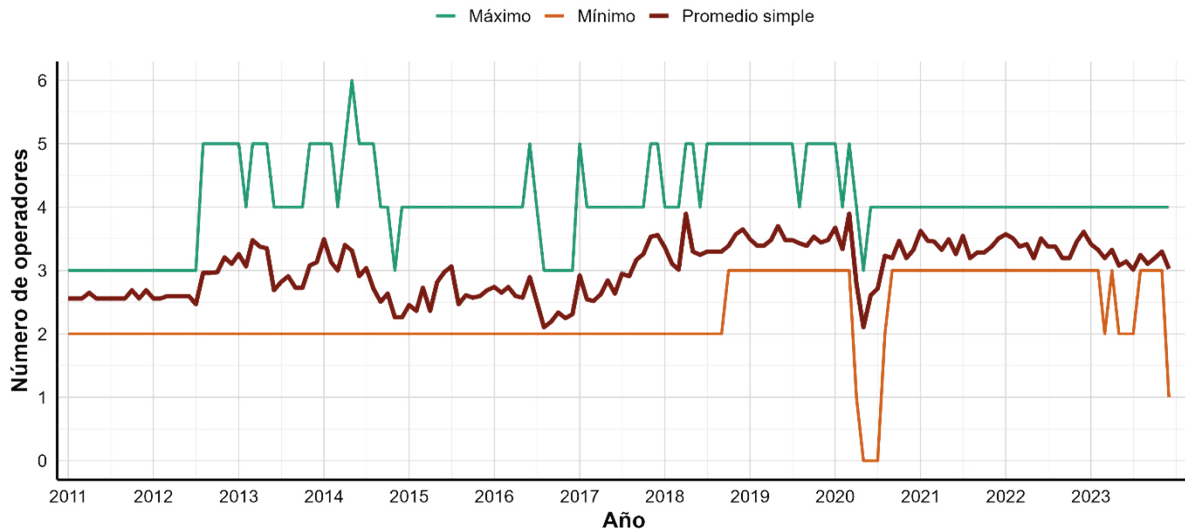
4.4 Evolución del número de participantes en la industria

Un factor clave para evaluar la concentración de un mercado es el número de competidores que participan en él. En el caso de la industria de transporte aéreo de pasajeros en Chile, se observa una estructura caracterizada por pocos actores relevantes, con escasos nuevos entrantes a lo largo del período y, en consecuencia, una limitada presión competitiva. Esta configuración ha mantenido al sector en un equilibrio donde actualmente predominan tres compañías -LATAM, Sky Airline y, más recientemente, Jet Smart-, mientras que la participación de otros operadores ha sido marginal y transitoria.

El Gráfico 5 muestra la evolución mensual del número de operadores en las principales rutas nacionales entre 2011 y 2023. La línea burdeo representa el promedio simple de operadores en los 10 mercados relevantes analizados, mientras que las líneas verde y naranja indican, respectivamente, el máximo y el mínimo observado en cada mes.

Los resultados muestran que, en promedio, las rutas nacionales contaron con entre 2 y 4 operadores durante el período. El máximo de competidores se ubicó en torno a 5 ó 6 en ciertos momentos, mientras que el mínimo se mantuvo estable en 2 hasta 2018, aumentando luego a 3 en varios meses. Sin embargo, la crisis sanitaria de 2020 produjo una contracción abrupta, con mínimos que llegaron incluso a 0 y un promedio de operadores que se redujo significativamente. Esta evolución del número de operadores refleja que, aunque en algunas rutas se alcanzaron mayores niveles de competencia, otras se mantuvieron más concentradas, lo que evidencia la coexistencia de mercados de mayor y menor rivalidad en el mercado doméstico.

Gráfico 5: Evolución del número de operadores: máximo y mínimo



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

A modo de complemento, la Tabla 2 presenta, para cada ruta analizada, el número promedio de operadores entre 2011 y 2023, junto con el mínimo y máximo observado en el período, además del total y promedio anual de pasajeros transportados. Estos indicadores permiten caracterizar, de manera simultánea, la intensidad competitiva y la magnitud de la demanda en cada tramo.

Se observa que, en la mayoría de las rutas, el mercado se ha sostenido con entre 2 y 4 competidores en promedio³⁵. Destacan Santiago–Iquique y Santiago–Calama, que alcanzan promedios cercanos a 4 operadores y, en ciertos momentos, hasta 5 participantes, lo que refleja mayor dinamismo competitivo. En contraste, rutas como Santiago–La Serena, Santiago–Concepción o Santiago–Puerto Montt tienden a concentrarse en 3 operadores estables, con menores fluctuaciones.

Estas diferencias reflejan que cada ruta constituye un mercado relevante distinto, con condiciones de demanda y oferta propias. En este sentido, los cambios en el número de competidores responden tanto a decisiones estratégicas de entrada o salida de las aerolíneas como a factores estacionales o coyunturales, incluidos los efectos de la pandemia. En conjunto, los resultados confirman que, pese al ingreso de nuevos actores en la última década, la competencia efectiva se concentra en pocas rutas principales, mientras que la mayoría de los trayectos se mantienen en esquemas dominados por 2 o 3 empresas. Desde la perspectiva del tamaño del mercado, las rutas hacia Antofagasta y Calama concentran los volúmenes más altos, con más de 1 millón de pasajeros promedio anual, confirmando su rol estratégico en la conexión con la minería del norte. Por el contrario, tramos como Santiago–Temuco o Santiago–Copiapó muestran menores niveles de tráfico.

En conjunto, los resultados reflejan que la estructura competitiva de cada ruta responde tanto a su importancia económica como a factores de demanda local y capacidad de oferta (número y tamaño de aviones de cada aerolínea): los mercados de mayor tráfico tienden a sostener un número más alto de competidores, mientras que en trayectos de menor escala predomina un equilibrio más concentrado.

³⁵ Para ver la evolución del número de operadores por cada ruta, ver el Anexo 7.

Tabla 2: Promedio, mínimo y máximo de operadores por ruta

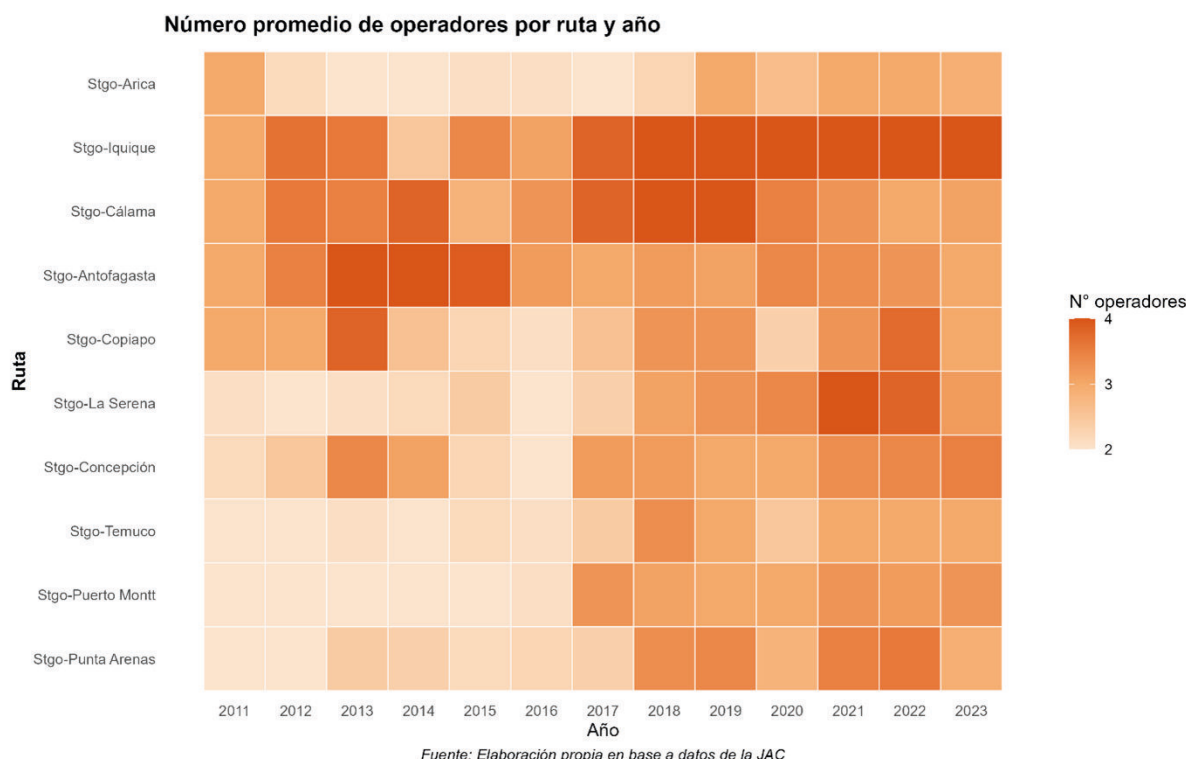
Promedio, mínimo y máximo de operadores por ruta					
Orden geográfico de Norte a Sur (Acumulado 2011–2023)					
Ruta	Promedio de operadores	Mínimo de operadores	Máximo de operadores	Pasajeros totales (2011–2023)	Promedio anual de pasajeros
Stgo-Arica	2	2	3	7.236.833	556.679
Stgo-Iquique	4	2	5	13.522.002	1.040.154
Stgo-Cálama	4	2	5	17.183.701	1.321.823
Stgo-Antofagasta	3	2	6	18.715.401	1.439.646
Stgo-Copiapo	3	0	5	6.489.796	499.215
Stgo-La Serena	3	2	4	7.774.175	598.013
Stgo-Concepción	3	2	5	11.890.356	914.643
Stgo-Temuco	3	1	5	8.449.056	649.927
Stgo-Puerto Montt	3	2	4	12.072.528	928.656
Stgo-Punta Arenas	3	1	4	7.716.046	593.542

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

En esta línea, la Figura 1 presenta el número de operadores en cada ruta es mediante un mapa de calor³⁶, en este se aprecia que el nivel de competencia varía significativamente entre rutas y a lo largo del tiempo. Por ejemplo, rutas como Santiago–Antofagasta, Santiago–Calama y Santiago–Iquique han mantenido históricamente un mayor número de operadores, alcanzando promedios cercanos o superiores a 4 en algunos años. En contraste, rutas como Santiago–Punta Arenas, Santiago–Puerto Montt y Santiago–Temuco muestran de forma persistente un menor número de competidores, en torno a 2 ó 3 operadores. Asimismo, se observa un incremento generalizado de operadores en varias rutas a partir de 2016–2017, coincidiendo con la entrada de nuevos actores bajo el modelo *low cost*, y una leve contracción en 2020 asociada a los efectos de la pandemia.

³⁶ Un mapa de calor es una forma de visualizar datos donde los valores se representan con colores. Cada celda corresponde a una combinación de variables, por ejemplo, en este caso, la combinación ruta – año. La intensidad del color indica la magnitud del valor, colores más oscuros suelen representar valores más altos y los más claros, valores más bajos. En este caso, mientras más fuerte es el color del naranja, mayor número de operadores habrá en dicha combinación de ruta – año.

Figura 1: Evolución del número de operadores por ruta



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

4.5 Entradas y salidas de aerolíneas: ingresos erráticos y consolidación de los incumbentes

La competencia en el mercado aéreo no se manifiesta únicamente en los niveles de concentración, sino también en la capacidad de las aerolíneas para entrar y salir de rutas específicas a lo largo del tiempo. Esto es relevante porque la entrada o salida de un operador modifica directamente las condiciones competitivas de esa ruta: cambia el número de oferentes, la presión sobre precios, la disponibilidad de frecuencias, etc. En este sentido, resulta fundamental considerar que, como se señaló previamente, cada par de ciudades constituye un mercado relevante propio, definido por su origen y destino. En otras palabras, cada ruta funciona como una cancha distinta, donde las empresas deciden estratégicamente si competir o no.

Esto implica que una aerolínea puede tener una presencia activa en algunas rutas, mientras que en otras puede no operar en absoluto. Por lo tanto, cuando se hace referencia a la entrada o salida de una empresa, no se está hablando de su presencia en el sistema nacional en su conjunto, sino específicamente de su ingreso o retiro en una determinada ruta. Esta precisión es clave para analizar con mayor detalle la evolución competitiva dentro de cada mercado local y los efectos que estos movimientos tienen sobre la concentración y el número de operadores³⁷.

Este procedimiento permite identificar con precisión los momentos de ingreso y retiro de cada aerolínea en una ruta, facilitando el análisis de períodos de mayor o menor dinamismo competitivo y su efecto sobre la estructura del mercado. Asimismo, los datos evidencian la existencia de varios operadores con incursiones

³⁷ Para medir la entrada y salida de empresas en una determinada ruta se construyeron tres variables: **(i)** presente: valor 1 si la aerolínea transportó pasajeros en una ruta y mes determinado; **(ii)** recién_entrada: valor 1 cuando presente cambia de 0 a 1 respecto al mes anterior en la misma combinación de aerolínea y ruta; y **(iii)** recién_salida: valor 1 cuando presente cambia de 1 a 0 respecto al mes anterior.

transitorias y salidas rápidas, lo que refuerza la idea de que, más allá de episodios puntuales, la estructura del mercado se mantiene estable y dominada por un número reducido de actores.

En la Tabla 3 se muestra la evolución anual de entradas y salidas de aerolíneas en rutas nacionales entre 2012 y 2023³⁸. Se observan fluctuaciones importantes en el número de movimientos, mientras algunos años presentan niveles relativamente bajos de rotación (por ejemplo, 2012 con apenas 15 movimientos en total o 2022 con 21), otros registran picos significativos como 2017 (54) y 2020 (55). Estos dos hitos coinciden con eventos relevantes para la industria: por un lado, la entrada de Jet Smart en 2017, que dinamizó la estructura competitiva con múltiples incorporaciones en distintas rutas; y por otro, la pandemia de COVID-19 en 2020, que provocó una disrupción generalizada, traducida en un aumento simultáneo de entradas y salidas asociadas a ajustes temporales en la oferta. En el resto del período, la dinámica se mantiene en niveles intermedios (entre 26 y 39 movimientos anuales), lo que sugiere que más allá de estos episodios excepcionales, la estructura de mercado presenta una estabilidad relativa y con pocas modificaciones de fondo en el número de operadores activos.

Tabla 3: entrada y salidas de empresas por año

Entradas y salidas por año			
Conteo agregado anual de movimientos de aerolíneas (2012 en adelante)			
Año	Entradas	Salidas	Total mov.
2012	9	6	15
2013	17	17	34
2014	20	27	47
2015	21	17	38
2016	12	15	27
2017	33	21	54
2018	20	19	39
2019	13	15	28
2020	27	28	55
2021	14	12	26
2022	11	10	21
2023	11	17	28

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

En la Tabla 4 se presenta la dinámica de entradas y salidas de operadores a nivel de rutas específicas, revelando que la rotación de aerolíneas no es homogénea en los mercados domésticos. Rutas como Santiago

³⁸ Cabe señalar que el análisis se inicia en 2012, dado que los datos disponibles comienzan en 2011, lo que impide contar con un punto de comparación previo (2010) para evaluar cambios iniciales en la dinámica competitiva.

Punta Arenas³⁹, Santiago–Calama⁴⁰ y Santiago–Antofagasta⁴¹ muestran los mayores niveles de movimiento, con más de 59 eventos cada una en el período analizado. Si bien estas cifras sugieren mercados altamente disputados, un análisis pormenorizado revela naturalezas competitivas distintas.

Respecto a la ruta Santiago–Punta Arenas -la ruta con un mayor número de movimientos en el periodo analizado- se observa que la elevada rotación de operadores no responde a cambios estructurales del mercado, sino a la operación de nicho de Aerovías DAP. Esta aerolínea concentra el 86,5% de los movimientos registrados (29 ingresos y 29 salidas), lo que explica el volumen atípico de transiciones en la serie. En contraste, los operadores incumbentes exhiben una estabilidad casi absoluta: LATAM no registra variaciones en su presencia durante todo el periodo analizado, mientras que Sky Airline presenta únicamente tres movimientos.

En los mercados del norte grande, específicamente en las rutas Santiago–Antofagasta y Santiago–Calama, se observa un fenómeno de rotación similar al del extremo sur, pero con una base de actores más diversificada en el segmento de nicho. En Antofagasta, el 69,5% de los 59 movimientos registrados corresponden a las operaciones de Aerovías DAP (31) y One Spa (10), mientras que en Calama este fenómeno se intensifica, con ambas aerolíneas explicando el 77,4% de la rotación total (48 de 62 movimientos). Al igual que en el caso de Punta Arenas, los operadores troncales LATAM y Sky Airline mantienen una estabilidad absoluta con cero registros de entrada o salida en toda la serie analizada.

En un nivel intermedio se encuentran rutas como Santiago–Concepción, Santiago–Copiapó o Santiago–La Serena, con entre 33 y 53 movimientos. No obstante, este dinamismo se explica mayoritariamente por la incursión de operadores no regulares, manteniendo la misma lógica de segmentación en mercados específicos⁴².

Al examinar las rutas desde Santiago a Puerto Montt, Temuco y Arica, se ratifica que la estabilidad de los operadores incumbentes es la norma estructural del mercado. En Puerto Montt y Temuco, la rotación observada es impulsada casi exclusivamente por Aerovías DAP, que explica el 77,3 % y el 60,8 % de los movimientos respectivamente, mientras que LATAM y Sky Airline mantienen una presencia virtualmente invariable. El caso de Arica destaca como el mercado de mayor estabilidad, con solo 9 movimientos en toda la serie.

39 Al examinar la distribución mensual de los 67 movimientos registrados en la ruta Santiago–Punta Arenas durante el periodo 2012-2023, los datos muestran una actividad repartida a lo largo de todo el año calendario. Los mayores volúmenes de entrada se concentran en los meses de junio (5), enero (4) y diciembre (4), mientras que las salidas presentan sus niveles máximos en mayo (7), febrero (5) y septiembre (5). El mes de mayor dinamismo total es septiembre con 8 movimientos (3 entradas y 5 salidas), seguido de diciembre con 8 (4 entradas y 4 salidas) y mayo con 8 (1 entrada y 7 salidas). Esta distribución evidencia que la rotación de operadores en esta ruta no sigue un patrón único de entrada en temporada estival, sino que registra fluctuaciones de oferta en distintos hitos del año, incluyendo los periodos de invierno y el tercer trimestre.

40 En la ruta Santiago–Cálama se contabilizan 62 movimientos totales, los cuales presentan una distribución con múltiples picos de actividad a lo largo del año. Los meses con mayor dinamismo total son abril, junio y agosto, registrando cada uno 9 movimientos (sumando entradas y salidas). En cuanto a los ingresos de operadores, el máximo se observa en abril (4) y junio (4), seguidos de cerca por enero, marzo y agosto (3 entradas cada uno). Por su parte, las salidas se concentran principalmente en agosto (6), seguidas por abril (5), junio (5) y noviembre (4).

41 En la ruta Santiago–Antofagasta, los 59 movimientos de entrada y salida registrados se distribuyen de manera dispar respecto al calendario estival. Los datos muestran que el mes con mayor cantidad de ingresos de operadores es julio, acumulando 7 entradas, seguido de noviembre (5) y diciembre (4), mientras que enero registra solo una entrada en la serie completa. Por el lado de las salidas, el número de movimientos se distribuye con mayor uniformidad, alcanzando su punto máximo de 4 eventos en los meses de enero, julio y agosto. El mayor dinamismo total (suma de entradas y salidas) ocurre en el mes de julio con 11 movimientos, contrastando con los meses de verano (enero y febrero), que promedian solo 4 movimientos totales cada uno.

42 Al analizar las rutas de Santiago hacia Concepción, Copiapó y La Serena, se confirma que la rotación observada es mayoritariamente de carácter periférico. En Copiapó, el 71% de los movimientos (37 de 52) corresponden exclusivamente a Aerovías DAP, mientras que en La Serena dicha aerolínea junto a One Spa explican el 76,4 % de la actividad. En el caso de Concepción, si bien existe una mayor diversidad de actores, el 56,6 % de la rotación es impulsada por operadores de nicho (DAP y One Spa), a lo que se suma la actividad histórica de aerolíneas extintas como PAL Airlines y Latin American Wings. En los tres mercados, los operadores troncales (LATAM y Sky Airlines) mantienen una estabilidad estructural con registros de movimiento cercanos a cero.

En conclusión, el análisis pormenorizado de las rutas principales demuestra que el dinamismo aparente del sector es causado por operadores no regulares, y que la estructura competitiva que involucra a los principales actores de la industria permanece altamente consolidada.

Tabla 4: entrada y salidas de empresas por ruta

Entradas y salidas por ruta			
<i>Dinámica de operadores por mercado relevante (Stgo O-D)</i>			
Ruta	Entradas	Salidas	Total mov.
Stgo-Arica	4	5	9
Stgo-Iquique	17	16	33
Stgo-Córama	31	31	62
Stgo-Antofagasta	30	29	59
Stgo-Copiapó	26	26	52
Stgo-La Serena	17	17	34
Stgo-Concepción	26	27	53
Stgo-Temuco	12	11	23
Stgo-Puerto Montt	12	10	22
Stgo-Punta Arenas	33	34	67

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Finalmente, la Tabla 5 detalla la dinámica de entradas y salidas acumuladas por aerolínea, confirmando un patrón de volatilidad concentrado en operadores secundarios. Aerovías DAP sobresale con más de 230 movimientos registrados, lo que no responde a una inestabilidad operativa, sino a una estrategia flexible y adaptativa orientada a la demanda estacional⁴³. En el extremo opuesto, los operadores principales (LATAM, Sky Airline y Jet Smart) exhiben una estabilidad estructural; destaca el caso de LATAM, que registra únicamente seis movimientos en todo el período, ratificando su posición de incumbencia consolidada. Por su parte, la trayectoria de firmas como Latin American Wings, One Spa, Aerodesierto o Aerolíneas Damojh evidencia la dificultad de sostener operaciones de largo plazo en el mercado doméstico. Esta rotación de competidores más pequeños, frente a la inamovilidad de los actores principales, refuerza el argumento de una concentración estructural donde la irrupción de nuevos operadores no logra desafiar la hegemonía de los actores dominantes.

⁴³ Por ejemplo, en la ruta Santiago-Punta Arenas presenta 29 entradas a lo largo del periodo analizado. Le sigue la ruta Santiago-Copiapó con 19 entradas, y luego la ruta Santiago-Antofagasta con 16 entradas. En contraste, en la ruta Santiago-Arica no presenta ni entrada ni salidas a lo largo del periodo.

Tabla 5: entrada y salidas de empresas por aerolínea

Entradas y salidas por aerolínea			
Acumulado en el período por operador			
aerolínea	Entradas	Salidas	Total mov.
AEROVIAS DAP	118	114	232
ONE SPA	36	36	72
JETSMART SPA	19	12	31
PAL AIRLINES	5	13	18
SKY AIRLINE	6	7	13
AEROLINEAS DAMOJH	6	6	12
AERODESIERTO	5	5	10
LATIN AMERICAN WINGS	5	5	10
LATAM	3	3	6
XTRA AIRWAYS	3	3	6
CHILEJET SA	1	1	2
PLUNA	1	1	2

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

4.5.1 Entrada transitoria: La fragilidad de los nuevos entrantes

A lo largo del periodo comprendido entre 2011 y 2023, el mercado doméstico chileno ha contado con la participación de doce aerolíneas distintas que registraron pasajeros transportados⁴⁴. No obstante, la permanencia de estos actores ha sido profundamente dispar, revelando una estructura de mercado caracterizada por una alta salida de los nuevos entrantes. De este grupo, únicamente cuatro aerolíneas han logrado sostener sus operaciones de manera ininterrumpida hasta el cierre del periodo analizado: LATAM, Sky Airline, Jet Smart y Aerovías DAP. Mientras las tres primeras operan bajo un modelo de red con cobertura nacional, la persistencia de Aerovías DAP se explica fundamentalmente por su especialización en mercados locales regionales, manteniéndose históricamente al margen de la disputa por los mercados principales de pasajeros.

En contraste, la evidencia sistematizada en la Tabla 6 identifica a los ocho operadores que han desaparecido definitivamente del mercado, lo que representa una tasa de salida del 66,7% en la industria de transporte aéreo doméstico en el período analizado. Para efectos de esta caracterización, la salida se ha determinado identificando el último registro de pasajeros transportados para cada compañía, lo que permite fijar con exactitud el cese de su actividad comercial efectiva. Los datos revelan que la mayoría de estas incursiones fueron transitorias; operadores como Pluna, Chilejet o Aerodesierto no lograron superar los dos años de actividad, lo que pone de manifiesto las severas dificultades que enfrentan las firmas de menor escala para consolidar una operación comercialmente viable en el tiempo.

Resulta particularmente revelador que la salida de competidores no discrimina necesariamente por el volumen de tráfico alcanzado. La desaparición de firmas con una participación de mercado significativa, como Pal Airlines, que alcanzó un máximo superior a los 250.000 pasajeros anuales antes de su retiro, o Latin American Wings (LAW), confirma que la captura de cuota de mercado no garantiza por sí sola la sostenibilidad financiera frente a las economías de escala y la presión competitiva de los incumbentes.

⁴⁴ Las 12 aerolíneas que registraron actividad comercial en el mercado doméstico chileno durante el periodo 2011-2023 son Aerodesierto, Aerolíneas DAMOJH, Aerovías DAP, Chilejet SA, JetSMART SPA, LATAM, Latin American Wings (LAW), One Spa, PAL Airlines, Pluna, Sky Airline y Xtra Airways.

Asimismo, el caso de One Spa destaca por una resiliencia relativa de siete años, cuya salida definitiva en 2020 coincide con la disrupción sistémica causada por la crisis sanitaria.

Estos antecedentes sugieren que la rotación de operadores entrantes responde a una dinámica de ingresos transitorios que no altera la configuración de los actores principales en el largo plazo. Si bien existen períodos con mayor cantidad de aerolíneas operando, la base de operadores con capacidad de permanencia efectiva se mantiene restringida. El mercado tiende a estabilizarse en torno a los tres actores de red dominantes, donde los espacios liberados por las firmas que abandonan la industria son absorbidos por la estructura preexistente sin generar una desconcentración permanente.

Tabla 6: Salidas definitivas del mercado doméstico (2011-2023)

Salidas definitivas del mercado (Operadores Fallidos)				
<i>Aerolíneas que cesaron operaciones en el periodo 2011-2023</i>				
Aerolínea	Año Inicio	Último Año	Años Activos	Máx. Pasajeros/Año
Pal Airlines	2011	2014	4	253.843
Latin American Wings	2017	2018	2	83.134
One Spa	2014	2020	7	46.758
Xtra Airways	2013	2014	2	30.996
Aerolíneas Damojh	2012	2013	2	20.294
Pluna	2012	2012	1	8.712
Aerodesierto	2015	2016	2	579
ChileJet	2017	2017	1	267

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

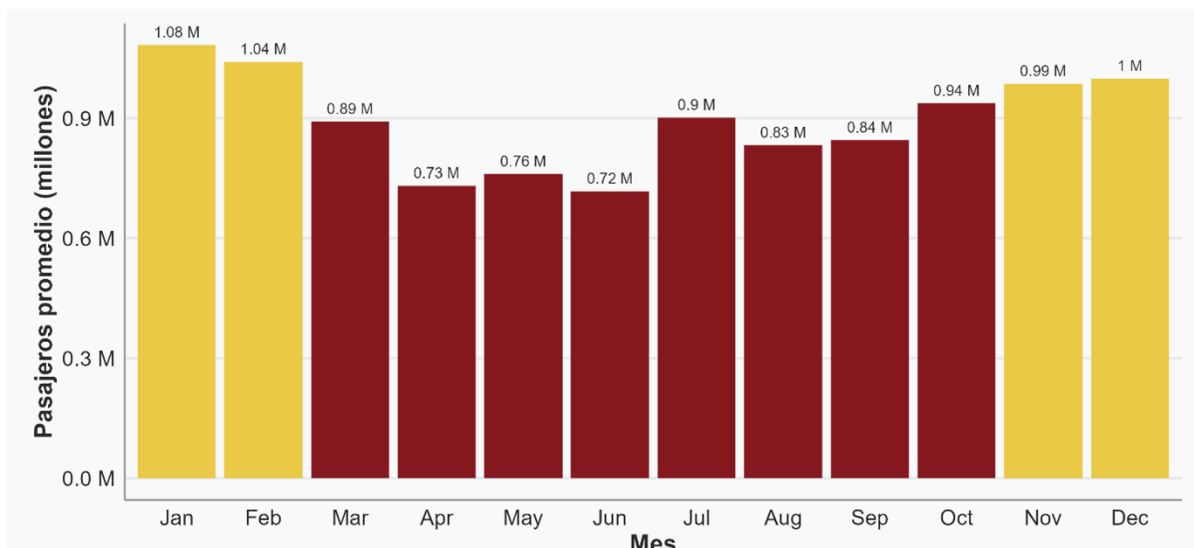
4.6 Estacionalidad

Es importante notar que, tal como se esperaría, el volumen de pasajeros no es homogéneo durante el transcurso de un año natural, este presenta variaciones significativas, determinadas principalmente por los ciclos vacacionales, las festividades y la estacionalidad de la actividad turística. Analizar estos patrones permite comprender cómo se distribuye la demanda en el tiempo y anticipar periodos de alta y baja utilización de capacidad, lo que puede influir en las estrategias comerciales y operativas de las aerolíneas (por ejemplo, en que rutas participar en determinado mes).

La estacionalidad del tráfico aéreo doméstico puede observarse tanto en términos absolutos como relativos. El Gráfico 6 muestra el número promedio de pasajeros por mes, se aprecia un mayor flujo durante los meses de verano, con máximos en enero (1,08 millones) y febrero (1,04 millones) y en el último trimestre del año, mientras que los meses de abril (0,73 millones) a junio (0,72 millones) registran el menor flujo.

Esta misma tendencia se confirma al medir la participación mensual sobre el total anual, donde los máximos de verano superan el 10% del tráfico y los mínimos de otoño se ubican en torno al 7%. En conjunto, ambos indicadores muestran un patrón consistente: el transporte aéreo en Chile presenta una fuerte estacionalidad marcada por las vacaciones de verano y las festividades de fin de año (véase Anexo 8).

Gráfico 6: Estacionalidad del tráfico aéreo doméstico



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

V. CONCLUSIONES

La presente investigación sobre la industria de transporte aéreo de pasajeros doméstica en Chile entre 2011 y 2023 permite extraer hallazgos sobre la relación entre el crecimiento del mercado y su estructura competitiva. En términos de volumen, el sector ha demostrado una resiliencia notable; a pesar del quiebre histórico provocado por la crisis sanitaria de 2020, la demanda logró una recuperación acelerada hasta superar los 15 millones de pasajeros a nivel nacional y 11 millones de pasajeros en las 10 rutas principales hacia finales de 2023. Asimismo, se observa una marcada estacionalidad en el tráfico aéreo, con picos en los meses de verano y caídas en el segundo trimestre del año, lo que refleja patrones estructurales de demanda asociados al turismo y a factores climáticos.

Sin embargo, este dinamismo en la demanda no ha sido un catalizador suficiente para transformar la arquitectura de la oferta, la cual permanece con niveles altos de concentración. A pesar de que durante el período operaron 12 aerolíneas distintas, una proporción importante de estas (8 aerolíneas) abandonó definitivamente el mercado, configurando una estructura en la que solo el bloque dominante y algunos operadores de nicho, como Aerovías DAP, han mantenido una presencia continua. En las principales rutas, el número de competidores se ha situado típicamente entre dos y cuatro, con un aumento marginal en los últimos años, lo que sugiere una limitada intensificación de la competencia efectiva pese al crecimiento del mercado.

El análisis de las entradas y salidas en los mercados domésticos muestra la existencia de una alta rotación de nuevos operadores, reflejada en un aumento significativo de entradas y salidas a lo largo del tiempo. En 2023, los movimientos de empresas en la industria casi duplicaron los observados en 2011, concentrándose particularmente en rutas de alto tráfico como Santiago–Antofagasta, Santiago–Calama y Santiago–Punta Arenas. No obstante, esta mayor rotación de operadores, no se ha traducido en una consolidación de nuevos entrantes, ya que estos no logran mantenerse por períodos muy largos compitiendo. La incapacidad de estos potenciales entrantes para consolidar su operación frente al bloque dominante de las Top 3 aerolíneas (LATAM, Sky Airline y Jet Smart) han reforzado la persistencia de la concentración en el cabotaje chileno.

En línea con lo anterior, el mercado se ha mantenido altamente concentrado durante todo el período analizado. El índice HHI se ubica sistemáticamente en niveles elevados, superando ampliamente los umbrales de riesgo definidos por la FNE, y alcanzando valores entre 5.000 y 6.500 puntos en promedio. Esta alta concentración no solo se observa a nivel agregado, sino que se replica en cada una de las rutas analizadas, lo que refuerza la idea de una estructura competitiva persistentemente concentrada en el cabotaje nacional. En este contexto, LATAM mantiene un rol dominante con participaciones de mercado que oscilan entre el 60% y el 75%, seguida por Sky Airline y Jet Smart, mientras que la participación de operadores menores se ha reducido prácticamente a niveles marginales.

Finalmente, si bien la consolidación del modelo low-cost ha contribuido a la reducción de tarifas y a una mayor accesibilidad del transporte aéreo, ello no ha sido suficiente para modificar de manera sustantiva la estructura de mercado. En particular, los resultados sugieren que la competencia en las rutas nacionales no depende únicamente de la entrada de nuevos operadores, sino también de factores estructurales asociados a economías de red y a la posición consolidada de los incumbentes en múltiples mercados relevantes. Para futuras discusiones de política pública y libre competencia, estos hallazgos subrayan la importancia de monitorear no solo las condiciones de entrada, sino también las condiciones de permanencia y expansión de los competidores, de modo de asegurar que la rivalidad competitiva sea efectiva y sostenida en el tiempo.

VI. ANEXOS

Anexo 1: El caso de Estados Unidos: de la regulación a la competencia

Durante gran parte del siglo XX, la industria aérea en Estados Unidos operó bajo una estricta regulación económica orientada a garantizar la estabilidad del sistema, y una rentabilidad contenida por parte de las aerolíneas. En este contexto, la Civil Aeronautics Board (CAB) era el organismo encargado de fijar tarifas, definir rutas y autorizar la entrada o salida de aerolíneas. Las tarifas se establecían con el objetivo de asegurar retornos “razonables” para el conjunto del sector (entre un 10% y 12%), sin embargo, estas tarifas no se vinculaban necesariamente con los costos reales del servicio. Para las rutas de alta demanda, los precios se fijaban por encima del costo, y para las rutas de menor demandas, por debajo de este, configurando un sistema de subsidio-cruzado que desincentivaba la eficiencia y distorsionaba la asignación de recursos (Viscusi, 2005). Además, los ajustes tarifarios eran uniformes para toda la industria, lo que hacía que los precios no coincidieran con los costos reales de cada ruta, generando una estructura de tarifas artificial y poco eficiente.

A su vez, la CAB desalentaba la competencia en precios, bajo la idea de evitar una “competencia destructiva” (Viscusi, 2005). Paralelamente, la regulación establecía un control altamente restrictivo sobre la entrada y salida de empresas: solo dieciséis aerolíneas fueron certificadas en 1938 mediante un proceso de “*grandfathering*” que no respondía a criterios competitivos, sino simplemente a su operación histórica. Durante las cuatro décadas siguientes, la CAB no autorizó la entrada de ninguna nueva aerolínea de características equivalentes y, entre 1950 y 1974, rechazó setenta y nueve solicitudes de ingreso. La industria, lejos de expandirse, se redujo: al momento de la desregulación quedaban solo diez de las dieciséis aerolíneas originales, tras varias fusiones (Viscusi, 2005). En la práctica, la CAB mantuvo un número acotado de operadores por ruta, priorizando la estabilidad del sistema por sobre la competencia y la eficiencia económica.

Aunque este marco buscaba estabilidad y cobertura territorial, sus efectos prácticos sobre la eficiencia y la competencia resultaron adversos. La ausencia de competencia redujo el crecimiento de la productividad y mantuvo a empresas ineficientes activas, limitando la innovación y la modernización del sector. Con la regulación de los precios, las aerolíneas desplazaron la competencia a otras dimensiones, principalmente la calidad del servicio. En lugar de competir mediante tarifas más bajas, ofrecían más frecuencia de vuelos, cabinas menos ocupadas y mayores comodidades a bordo. Este patrón derivó en un equilibrio subóptimo: vuelos más cómodos, con bajos niveles de ocupación y altos costos operativos. La evidencia empírica confirmó estas distorsiones: las rutas reguladas presentaban tarifas significativamente más altas que las no reguladas (Viscusi, 2005), especialmente en los trayectos de alta densidad, evidenciando pérdidas de eficiencia y bienestar para los consumidores.

El proceso de liberalización iniciado a fines de los años setenta revirtió en gran medida estas limitaciones. La desregulación otorgó a las aerolíneas libertad para fijar precios y definir rutas, lo que redujo las tarifas, amplió la oferta de vuelos y permitió una reorganización más eficiente del sistema. La competencia reemplazó el control administrativo y dio paso a nuevas formas de eficiencia e innovación antes bloqueadas por la regulación. En conjunto, la liberalización no sólo redujo precios, sino que liberó la innovación y la eficiencia del sector, mostrando que la competencia, aun con resultados impredecibles, genera incentivos permanentes para mejorar la calidad y accesibilidad del transporte aéreo.

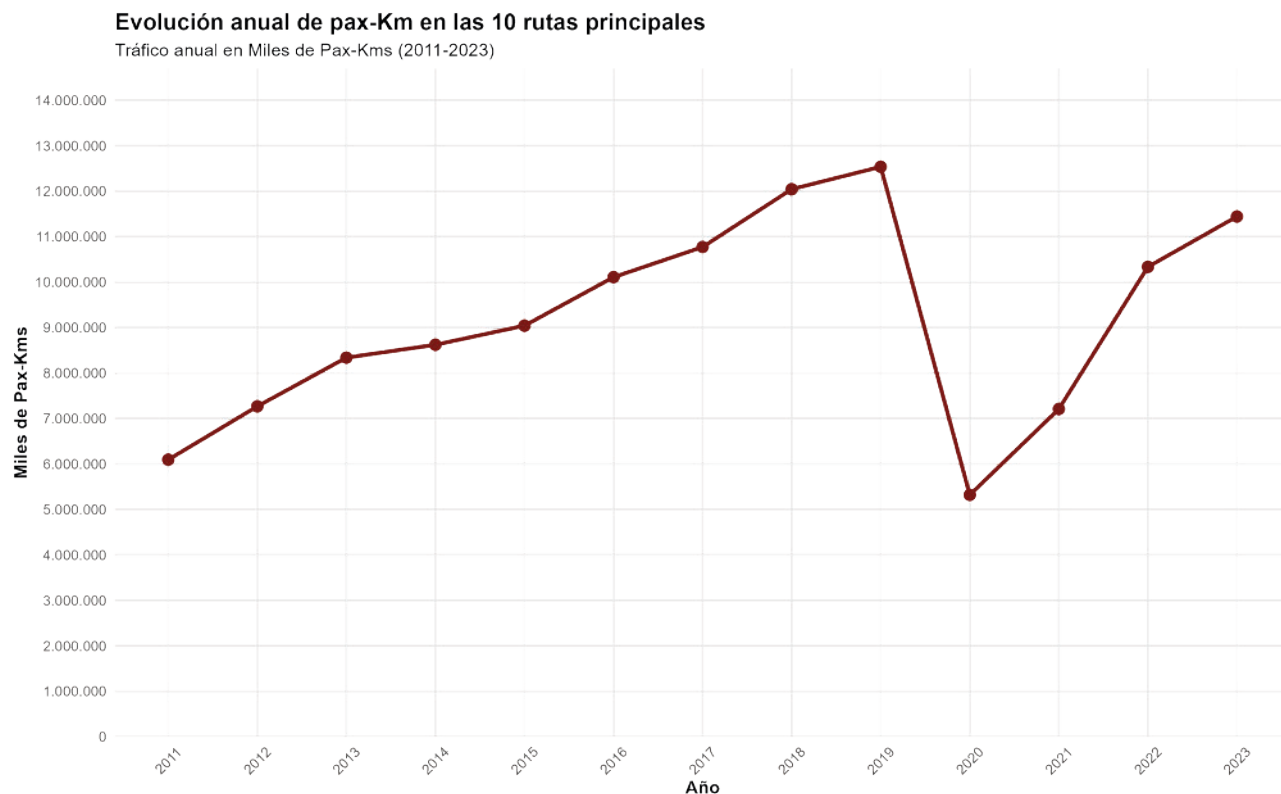
Anexo 2: Diccionario de variables

Diccionario de Variables Variables utilizadas en el análisis de competencia por ruta		
Categoría	Variable	Descripción
Variables principales del mercado	aerolinea	Nombre de la aerolínea que opera en la ruta en el mes correspondiente
	fecha	Fecha del periodo observado (formato año-mes)
	ruta	Par de ciudades que conforman la ruta aérea (mercado relevante geográfico)
	pasajeros	Número de pasajeros transportados por la aerolínea en esa ruta y mes
	total_pasajeros	Total de pasajeros transportados en esa ruta y mes (todas las aerolíneas)
	participacion	Participación de la aerolínea en esa ruta y mes (pasajeros / total_pasajeros)
	n	Número total de aerolíneas operando en esa ruta y mes
Indicadores de concentración	hhi	Índice Herfindahl-Hirschman total por ruta y mes
	part_latam	Participación de mercado de LATAM en esa ruta y mes
	hhi_sin_latam	HHI excluyendo la participación de LATAM
	cambio_hhi	Variación mensual del HHI en la ruta (respecto al mes anterior)
Entrada/salida de aerolíneas	presente	Dummy: 1 si la aerolínea está presente en la ruta ese mes
	recien_entrada	Dummy: 1 si la aerolínea acaba de entrar ese mes a la ruta
	recien_salida	Dummy: 1 si la aerolínea acaba de salir ese mes de la ruta
Tiempo y estacionalidad	anio	Año calendario
	mes	Mes calendario
	verano	Dummy para meses de verano (ej. diciembre-febrero)
	invierno	Dummy para meses de invierno (ej. junio-agosto)
	otoñoprimavera	Dummy para otoño y primavera
Contexto estructural	tipo_mercado	Tipo de mercado según número de firmas (monopólico, dúopolio, competitivo)
	km_ruta	Distancia estimada de la ruta en kilómetros
	poblacion_region	Población estimada de la región donde opera la ruta
	poblacion_comuna	Población estimada de la comuna donde opera la ruta
	ipc_empalmado	Índice de precios del transporte aéreo empalmado para controlar por inflación
	pandemia	Dummy: 1 si el mes corresponde al periodo COVID-19 (marzo 2020-junio 2022 aprox.)

Anexo 3: Tabla de variables

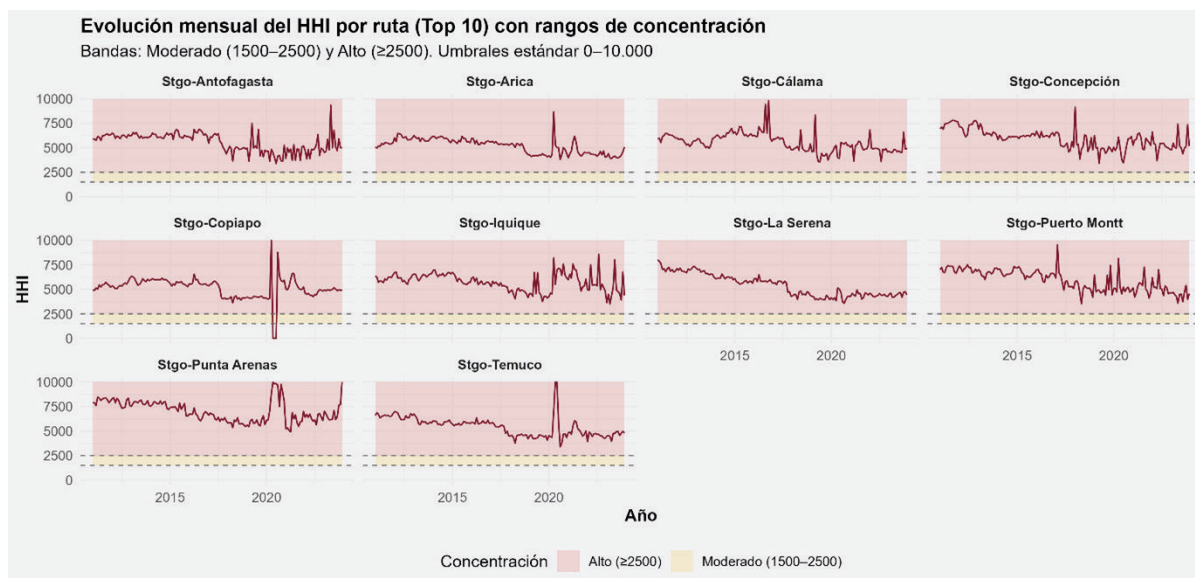
aerolínea	Nombre de la aerolínea que opera en la ruta en el mes correspondiente.
fecha	Fecha en formato año-mes que identifica el periodo de observación.
pasajeros	Número total de pasajeros transportados por la aerolínea en esa ruta y mes.
ruta	Par de ciudades que conforman la ruta aérea (mercado relevante geográfico).
anio	Año calendario asociado a la observación.
mes	Mes calendario asociado a la observación.
n	Número total de aerolíneas que operaron en la ruta durante ese determinado mes.
hhi	Índice de Herfindahl-Hirschman calculado en base a las participaciones mensuales por ruta.
part_latam	Participación de mercado de LATAM en la ruta durante ese mes.
total_pasajeros	Suma de pasajeros transportados por todas las aerolíneas en la ruta ese mes.
poblacion_region	Población estimada de la región de destino de la ruta.
poblacion_comuna	Población estimada de la comuna de destino de la ruta.
pandemia	Variable dicotómica
estacionalidad	Variables dicotómicas que corresponden a la estación del año (invierno, verano, otoño, primavera).
km_ruta	Distancia estimada en kilómetros entre las ciudades de origen y destino de la ruta.
hhi_sin_latam	Índice HHI calculado excluyendo la participación de LATAM.
recien_entrada	Variable dicotómica que toma el valor 1 si es el primer mes en que la aerolínea opera en la ruta.
recien_salida	Variable dicotómica que toma el valor 1 si es el último mes en que la aerolínea opera en la ruta.

Anexo 4: Evolución de pasajeros-kilómetro en las 10 rutas principales (2011-2023)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Anexo 5: Evolución del HHI por ruta



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Anexo 6: Ranking de rutas más concentradas

Ranking de rutas más concentradas		
Ordenadas por HHI promedio (2011–2023)		
N°	Ruta	HHI promedio
1	Santiago-Punta Arenas	7.034
2	Santiago-Puerto Montt	5.933
3	Santiago-Concepción	5.915
4	Santiago-Iquique	5.752
5	Santiago-Antofagasta	5.551
6	Santiago-Cálima	5.535
7	Santiago-Temuco	5.448
8	Santiago-La Serena	5.422
9	Santiago-Arica	5.194
10	Santiago-Copiapó	5.149

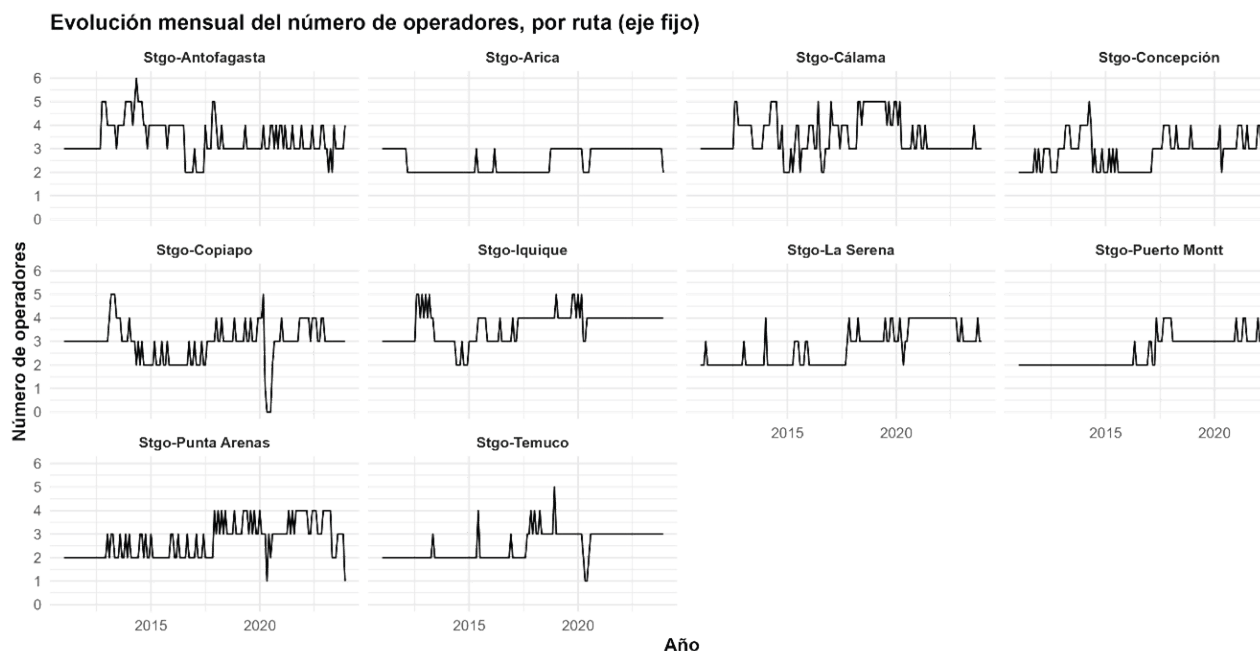
Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Anexo 7: Participación de mercado anual por operador

Participación de mercado anual por operador (Top 3)					
Año	LATAM	Sky Airline	ArtSMART	Otras	Total
2011	78.5	17.4	0.0	4.1	100.0
2012	77.6	18.2	0.0	4.2	100.0
2013	76.0	20.8	0.0	3.2	100.0
2014	76.3	22.5	0.0	1.2	100.0
2015	74.6	24.9	0.0	0.5	100.0
2016	74.5	25.1	0.0	0.3	100.0
2017	69.1	26.7	3.0	1.2	100.0
2018	64.0	24.9	10.7	0.4	100.0
2019	61.6	24.4	13.5	0.5	100.0
2020	62.7	24.2	12.9	0.2	100.0
2021	66.7	21.0	12.2	0.1	100.0
2022	64.4	25.2	10.3	0.1	100.0
2023	63.3	25.6	11.0	0.1	100.0

Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Anexo 8: Evolución de operadores por ruta



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Anexo 9: Estacionalidad del tráfico aéreo doméstico (% del total)



Fuente: Elaboración propia en base a datos de la JAC.

Anexo 10: Tabla de Fusiones y Operaciones de Concentración en el sector aeronáutico y aeroportuario (2018-2023)

Año	Tipo de caso	Operación o Materia	Partes involucradas	Autoridad (FNE / TDLC)	Resultado	Link a ficha CeCo
2018	Fusión	Consortio Sacyr-Agunsa para licitación Aeropuerto El Tepual (Pto. Montt)	Sacyr - Agunsa	FNE	Aprobación en fase 1	Link
2018	Fusión	Adquisición de Andes Airport Services S.A.	Acciona - Andes	FNE	Aprobación pura y simple	Link
2019	Fusión	Constitución de sociedad conjunta Sacyr-Agunsa (aeropuertos)	Sacyr - Agunsa II	FNE	Aprobación en fase 1	Link
2020	Fusión	Adquisición de control en Servicios Aeroportuarios Aerosan y filiales	SAAM - Aerosan	FNE	Aprobación en fase 1	Link
2021	Fusión	Adquisición de influencia decisiva en Inversiones Logísticas Aéreas (40%)	Fondo BICE - ILA	FNE	Aprobación en fase 1	Link
2023	Fusión	Consortio Sacyr-Agunsa para licitación Aeropuerto El Loa (Calama)	Sacyr - Agunsa III	FNE	Aprobación en fase 1	Link

Anexo 11: Tabla de Jurisprudencia y actuaciones administrativas del TDLC y la FNE en el sector aeronáutico y aeroportuario (2005-2025)

Año	Tipo de caso	Operación o Materia	Partes involucradas	Autoridad	Resultado	Link a ficha CeCo
2005	No contencioso	Consulta sobre vigencia del Dictamen CPC N°1014	FNE-TDLC	TDLC	Dictamen mantiene vigencia	Link
2007	Recomendación normativa	Modificaciones para competencia en almacenaje aduanero aeroportuario	TDLC	TDLC	Propuesta de cambios reglamentarios al Ministerio de Hacienda	Link
2007	Recomendación normativa	Modificación de reglas para subconcesiones en obras públicas aeroportuarias	TDLC	TDLC	Propone cambios normativos	Link
2007	Contencioso	Requerimiento contra LAN y LAN Cargo por abuso en transporte de carga a Punta Arenas	FNE – LAN – LAN Cargo	TDLC	Acoge parcialmente y sanciona	Link
2008	No contencioso	Consulta sobre participación en futuras concesiones aeroportuarias	Rentas Inmobiliarias – TDLC	TDLC	Aprueba consulta y exige modificar bases al MOP	Link
2009	Contencioso	Requerimiento de la FNE contra la JAC por bases de licitación de frecuencias Santiago-Lima	FNE - JAC	TDLC	TDLC acoge requerimiento; Corte Suprema revoca sentencia	Link
2011	Acuerdo Extrajudicial	Tarifas excesivas en estacionamientos del aeropuerto AMB	FNE - SCL	TDLC	Aprueba AE	Link
2011	Acuerdo Extrajudicial	Acuerdo Extrajudicial entre la FNE y Lan Airlines S.A.	FNE – LAN	TDLC	Declara improcedente conocer AE	Link
2011	No contencioso	Consulta de Conadecus sobre la fusión LAN-TAM	Conadecus-LAN-TAM	TDLC	TDLC aprueba con 14 medidas; Corte Suprema mantiene condiciones clave	Link
2018	No contencioso	Consulta de ACHET sobre Joint Business Agreements entre LATAM, American Airlines, Iberia y British Airways	ACHET – American Airlines – LATAM – IAG	TDLC	TDLC aprueba con condiciones; Corte Suprema revoca por insuficiencia de mitigaciones	Link

2018	No contencioso	Bases de licitación Aeródromo Talcahuano	DGAC - TDLC	TDLC	TDLC rechaza bases por falta de rivalidad	Link
2021	Acuerdo Extrajudicial	Investigación por vínculos y acuerdos entre LATAM y Delta (participación accionaria, JVA, códigos compartidos y financiamiento)	FNE-LA-TAM-Delta	TDLC	Aprueba AE; LATAM y Delta adoptan medidas para mitigar riesgos unilaterales y coordinados	Link
2023	Acuerdo Extrajudicial	Modificaciones a códigos compartidos LATAM-Delta (ACC)	FNE -LA-TAM	TDLC	Aprueba AE	Link
2024	No contencioso	Consulta sobre operación de MAIS en Bodega Norte Aeropuerto AMB	Aerosan - TDLC	TDLC	Rechaza consulta	Link
2025	No contencioso	Bases de licitación de frecuencias Santiago-Lima	Jet Smart-TDLC	TDLC	Reglas no infringen DL 211	Link
2025	Acuerdo Extrajudicial	Modificación de acuerdos de código compartido LA-TAM-Delta para incluir nuevas rutas en Argentina	FNE - LA-TAM II	TDLC	Aprueba AE sobre ampliación de ACC con Delta	Link

BIBLIOGRAFÍA

1.- Literatura académica y organismos internacionales

Agostini, C. (2008). La organización industrial del transporte aéreo en Chile. Revista de Análisis Económico 23(1)

Borenstein, S. (1989). Hubs and high fares: Dominance and market power in the U.S. airline industry. RAND Journal of Economics, 20(3), 344–365.

Berry, S. (1992). Estimation of a model of entry in the airline industry. Econometrica, 60(4), 889–917.

Brueckner, J. K., Dyer, N. J., & Spiller, P. T. (1992). Fare determination in airline hub-and-spoke networks. RAND Journal of Economics, 23(3), 309–333.

Carlton D., Perloff J. (2000). Modern industrial organization. Third Edition. Ed. Addison Wesley Longman Inc.

Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC). (2020). Los beneficios de la competencia para los consumidores.

https://www.cnmc.es/sites/default/files/editor_contenidos/CNMC/Gu%C3%ADa_competencia_consumidores_.pdf

FNE. (2021). Guía para el Análisis de Operaciones de Concentración Horizontales.

Gilbert, R., Vives, X. (1986). Entry deterrence and the free rider problem. The Review of Economic Studies, 53(1), 71–83.

Hachette, D. (2004). Privatizaciones: Reforma Estructural Pero Inconclusa. La Transformación Económica de Chile, Capítulo 4.

<https://www.cepchile.cl/investigacion/capitulo-4-privatizaciones-reforma-estructural-pero-inconclusa/>

International Transport Forum (ITF). (2019). Liberalisation of Air Transport. OECD Publishing.

https://www.oecd.org/content/dam/oecd/en/publications/reports/2019/05/liberalisation-of-air-transport_e600637b/1170876b-en.pdf

Motta, M. (2004). Competition Policy: Theory and Practice. Cambridge University Press.

<https://doi.org/10.1017/CBO9780511804038>

Viscusi, W. K., Harrington, J., & Vernon, J. (2005). Economics of Regulation and Antitrust (4th ed.). MIT Press.

Comisión Europea (CE). (2024). Case M.11071 – Deutsche Lufthansa / MEF / ITA. Regulation (EC) No 139/2004 – Merger Procedure.

https://ec.europa.eu/competition/mergers/cases1/202508/M_11071_10520043_20204_3.pdf

IATA. (2023). El valor del transporte aéreo en Chile. Asociación de Transporte Aéreo Internacional. <https://www.iata.org/contentassets/bc041f5b6b96476a80db109f220f8904/voa-translations/el-valor-del-transporte-aereo-para-chile--sp.pdf>

2.- Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC)

TDLC. (2005). [Resolución N.º 10/2005](#).

TDLC. (2007). [Proposición N.º 4/2007](#).

TDLC. (2007). [Proposición N.º 7/2007](#).

TDLC. (2007). [Sentencia N.º 55/2007](#).

TDLC. (2009). [Sentencia N.º 81/2009](#).

TDLC. (2011). [Resolución N.º 37/2011](#).

TDLC. (2018). [Resolución N.º 54/2018](#).

TDLC. (2025). [Resolución N.º 83/2025](#).

TDLC. (2025). [Resolución N.º 85/2025](#).

3.- Fiscalía Nacional Económica (FNE)

FNE. [Rol N° 2565-19](#).

FNE. [Rol N° 2755-24](#).

FNE. [Rol F-104-2017](#).

FNE. [Rol F-125-2018](#).

FNE. [Rol F-182-2019](#).

FNE. [Rol F-248-2020](#).

FNE. [Rol F-283-2021](#).

4.- Acuerdos Extrajudiciales (AE)

Acuerdo Extrajudicial [Rol AE-04-11](#).

Acuerdo Extrajudicial [Rol AE-23-21](#).

Acuerdo Extrajudicial [Rol AE-28-23](#).

Acuerdo Extrajudicial [Rol AE-37-25](#).

5.- Corte Suprema

Corte Suprema. (2011). [Rol N.º 9843-2011](#).



Este documento se encuentra sujeto a los términos y condiciones de uso disponibles en nuestro sitio web:
<http://www.centrocompetencia.com/terminos-y-condiciones/>

Cómo citar este artículo:

Claudio Agostini G., Federico Amtmann D., Benjamín Peña B., "Observatorio de Concentraciones: Industria del Transporte Aéreo", *Investigaciones CeCo* (marzo, 2026),
<http://www.centrocompetencia.com/category/investigaciones>

Envíanos tus comentarios y sugerencias a centrocompetencia@uai.cl
CentroCompetencia UAI – Av. Presidente Errázuriz 3485, Las Condes, Santiago de Chile