

FUSIÓN AÉREA Y CIELOS ABIERTOS

Ronald Fischer

Departamento de Ingeniería Industrial

11/7/05

Universidad de Chile

La anunciada fusión entre Lan y Ladeco y su rechazo por la comisión preventiva central –antimonopolios–, han sido motivo de varios artículos recientes en secciones de economía y las páginas editoriales. A favor de la fusión se han alegado esencialmente tres argumentos: Primero, que habrían importantes economías de escala de la operación conjunta; segundo, que los cambios tecnológicos o de mercado hacen que los monopolios desaparezcan en el largo plazo; y tercero, que el mercado aeronáutico nacional está abierto a la competencia al existir libre entrada para firmas nacionales. El razonamiento de los proponentes de la fusión concluye notando que un exceso de celo regulador antimonopolios puede causar más ineficiencias económicas que el monopolio en sí. Siguiendo esta interpretación, el funcionamiento automático del mercado es el encargado de eliminar el comportamiento monopólico. La conclusión es que la mejor manera de regular un monopolio es mediante la promoción de la competencia en la industria en cuestión. Por lo tanto nadie objetaría la fusión de LAN y LADECO si los tres argumentos se verificaran en la práctica.

El problema es que a menudo la legislación u otras regulaciones en una industria no permiten que haya una libre entrada efectiva. En esos casos, la mejor alternativa es eliminar la norma que dificulta el buen funcionamiento del mercado. Al suprimir esta regulación, la libre entrada permite la competencia con lo que el monopolio pierde su capacidad de actuar como tal. Esta alternativa puede ser imposible debido a las presiones de grupos interesados en mantener la norma. En tal caso, al regulador sólo le resta tratar de impedir que el monopolio pueda aprovechar su posición en el mercado, ya sea dictando nuevas regulaciones o tratando de disolverlo. Esta solución es bastante menos atractiva que la anterior porque la regulación antimonopolios es a menudo ineficiente, inflexible y se ve superada por cambios tecnológicos y de mercado. Sin

embargo, en industrias en las que existen normas que impiden el buen funcionamiento del mercado la regulación de monopolios puede prevenir males mayores.

Las reflexiones anteriores tienen una relación directa con la pretendida fusión Lan-Ladeco. En el mercado aéreo nacional, existe una regulación que impide que líneas aéreas extranjeras compitan en el mercado de cabotaje aéreo. En lenguaje técnico, no existe una política de *cielos abiertos*. Por ejemplo, Lloyd Aéreo Boliviano no puede transportar pasajeros entre Arica y Santiago. Llama la atención que el área aeronáutica es una de las pocas en las que se discrimina entre empresas extranjeras y chilenas. El argumento de no reciprocidad que esgrimen las compañías aeronáuticas nacionales para oponerse a una política de cielos abiertos no es aplicada en otras industrias. Por ejemplo, muchos países impiden que ciertas mercaderías chilenas ingresen a sus países, pero eso no cambia nuestra política de no discriminar en el comercio exterior.

Una política de cielos abiertos es relevante porque una de las grandes ventajas de la apertura al comercio internacional es la de hacer innecesaria gran parte de la política antimonopolios. Por ejemplo, no nos preocupa demasiado que la Papelera o CCU tengan un porcentaje elevadísimo de la producción nacional en sus industrias pues sabemos que sus intentos de comportarse en forma monopólica llevarán a un aumento de las importaciones. Esta posibilidad no existe en el mercado aeronáutico nacional.

Los promotores de la fusión Lan-Ladeco argumentan que existe libertad para que inversionistas nacionales entren al mercado aéreo, por lo que si una futura Lan-Ladeco aprovechara su poder monopólico veríamos aparecer nuevas líneas aéreas nacionales. Sin embargo, la entrada al mercado aéreo tiene *costos hundidos* –es decir, irrecuperables– importantes: costos en publicidad, el desarrollo de sistemas de distribución, etc. Por otro lado, la facilidad para cambiar las tarifas reduce la tentación que producen precios elevados para entrar a la industria, pues no es creíble pensar que estos precios se mantendrán en el futuro si Lan-Ladeco enfrenta competencia. Estas características, unidas a las economías de escala que existen en el mercado hacen que sea difícil que una firma entre a competir en el mer-

cado. El motivo es simple: las nuevas firmas temen una guerra de precios en que las economías de escala de Lan-Ladeco le den una ventaja insuperable.

Lo anterior implica que en el mercado nacional será difícil que exista competencia efectiva luego de una fusión de Lan y Ladeco. Las opciones que que restan para reducir el riesgo de comportamiento monopolístico de la firma fusionada son, en orden decreciente de preferencia:

1. Eliminar la disposición que impide los cielos abiertos, con lo que la fusión no originaría comportamiento monopolístico.
2. Impedir la fusión de Lan y Ladeco, una alternativa peor que la anterior, pues implica desaprovechar las economías de escala provenientes de una fusión de Lan y Ladeco.
3. Tratar de regular el comportamiento de la firma fusionada, la que es la peor alternativa.

En resumen, permitir la fusión de Lan y Ladeco sin una política de cielos abiertos es una invitación a un comportamiento que no beneficia al país. Después de todo, significa cambiar las reglas de juego a Lan y Ladeco sólo cuando le conviene a las firmas y no cuando le conviene al bienestar general.

Dados los recientes cambios en la propiedad de LADECO, han aparecido nuevas proposiciones de una fusión argumentando que las firmas podrían fusionarse en el mercado externo y competir en el mercado nacional. Cabe preguntarse si es razonable que un directorio conjunto LAN-LADECO, que tiene un porcentaje del 85% del mercado aeronáutico nacional, vaya a permitir que las dos firmas compitan entre sí. Sobre todo cuando las oportunidades para aumentar los beneficios ejerciendo su poder monopolístico son tan grandes.

Por último, hay un detalle que no deja de ser preocupante. La tarea de regular una empresa tan dominante en su sector como lo sería una futura LAN-LADECO es aún más difícil, si el regulador es sujeto de presiones políticas. Por lo tanto, resulta preocupante la presencia de personalidades políticos en la propiedad de LAN-LADECO.