

Comentario al documento “Competencia en el Mercado Aéreo Doméstico en Chile”¹

Ricardo Raineri B.
Profesor Departamento Ingeniería Industrial y de Sistemas
Escuela de Ingeniería
Pontificia Universidad Católica de Chile
Casilla 306, Correo 22 Santiago - Chile
Tel. (56-2) 686-4272
Fax (56-2) 552-1608
Email raineri@ing.puc.cl
www.ricardoraineri.com
www.ricardoraineri.cl
Noviembre 2002

La industria aérea al igual que otras industrias es motivo de una permanente discusión respecto del grado de competencia que presenta como también de probables prácticas anticompetitivas. Para cualquier industria esta discusión se genera en hechos reales o por conflictos entre los intereses de los diferentes agentes. A modo de ejemplo, si consideramos la información pública de la página web de la Fiscalía Nacional Económica, nos encontramos con que entre mediados de 1981 y mediados de 2002 y de un total de 319 Resoluciones emitidas por la Comisión Resolutiva, 14 tienen relación con la industria aérea, y de un total de 125 Dictámenes de las Comisiones Preventivas, 11 tienen relación con la industria aérea. Donde entre las situaciones analizadas encontramos denuncias por precios predatorios, barreras de entrada, concertación de precios, imposición de precios, dumping, fusiones, y atentados en contra de la libre competencia, y abarcando un abanico que agentes que van desde las agencias de viajes hasta las principales líneas aéreas nacionales. Así, tenemos que la industria en todos sus niveles ha sido motivo de análisis por parte de los organismos de defensa de la Competencia reflejándose en ello el gran interés que este sector de la economía despierta en el medio nacional. Junto a lo anterior también en el ámbito académico ha existido interés por entender de mejor manera el comportamiento del sector. En este aspecto el documento “Competencia en el Mercado Aéreo Doméstico” contribuye a un debate riguroso y documentado del grado de competencia que ha mostrado el mercado aéreo doméstico de transporte de pasajeros, donde se concluye que si bien la industria muestra altos niveles de concentración en manos del operador dominante, la continua entrada y salida de operadores del mercado sugeriría que existen bajas barreras a la entrada.

Mis comentarios hacia el documento “Competencia en el Mercado Aéreo Doméstico en Chile” principalmente apuntan a plantear algunas de las interrogantes que me surgen de su lectura en términos de las prácticas de la industria, interrogantes que en algunos casos van más allá del objetivo de documento y que bien pueden ser motivo de futuros estudios, además de aportar algunos comentarios que bien puede resultar complementarios a los ya desarrollados en el documento.

¹ El autor del documento “Competencia en el Mercado Aéreo Doméstico en Chile” es el economista Sr. Ricardo Paredes M.

Al analizar la competencia y mirar el mercado aéreo doméstico de transporte de pasajeros surge la siguiente interrogante: en términos de eficiencia ¿cuál es el número de operadores que debieran participar en el mercado? Al respecto el cuadro 1 del documento entrega valiosa información respecto de la participación en pasajeros kilómetro pagado (RPK) de las principales rutas domésticas, que en conjunto suman el 78% de los RPK. Así, por ejemplo y tomando las participaciones del año 1990, y utilizando un mapa de Chile, se puede visualizar la logística de viaje de las principales rutas (véase mapa adjunto). Así, producto de nuestra geografía larga y angosta resulta razonable esperar que el mercado aéreo doméstico de transporte de pasajeros presente importantes economías de ámbito, situación que junto a una correcta elección del material de vuelo, puede permitir satisfacer las distintas demandas en forma conjunta y con un número reducido de aviones operando en las principales rutas de vuelo. Es decir, dependiendo de las condiciones de demanda y sujeto al número de escalas que realice un avión, con un mismo vuelo se podría satisfacer la demanda de transporte de diferentes rutas de vuelo², donde las economías de ámbito hacen que el costo de satisfacer dos o más rutas en forma conjunta sea inferior al costo de satisfacer dichas rutas con vuelos diferentes. Así, claramente resulta de mayor eficiencia, medido por los costos de vuelo, el que con un mismo vuelo se atiendan varias rutas en forma simultánea³. Existiendo por lo anterior una ventaja de costos en que un solo operador se haga cargo simultáneamente de diferentes rutas. Sin embargo, hay que señalar que a partir de las economías de ámbito no se puede inferir que también sea de mayor eficiencia que una sola empresa se haga cargo de toda la industria. Técnicamente, la existencia de economías de ámbito no son una garantía de subaditividad de costos, donde es la subaditividad de costos la que garantiza la existencia de un monopolio natural. Con economías de ámbito pero sin subaditividad de costos resulta perfectamente posible que coexista más de un operador en el mercado, lo que apoya la hipótesis del autor de que el análisis de la industria no se puede hacerse por rutas sino más bien deba realizarse en forma conjunta y sobre el total de las rutas del mercado doméstico nacional.

Resulta interesante notar que una situación similar a la estructura radial que muestra el mercado aéreo doméstico de transporte de pasajeros, es el que se observa en los gasoductos y líneas de transmisión, en las cuales es factible la competencia en los servicios de transporte, pero que en el caso particular de la industria aérea existe una ventaja adicional respecto de las otras dos industrias en el sentido de que la industria aérea no tiene los elevados costos hundidos que se observan en los gasoductos y líneas de transmisión eléctrica. En particular en el caso aéreo se puede ajustar la frecuencia de las rutas en virtud de la estacionalidad de la demanda, por lo que se ha caracterizado a esta industria como una en que los aviones son como un costo marginal con alas haciendo referencia a las bajas barreras de entrada o bajos costos hundidos que la caracterizan.

Algunas preguntas sobre las cuales hay un potencial de futura investigación académica son:

² Lógicamente la calidad del servicio no es la misma para una misma ruta si ésta tiene más o menos escalas intermedias.

³ Esto también va a depender de cuál es la calidad de servicio que quieren contratar los usuarios y de la demanda total por transporte de cada una de las rutas.

i.- ¿Qué elementos son los que motivan una permanente entrada y salida de operadores del mercado, en circunstancias que se observa una importante rotación de parte de los nuevos operadores pero una cierta estabilidad o permanencia en el mercado por parte del operador dominante?

La fuerte rotación de los operadores nuevos en el negocio y la estabilidad del operador dominante plantea la pregunta de ¿cuáles son los factores de éxito del operador dominante?, factores que le han permitido permanecer en la industria por un período relativamente largo de tiempo (en consideración a la corta vida de los otros operadores). En virtud de la exposición del autor, resulta atractivo buscar una respuesta a esta pregunta en la eficiencia de la gestión que pueda tener el operador dominante, quién aparentemente ha logrado una gestión exitosa aprovechando las características propias de aparentemente importantes economías de ámbito del mercado doméstico. Así, resulta esencial conocer sobre las políticas de gestión de demanda del operador dominante y el impacto para su éxito.

ii.- ¿Qué sabemos respecto de las prácticas de precios prevalecientes en la industria?

En términos de las prácticas de precios la interrogante que surge es saber en que medida existe discriminación temporal e intertemporal de tarifas, y de existir si ésta resulta o no en una pérdida de bienestar social.

Algunos comentarios adicionales:

¿Qué significa que el operador principal informe anticipadamente de sus tarifas, cuál es la disponibilidad real de pasajes en las diferentes tarifas anunciadas?

En la figura 2 y ante la eventualidad de que exista una restricción de capacidad, surge la interrogante de ¿porqué no se expande la oferta?

Cuando se compara el costo de los distintos equipos de vuelo existen diferencias sustanciales en el valor de los aviones. ¿Qué las explica? ¿diferencias en el costo de operación y mantenimiento o por diferencias en la calidad – seguridad del servicio?

Si bien resulta de gran complejidad, una futura investigación esta en realizar un análisis de la trayectoria de las tarifas para distintas categorías de pasajes en rutas tipo.

Más allá de los comentarios aquí entregados, el documento realiza un aporte valioso en enrutar la discusión hacia un análisis técnico fundamentado en antecedentes públicos que permiten concluir que en términos gruesos la situación del mercado doméstico no es muy diferente a la observada en otros mercados caracterizados por la presencia de más de un operador activo de manera más permanente. En particular, al analizar los yields comparados del cuadro 8 se observa que el yield de Lan Chile en el mercado doméstico no es sustancialmente diferente a los yields de otras aerolíneas que participan en mercados donde no solo existe una competencia potencial sino también real.

