

Medio	El Mostrador Mercados
Fecha	2-1-2013
Mención	La tesis de posgrado premiada por la FNE que pondría nerviosos a los Cueto y LAN si se convierte en ley. Fue realizada por alumno del Magíster en Economía de la Universidad Alberto Hurtado.

La tesis de posgrado premiada por la FNE que pondría nerviosos a los Cueto y LAN si se convierte en ley

por EL MOSTRADOR MERCADOS | 2 de enero 5.00 | 0



No hay peor astilla que la del mismo palo. Latam lo vive en carne propia. La semana pasada la Fiscalía Nacional Económica (FNE) anunció los premios de su primer concurso de tesis relacionadas a materias de libre competencia.

Y en su categoría posgrado, el ganador fue un trabajo que cuestiona la entrega de premios en kilómetros del programa Lanpass de Latam, que fue dirigido justamente por Claudio Agostini uno de los economistas que preparó un informe para LAN Airlines cuando se analizaba la fusión con TAM en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC).

La tesis "Costos de Cambio y efecto en precios del programa de Pasajero Frecuente de Lan" fue elaborada por Diego Hinostroza Guilodrán, para optar al grado de Master of Arts Economics de la Georgetown University y al grado de Magister en Economía de la Universidad Alberto Hurtado.

Según la tesis, aunque drástica, la eliminación del Programa de Pasajero Frecuente (PPF) de Latam puede otorgar poder de mercado a la compañía debido al alto costo que puede significar al cliente cambiarse a otra aerolínea.

"Una propuesta de política económica es eliminar al programa de pasajero frecuente de LAN y así eliminar los *switching cost* involucrados (Morrison, Winston y Clifford, 1990). Es drástica pero efectiva solución ha sido seguida parcialmente en algunos países nórdicos como Suecia y Noruega, donde se prohibió el uso de PPF en rutas donde se considerase que este podía afectar la competencia", señala el documento.

En 2011 el TDLC autorizó la fusión de LAN y TAM, aunque puso 11 condiciones, entre ellas, la de que la nueva empresa permita a alguna compañía de la competencia, participar sistema de "regaloneo" a los clientes por cinco años.

No obstante, para Hinostroza esta medida es insuficiente y debiera ir más allá. En su trabajo, el aspirante a Master de Georgetown demuestra que en varias rutas dentro de Chile programa de pasajero frecuente provoca un alza en los precios de LAN y genera un incremento en el costo de cambio a otra aerolínea a sus clientes.

Así, en uno de los casos analizados verifica que un incremento de 1 % de los puntos Laspas provoca un alza de 0,79 % en el precio de LAN en vuelos de semana (viajeros negocios) y de 0,440 % viajes de fin de semana.

También confirma otro efecto negativo. En uno de los modelos analizados, revela que un aumento de 1 % en los puntos Lanpass incrementa la diferencia de precios entre LAN y competidor más cercano en una magnitud similar e igual a 1,041 % si se trata de vuelos en la semana y de 0,653 % si es sábado-domingo.

En su informe presentado al TDLC en mayo de 2011, Agostini dijo compartir lo recomendado por expertos internacionales que recomiendan prohibir estos programas de beneficios kilómetros a un cliente por su fidelidad con la empresa, aunque finalmente en sus conclusiones se allana a las medidas del TDLC que sólo obligaron a LAN a compartir su programa por cinco años con la competencia.

En el caso de Hinostroza, el diagnóstico es más duro y tiene antecedentes externos.

Señala que una medida alternativa es obligar a LAN a que permita a consumidores acumular puntos con ellos incluso cuando vuelen en aerolíneas de la competencia, en línea con ordenado por el TDLC, que puso como condición para aprobar la fusión Latam que una vez concretada la operación, estos debían extender los beneficios del nuevo Programa Pasajero Frecuente a pasajeros de una aerolínea interesada por el plazo de 5 años buscando con esto mitigar o disminuir los costos de cambio.

Sin embargo, para el aspirante a Master of Arts, si bien esta medida se hace cargo de un problema regulatorio particular, "debiese extenderse también para los mercados internacionales sobre todo en aquellas rutas que presentan altos grados de concentración". Esto, porque el fallo del TDLC solamente acota la condición a operadores de vuelos desde Santiago a São Paulo, Río de Janeiro, Asunción y Montevideo.

