

## Inmunidad Antimonopolio: ¿Por qué debe ser otorgada esta vez?



### DESCRIPCIÓN GENERAL

American Airlines, British Airways e Iberia, junto con otros miembros de la alianza **oneworld** —como Finnair y Royal Jordanian—, han solicitado inmunidad antimonopolio (ATI) internacional para ampliar su cooperación e integrar más estrechamente sus servicios, con el fin de ofrecerles a los clientes en todo el mundo más beneficios de los que pueden brindarles actualmente.

### AA y BA han solicitado inmunidad anteriormente. ¿Qué ha cambiado ahora?

La competencia transatlántica ha cambiado dramáticamente desde 2002, cuando AA y BA solicitaron ATI por última vez. La introducción del tratado de Cielos Abiertos entre los Estados Unidos y la Unión Europea en 2008 incrementó significativamente la capacidad de otras aerolíneas de competir en los vuelos de ida y vuelta al aeropuerto de Heathrow en Londres, a la vez que posibilitó el acceso de nuevas aerolíneas en ese aeropuerto.

Competencia Transatlántica		
2002	Vs.	2008
El tratado Bermuda II regulaba la aviación entre los EE.UU. y el Reino Unido. Sólo cuatro aerolíneas (dos estadounidenses y dos británicas) podían volar sin escalas entre sólo 10 aeropuertos de los EE.UU. y Heathrow.	➔	El tratado de Cielos Abiertos entre los EE.UU. y la Unión Europea reemplazó los restrictivos acuerdos bilaterales anteriores. Cualquier aerolínea estadounidense o europea puede volar sin escalas entre cualquier aeropuerto de los EE.UU. y Heathrow.
En abril de 2002, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos (DOT) indicó que el “precio” de la aprobación de la ATI para AA y BA sería que entregarán <b>224</b> cupos de aterrizaje por semana —equivalente a 16 vuelos por día y a la totalidad de cupos de AA en Heathrow en aquel momento.	➔	Al menos 20 nuevos vuelos por día entre Heathrow y los Estados Unidos —equivalente a <b>280</b> cupos semanales— se han creado desde marzo de 2008.
Las tarifas de los itinerarios con conexión no podían venderse a un precio menor que los vuelos directos.	➔	Ya no existen restricciones a las tarifas de los itinerarios con conexión.
La venta de cupos secundarios era ilegal bajo las leyes europeas, pero se toleraba —aunque no se promovía— en el Reino Unido.	➔	Ahora, la venta de cupos secundarios está permitida en la Unión Europea, lo cual posibilita que otras aerolíneas obtengan acceso por medio de transacciones de mercado gratuitas.
Las alianzas con inmunidad eran aún incipientes; no existía evidencia que indicase que la transferencia de cupos entre alianzas fuera posible.	➔	Las alianzas con inmunidad se han consolidado por completo; la transferencia de cupos entre alianzas es habitual en la actualidad.
Las restricciones en las instalaciones limitaban el ingreso de nuevas aerolíneas estadounidenses en Heathrow.	➔	Heathrow ha crecido, y las alianzas Star y SkyTeam tendrán sus propias terminales en este aeropuerto.
AA y BA hubiesen conformado la mayor alianza con inmunidad, lo cual hizo temer que la transacción podría generar poder sobre el mercado.	➔	En la actualidad, Star y SkyTeam son mucho más grandes que la alianza de cinco aerolíneas propuesta; oneworld es necesaria para otorgarle una competencia legítima a estas dos alianzas.

### El aeropuerto Heathrow en Londres es y seguirá siendo altamente competitivo

Al menos **20** nuevos vuelos diarios entre Heathrow y aeropuertos de los Estados Unidos se han lanzado desde marzo de 2008. Esto incluye 12 nuevos vuelos transatlánticos ofrecidos por nuevas aerolíneas —lo cual equivale a **866,039** nuevos asientos, un aumento de más de **4,000** por día en relación al verano de 2007. Las aerolíneas de Star y SkyTeam han lanzado **13** vuelos diarios.



Star lanzó 6 vuelos diarios desde: Denver (1 — UA) <sup>1</sup> Houston (2 — CO) Newark (2 — CO) Filadelfia (1 — US)	SkyTeam lanzó 7 vuelos diarios desde: Atlanta (1 — DL) Detroit (1 — NW) Los Ángeles (1 — AF) Minneapolis/St. Paul (1 — NW) Nueva York (2 — DL) Seattle (1 — NW)
--	---

(1 — desde que fue discontinuado)



SkyTeam ha anunciado que “podría redistribuir su cartera de cupos en el restringido aeropuerto de Heathrow para ofrecer servicios nuevos o ampliados” — un hecho que el Departamento de Transporte de los Estados Unidos reconoce en la Orden 2008-4-17, página 9.



Virgin Atlantic —una aerolínea que no pertenece a ninguna alianza— es un fuerte competidor y, con casi el 23% del total de [¿las reservas o los asientos?], su participación en el mercado EE.UU.-Londres es mucho mayor que la de American Airlines.



La alianza con inmunidad de Star incluye a British Midland —la segunda aerolínea con mayor cantidad de cupos en Heathrow—, la cual podría lanzar servicios adicionales a los Estados Unidos sin inconvenientes.

### Actualmente, oneworld carece de una inmunidad antimonopolio transatlántica significativa

En forma conjunta, Star y SkyTeam tienen el **80%** de participación en el mercado en más de 31,141 pares de ciudades — lo cual equivale a la mitad de la totalidad de pasajeros transatlánticos y a una participación de mercado combinada del **95%** o más en 25,958 pares de ciudades.

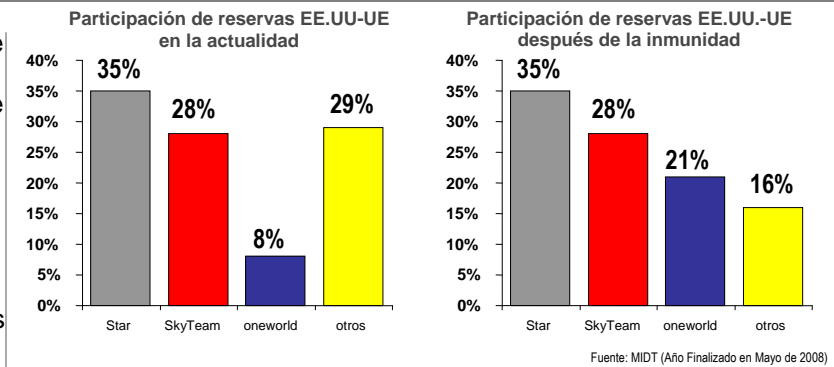
El duopolio de Star y SkyTeam representa casi **1 de 5** pasajeros de vuelos transatlánticos

Aerolínea	Inmunidad con aerolínea transatlántica:	
United (Star)	Air Canada Air New Zealand Austrian BMI SAS Scandinavian	Continental (pendiente) Lufthansa LOT Polish Airlines SWISS TAP Portugal
Delta y Northwest (SkyTeam)	Air France Alitalia	CZA Czech Airlines KLM
American (oneworld)	Finnair	

### La inmunidad de oneworld les otorgaría a las Alianzas Star y SkyTeam un equilibrio necesario

El DOT ha dicho con frecuencia que una fuerte competencia entre alianzas es esencial para el éxito de la política de Cielos Abiertos.

La pertenencia a una alianza internacional con inmunidad ha inclinado la balanza hacia Star y SkyTeam, ya que ambas poseen una participación mayor en reservas transatlánticas y fortalezas de mercado en todos sus vuelos.



En consecuencia, las tendencias de tarifas positivas que el DOT advirtió en 2000 se han revertido por la falta de competencia entre alianzas. oneworld se encuentra en la posición adecuada para equilibrar el duopolio conformado por Star y SkyTeam.



## Conclusión

Los consumidores requieren de mayor competencia entre alianzas, y oneworld se encuentra en la posición adecuada para ofrecérsela.

Los consumidores podrán obtener beneficios de:

- Servicios transatlánticos nuevos y ampliados
- Tarifas combinadas
- Contratos corporativos integrados
- Programas recíprocos de viajero frecuente
- Racionalización de las instalaciones (simplificación de las conexiones/uso más eficiente de las instalaciones/acceso compartido a las salas de espera en aeropuertos)

La alianza propuesta les otorgará a los consumidores más beneficios que las recientes expansiones de Star y SkyTeam:

- oneworld *unirá* las redes, no las *consolidará*
- contrariamente a lo que se ha dicho, oneworld no tendrá poder sobre el mercado en Europa, sino que le otorgará equilibrio y equidad a la competencia con Star y SkyTeam

Las preocupaciones con respecto a Londres son infundadas y no deberían distraer la atención de la necesidad de una mayor competencia entre alianzas:

- Heathrow ya es el destino central más competitivo en Europa
- Star, Skyteam y otras aerolíneas poseen amplio acceso a Heathrow para agregar vuelos transatlánticos
- Existe una competencia adecuada en los seis pares de ciudades de los Estados Unidos y el Reino Unido que se superponen

**Para obtener más información, visite [www.MasOpcionesParaViajar.com](http://www.MasOpcionesParaViajar.com).**