



Perspectiva del sector de las líneas aéreas: Por qué tiene sentido la inmunidad antimonopolio de AA/BA

27 de noviembre de 2008

Cuando American Airlines (AA) y British Airways (BA) solicitaron la inmunidad antimonopolio en 2002 había pocas esperanzas de que pudiera alcanzarse un acuerdo con las autoridades reguladoras de Estados Unidos y de la Unión Europea. Estaba prohibida la entrada de nuevos participantes en el mercado UE-EE.UU. y AA y BA eran empresas competidoras muy próximas a un monopolio efectivo respecto a las salidas diarias entre Heathrow y Estados Unidos. En 2007, se alcanzó la primera fase del nuevo acuerdo de Cielos Abiertos entre la Unión Europea y Estados Unidos. Desde entonces varios nuevos participantes han empezado a operar vuelos en este lucrativo mercado. Este acuerdo ha permitido que estos nuevos participantes cambien radicalmente el paisaje competitivo en Heathrow y en otros aeropuertos de toda la UE. Ahora los pasajeros pueden elegir entre una selección más amplia que nunca de compañías, niveles de servicio y nuevos destinos sin escalas. Como resultado, los consumidores a ambos lados del Atlántico deberían instar a sus legisladores a que aprobaran la solicitud de inmunidad de AA/BA.

A pesar de estos cambios competitivos, algunos grupos de consumidores, y competidores como Virgin Atlantic (VS), se oponen con vehemencia a la propuesta. Virgin Atlantic alega que si se aprobara el acuerdo, AA y BA tendrían un “monopolio sobre los servicios entre Heathrow Londres y Estados Unidos, y podrían coordinar los horarios cuanto fuera necesario para inflar la demanda y, como resultado, inflar también el precio de los pasajes. Aun cuando la inmunidad antimonopolio pudiera tener cierta repercusión en la frecuencia y los horarios que las dos compañías coordinasen, en última instancia, la demanda de los consumidores y la presión de los nuevos competidores contendrán los precios y ofrecerán a los pasajeros una selección alternativa de compañías en una escala que no estaba disponible con anterioridad.

Desde la puesta en práctica del acuerdo de Cielos Abiertos, hemos visto que muchas compañías aéreas como por ejemplo Air France, Delta, US Airways y Northwest empiezan a desafiar a las compañías establecidas en el mercado Heathrow-EE.UU. Estas compañías son un ejemplo de la saludable competencia que se deriva de la política de mercado abierto a pesar de que la mala situación económica ha recortado temporalmente los esfuerzos de expansión de compañías como Air France.

También hay un importante competidor potencial en el mercado Londres-Estados Unidos. Durante los últimos meses BMI (BD) ha estado mejorando su posición entre los viajeros de negocios. Dado que se trata de la segunda mayor aerolínea que opera en Heathrow, ¿podrían estar muy lejos los enlaces directos con Estados Unidos? El reciente aumento de la participación de Lufthansa en BMI es una evidencia adicional de la fuerza y la competencia emergentes en el mercado de Heathrow por parte de Star Alliance, que ya opera con inmunidad antimonopolio.

Durante los últimos años, también se ha producido una importante experimentación respecto a otros enlaces transatlánticos con diferentes aeropuertos londinenses, como Stansted y Luton, con resultados variopintos. En Gatwick se produjo un cambio bastante radical ya que un éxodo casi masivo de compañías aéreas trasladó sus operaciones a Heathrow poco después de que entrara en vigor el acuerdo definitivo de Cielos Abiertos. Además, Virgin Atlantic tiene una oportunidad única para redefinir la experiencia general en aeropuertos con conexiones entre Londres y Estados Unidos ya que lidera un consorcio que ha propuesto la adquisición del Aeropuerto de Gatwick a la operadora aeroportuaria British Airport Authority (BAA). Si su oferta tiene éxito, el consorcio contará con la oportunidad potencial de modificar la preferencia que tienen los viajeros por Heathrow, ofreciéndoles una experiencia de gran calidad en el aeropuerto de Gatwick.

En términos generales, creemos que no hay un argumento contundente para oponerse a la petición de AA y BA de disfrutar de la misma inmunidad que ya se ha otorgado a otras muchas alianzas en la Unión Europea y en Estados Unidos. Creemos que su aprobación igualará el terreno de juego entre las alianzas de líneas aéreas, aumentará la presión de la competencia y, en última instancia y como resultado, beneficiará a los consumidores.