

SUMMA: LA PARTE DEL LEÓN

Publicación

eltiempo.com

Sección

Lecturas fin de semana

Fecha de publicación

1 de junio de 2003

Autor

Emilio José Archila Peñalosa

Las alternativas: Colombia es una nación consagrada constitucionalmente a la economía de mercado. Esa dedicación implica que creemos que dejar a los particulares la asignación de recursos y excedentes es más inteligente que imponer esa responsabilidad a los funcionarios públicos

Las alternativas: Colombia es una nación consagrada constitucionalmente a la economía de mercado. Esa dedicación implica que creemos que dejar a los particulares la asignación de recursos y excedentes es más inteligente que imponer esa responsabilidad a los funcionarios públicos.

Tal como lo ha dicho la Corte Constitucional, sin embargo, el mercado no es un ícono intocable, sino que la premisa puede ser matizada, en los eventos en que existen otros intereses que constitucionalmente ameritan ser cuidadosos y que, en determinadas circunstancias, puedan reñir con una aplicación exegética de los principios de la libre competencia.

También acorde con la doctrina que ha señalado la Corte, en esos casos las decisiones deben tomarse de forma que las prerrogativas involucradas no sean desaparecidas, sino matizadas por las demás en conflicto.

Dentro de un marco conceptual como el que acabo de resumir, analizar una integración por parte del Superintendente de Industria y Comercio, es una tarea difícil.

La aplicación de las disposiciones de antimonopolios parte de una creencia básica: la protección de la competencia es la mejor manera de cuidar a los consumidores y usuarios, genera eficiencia empresarial y, principalmente, implica la mejor repartición nacional de los recursos productivos.

Desde esa óptica, entonces, es fácil entender que, como lo señala la ley, se deban objetar las integraciones que tienden a producir una indebida restricción a la competencia.

Así, si en una situación de esas características, fuera menester permitir la operación, tendría que tratarse de la existencia de otro interés tan poderoso como el interés de todos los colombianos en que se den los efectos que trae la competencia.

Pero, obvio, aún en un caso como ese, los puntos de vista de los competidores y usuarios no podrían simplemente olvidarse. Deberían crearse mecanismos para asegurar un sano balance.

Para completar el escenario al que se enfrenta el Superintendente, pensemos que tiene el deber de tomar su decisión, antes de la operación, ya que la facultad que le asiste es de objetar o condicionar la integración.

El país conoce lo que yo pensé anticipadamente respecto de la integración de Sam, Aces y Avianca. Pensé y defendí que la operación debía objetarse.

Esa, además de ser la forma como sinceramente creo que se debió leer la ley, era una visión promercado.

Con todo, acepto que puede no ser la única lectura honesta. Una de las otras puede ser la que finalmente seleccionó el Gobierno.

En esa opción, los intereses de la "industria aérea" debían primar. Pero, como no podían abandonarse todos los demás afectados, se pensó que las entidades gubernamentales serían capaces de contrarrestar, con vigilancia, lo que el mercado ya no haría vía competencia. Esa es una Visión Intervencionista.

Nunca vamos a saber cuál hubiera sido el resultado, si se hubiera optado por la opción de mercado.

Pero conocemos lo que no ha ocurrido dentro del marco proteccionista al que nos confiaron las autoridades.

Para las autoridades responsables, ese análisis no debería ser simplemente teórico, ya que la aprobación quedó condicionada al cumplimiento de lo acordado en cada uno de los convenios, a la normatividad vigente, y a los ofrecimientos hechos por las aerolíneas de la alianza en el Código de Conducta.

Por ello, si desaparece alguno de estos fundamentos de hecho o de derecho, la resolución pierde su fuerza ejecutoria, lo cual en términos jurídicos quiere decir que si no se procedía según lo prometido, la autorización desaparecía.

Además, en la legislación vigente está previsto que el funcionario respectivo deba hacer seguimiento de las integraciones para, en caso que se presenten abusos, suspender e, incluso revocar los permisos. Veamos entonces:

Nunca se aprobó una integración: La aprobación que se dio no autorizó una operación de integración. La Aeronáutica dio el sí a la puesta en marcha de los Acuerdos de Itinerario Integrado, de Código Compartido y Contrato de Fletamento. No más.

Por lo tanto, como lo dijo expresamente la Aerocivil, la aprobación de los convenios no implica la desaparición de una o varias de las sociedades involucradas, ni tampoco la creación de un nuevo ente que las sustituya.

Sin embargo, a partir de ese momento la totalidad del negocio y su presentación ha estado integrado y las aerolíneas han asumido comportamientos como si fuesen una sola aerolínea en todos los aspectos.

Ofrecimientos para con las otras aerolíneas: De la información indirecta que se ha conocido, aparece que las demás aerolíneas opinan que Summa no ha cumplido con sus compromisos en relación con ellas, relativos a la celebración de endosos recíprocos en condiciones no discriminatorias; no ha prestado a sus competidores los servicios de asistencia en tierra; no ha renegociado conjuntamente las tarifas existentes respecto a los servicios en tierra para conseguir precios más competitivos; ha discriminado respecto a los acuerdos de prorratio e interlineales; y, no ha puesto a disposición de las aerolíneas competidoras información básica sobre sus rutas, infraestructura y servicios disponibles. Además, no ha sumado sus volúmenes con los de competidores en las adquisiciones de insumos para bajar

costos y extender los beneficios del negocio integrado a todo el sector aéreo colombiano.

Las aerolíneas de la alianza no han liberado ni entregado a la Aerocivil los mostradores y espacios aeroportuarios subutilizados. Tampoco han devuelto a la Aerocivil, ni han puesto a disposición de otros competidores los espacios o facilidades estándar no utilizadas o subutilizadas.

Supuesto en relación con Avianca: En la solicitud se argumentó por parte de las aerolíneas que sólo de esa manera se salvaría Avianca, indicando que a través de unirse lograrían mejoras significativas en eficiencia que permitirían mejorar su capacidad de operación y reducir costos. Esto no ha sido cierto. Prueba de ello es que Avianca y su hermana extranjera se acogieron al Chapter 11, de la ley estadounidense.

En este sentido hay preguntas por resolver: Si para los accionistas mayoritarios es ahora indiferente si se trabaja por conducto de una de las 3 sociedades, qué pasará con los minoritarios de Avianca si se deja que ésta se marche o quiebre? Si la situación de Avianca es de tal gravedad, porque ninguno de los que tiene la obligación de hacerlo ha iniciado un proceso de ley 550 en Colombia? Cómo es que se está procediendo a implementar, forzosamente en nuestro país, decisiones tomadas por un tribunal extranjero?.

Eliminar el riesgo de una indebida restricción de la competencia: Los principales riesgos de la integración se daban en relación con el mercado interno y externo y respecto de otras aerolíneas y los intermediarios. En ninguno de los casos la cosa salió bien.

Competencia en el mercado interno: Las integrantes de Summa indicaron que reducirían el número y la profundidad de los comportamientos abusivos de la posición dominante que adquirieron.

En contraste con esa teórica posición tan generosa, cuando llegó el momento, recientemente, se opusieron muy decididamente al ingreso de nuevos competidores y a la adjudicación de frecuencias para otros.

Igualmente, lograron que a uno de los competidores existentes se le negara un joint venture con Copa para atender el mercado centroamericano, pero lograron para sí uno idéntico con Delta para las rutas a E.U.

Competencia en el mercado externo: No es cierto que el mercado externo sea abierto. Cada país hacia el cual y desde el cual pueden originarse vuelos, tiene que tener un acuerdo con Colombia. En esos acuerdos se indica el número de aerolíneas que podrán operar. Además, debe existir simetría entre los destinos y frecuencias que se permiten a las aerolíneas de cada nacionalidad.

En un número muy significativo de las rutas relevantes para Colombia, las aerolíneas de la alianza Summa son todas las designadas y, no obstante la integración, no han cedido su posición.

Eso quiere decir que en los destinos más apetecidos, mantienen monopolio.

Tampoco han sido más generosos frente a las solicitudes de expansión de frecuencias y destinos en Colombia provenientes de aerolíneas extranjeras.

Frente a los intermediarios: Summa ha afectado los mercados compartidos con otros competidores, ofreciendo tarifas diferenciales excesivamente bajas a través de figuras, como por ejemplo, paquetes turísticos de sus mayoristas.

No han dado igualdad de oportunidades a los intermediarios y agencias de viajes los servicios que comercializan. Ofrecen planes especiales y en condiciones totalmente discriminatoria para otros, como es el caso de los paquetes turísticos de Descubra. Trabajan promociones de millaje adquiridas directamente en las oficinas de la alianza Summa, en detrimento de aquellos tiquetes que se compren a través de las agencias.

Protección de usuarios: Las aerolíneas de alianza manifestaron en reiteradas oportunidades a las autoridades que estudiaron la solicitud de integración, que no habría reducción en la oferta, que no se incrementarían los precios y que no se presentarían cambios injustificados en el itinerario.

Precios: No es cierto que la Aerocivil controle los precios. Lo que existe es una franja, determinada por las mismas aerolíneas que registran sus tarifas. Dentro de esa modalidad de registro, todos pueden cobrar entre la más baja y la más alta de las registradas.

Así, dada la forma como operan las ventas de tiquetes, no es necesario modificar el registro para subir los precios, porque basta que se disminuyan o eliminen las políticas de descuentos.

En otros eventos, han incrementado las tarifas de manera indirecta, al reducir sus ofertas y promociones.

Oferta: Se han cancelado muchos destinos. Pero, mas grave aún, recordemos que desde la óptica del consumidor, la oferta quiere decir destino y momento. No es lo mismo llegar a Cartagena, que llegar a Cartagena el día y la hora que se pretendía o necesitaba.

Y, en ese sentido también existe reducción de oferta, mediante una reducción operativa de los vuelos, que se da cuando se cancelan o unen frecuencias, obligando a los pasajeros a movilizarse en un horario diferente al deseado, según información que contienen los informes del aeropuerto.

Calidad: Cedo la palabra en este punto().

Publicación

el tiempo.com

Sección

Lecturas fin de semana

Fecha de publicación

1 de junio de 2003

Autor

Emilio José Archila Peñalosa