

Fecha: 01-08-2024  
Medio: La Tercera  
Supl.: La Tercera - Pulso  
Tipo: Noticia general  
Título: Latam Airlines y Jetsmart protagonizan duro intercambio en audiencia por frecuencias aéreas

Pág.: 12  
Cm2: 800,5

Tiraje: 78.224  
Lectoría: 253.149  
Favorabilidad: ☐ No Definida

# Latam Airlines y Jetsmart protagonizan duro intercambio en audiencia por frecuencias aéreas

**Ambas aerolíneas** se enfrentaron en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia en su disputa por las frecuencias entre Santiago y Lima. El abogado de Jetsmart cuestionó el actual sistema de asignación: "Permite comprar un monopolio", acusó. "Jetsmart no vuela más porque no quiere", respondió el representante de Latam.

PAULINA ORTEGA

—Este miércoles se llevó a cabo la audiencia ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) por la consulta realizada por Jetsmart en torno al mecanismo de asignación de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima.

El procedimiento de libre competencia fue iniciado por Jetsmart en octubre de 2023, tras perder 9 de las 14 frecuencias aéreas que operaba en la ruta Santiago-Lima, una de las más importantes para Chile. Estas fueron adjudicadas a Latam y Sky Airlines, al poner sobre la mesa mejores ofertas económicas, tal como lo establece la normativa. Ahora la compañía opera sólo tres de las 84 frecuencias que tiene Chile.

El abogado de Jetsmart, Felipe Cousiño, del estudio Alessandri, expuso ante el tribunal los problemas que identificó la aerolínea, partiendo por las frecuencias asignadas por mecanismo directo, sin costo e indefinidamente, lo cual está permitido en el reglamento cuando el interés por estas es sólo de parte de un oferente.

Según la aerolínea, un 72% de las 84 frecuencias fueron asignadas de esta forma. Ninguna de estas se encuentra en manos de Jetsmart, sino que se reparten entre Sky Airlines y Latam, puesto que su ingreso al mercado ocurrió en 2017 y la última asignación se produjo en 2014. Esto, acusa, pondría a estas últimas en una mejor posición



económica en los procesos de subasta, al no tener que pagar por las otras frecuencias.

Sumado a esto, el abogado de Jetsmart argumentó que el proceso de adjudicación "es débil, porque favorece a las empresas dominantes, y genera el riesgo de acaparar frecuencias para dificultar el desempeño de otros competidores. No estamos diciendo que lo quieran hacer, pero se genera ese riesgo porque el único criterio es el económico. Permite comprar un monopolio".

Ante esto, hizo una serie de recomendaciones para modificar los reglamentos. La primera apunta a establecer una tenencia máxima de 40% en frecuencias entre Santiago-Lima, para posibilitar al menos tres operadores. En segundo lugar, un mecanismo de asignación híbrido que pondere tanto la oferta económica como el uso de las fre-

cuencias, por ejemplo, en una relación 7 a 3.

También propuso que la JAC exija un uso promedio mínimo, en un mecanismo similar al de otros países como Brasil, que evalúa las concesiones con un uso inferior del 50%. Respecto a las frecuencias asignadas indefinidamente, Jetsmart propuso una reforma que declare vigencia quinquenal.

## LA DURA RESPUESTA DE LATAM

El abogado de Latam, Santiago Bravo, de Claro & Cía., respondió duramente a la aerolínea, pidiendo que se rechacen las cuatro solicitudes. "Estamos aquí porque Jetsmart quiere aumentar sus chances de éxito en los concursos".

Bravo dijo que tras la licitación de octubre Jetsmart, pese a que redujo significativamente sus frecuencias, siguió operando la

misma oferta de vuelos. De hecho, Bravo recordó que el gerente general, Eduardo Ortiz afirmó en una entrevista con El Mercurio que no afectaría su participación. ¿Por qué? debido a que Perú también tiene disponible otras 84 frecuencias, de las cuales Jetsmart tiene 16, equivalentes al 21%, según el representante de Latam.

En ese sentido, Bravo dijo que las frecuencias aéreas no son escasas, sino que abundantes y subutilizadas. Jetsmart "tiene más frecuencias de las dice que tener y de las que necesita. Tiene 19 frecuencia y eso le basta y le sobra. No vuela más no porque no pueda, sino porque no quiere (...) Si Jetsmart utilizara el 90% de sus frecuencias manteniendo el tamaño de sus aviones estables podría incluso duplicar su oferta anual", dijo.

De hecho, aseguró que Jetsmart es la que menos utiliza sus frecuencias, con un 49% hasta septiembre del 2023, y 57% al cierre del año. Y en las frecuencias peruanas, en tanto, utiliza el 24%. Las cifras de Jetsmart son distintas, señalando que en Chile alcanza un 63,9%, inferior a Sky, pero superior a Latam, que operaría un 39,2%.

Respecto al proceso de licitación, Bravo aseguró que se realizó conforme a la normativa y que "Jetsmart no resultó adjudicada porque no hizo ninguna oferta seria". En ese sentido, sostuvo que las ofertas en las subastas de Latam y Sky han ido aumentando en el tiempo, no así las de Jetsmart. "Esto demuestra que los procesos de licitación son competitivos, al menos entre los que quieren competir y no ganar las cosas por secretaría", añadió.

Finalmente, se mostró en contra del límite de tenencia de frecuencias. "No hay acaparamiento posible porque no hay escasez de frecuencias, hay abundancia. No hay asimetría de costos imposible que no hay explotación al límite, hay holgura", justificó.

"Los datos y la ley demuestran que lo único que quiere el gigante Jetsmart en este procedimiento es un infundado e improcedente trato preferente", concluyó Bravo.

Sky entregó sus descargos por escrito, asegurando que las bases de la licitación y el proceso no tienen elementos anticompetitivos. El foco debería estar, según Sky, en "promover una política de cielos abiertos con Perú, eliminando la regulación actual de cielos restringidos y estableciendo una libertad absoluta de tráfico aéreo entre ambos países con una única política pública que asegure mercados flexibles, abiertos e intensamente competitivos", manifestó la aerolínea. ●