

PELEA JUDICIAL PARTIÓ EN OCTUBRE DE 2023

Ruta aérea Santiago-Lima, ¿el fin del conflicto?: Corte Suprema zanja disputa entre Latam y Jetsmart por licitación de vuelos

N. BIRCHMEIER

La Tercera Sala de la Corte Suprema puso fin a los cuestionamientos por una presunta falta de competencia en la asignación de frecuencias aéreas en la ruta Santiago-Lima. Esta discusión tuvo como protagonistas a las aerolíneas Latam y Jetsmart, enfrentándose con distintas posturas sobre esta materia en el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC).

La pelea se remonta a octubre de 2023, cuando la Junta Aeronáutica Civil (JAC) anunció la licitación para asignar 13 nuevas frecuencias en los vuelos que conectan ida y vuelta a la capital chilena y peruana. En total existen 84 frecuencias en esta ruta.

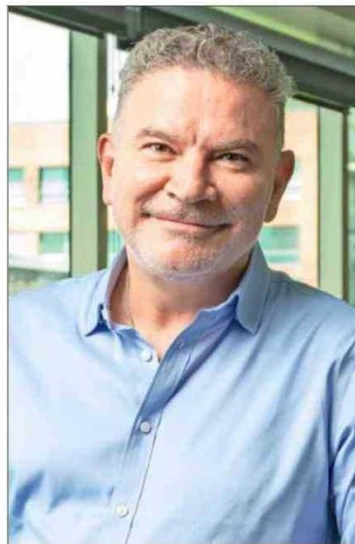
Pese a que Jetsmart intentó frenar el concurso ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), la firma no tuvo éxito en su propósito. En el proceso licitatorio de ese año, la aerolínea *low cost* terminó perdiendo nueve de sus frecuencias semanales a manos de Latam (ganó 10 rutas) y SKY (3 restantes), quedándose con solo 5 salidas para vuelos entre Santiago y Lima.

Jetsmart solicitó al TDLC revisar las reglas establecidas en las bases de licitación pública de las frecuencias aéreas de la ruta Santiago-Lima, para determinar si infringían las normas que fomentan la libre competencia. La aerolínea ligada al fondo Indigo Partners planteó —entre otras cosas— la posibilidad de limitar la tenencia de frecuencias ante un potencial riesgo de acaparamiento en el mercado.

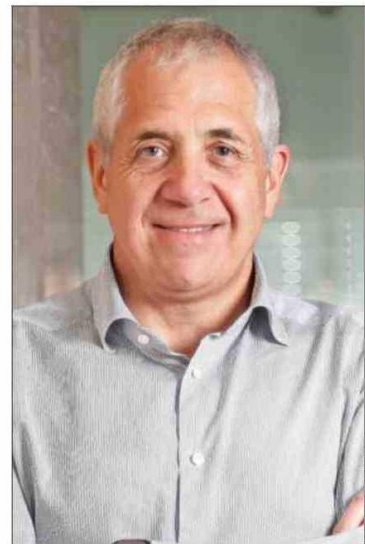
Esta postura no fue compartida por Latam Airlines, aerolínea que ostentaba el mayor número de frecuencias asignadas en esta ruta. La firma sostuvo en esta sede que Jetsmart solo pedía “un trato preferente y un burdo subsidio”.

A inicios de 2025, el TDLC rechazó la solicitud de Jetsmart, por lo que el caso escaló a la Corte Suprema, luego de presentar un recurso de reclamación. El 27 de abril de este año, el máximo tribunal ratificó la deci-

El ministro de Transportes, Louis de Grange, señaló que el fallo del máximo tribunal confirma que el país cuenta con “reglas claras, transparentes y competitivas para la asignación de frecuencias aéreas internacionales”.



Estuardo Ortiz, CEO de Jetsmart.



Roberto Alvo, CEO de Latam Airlines.

sión del TDLC y rechazó la acción legal de Jetsmart.

La Corte Suprema determinó que existe una “ausencia” de riesgos en el proceso de licitación. Además, indicó que “no corresponde la alteración o modificación de las bases en aquello que es materia reglada”, por lo que no resulta pertinente al TDLC iniciar un procedimiento de recomendación normativa al respecto.

Consultados, en Jetsmart señalaron que la empresa “respetó y valora la decisión de nuestro máximo tribunal, así como los avances que este proceso significó para nuestra política aerocomercial, especialmente la apertura de nuevas frecuencias en la ruta Santiago-Lima”.

El ministro de Transportes y Telecomunicaciones, Louis de Grange, aseguró que “esta sentencia entrega certeza jurídica y confirma que Chi-

le cuenta con reglas claras, transparentes y competitivas para la asignación de frecuencias aéreas internacionales (...). Nuestro objetivo es que más aerolíneas puedan operar, que exista igualdad de acceso”.

En la cartera recordaron que Chile y Perú suscribieron un Memorandum de Entendimiento que elevará las frecuencias semanales hasta 168.

Consultada por la propuesta de nuevo reglamento de asignación de frecuencias internacionales que evaluó la JAC en el gobierno anterior, Latam Airlines manifestó: “El método de asignación actual, basado en ofertas económicas, ha demostrado ser eficiente, transparente y objetivo. (...) ya no es necesario referirse a propuestas de reglamento anteriores, pues sus objetivos principales ya están logrados con la ampliación del acuerdo bilateral Chile – Perú”.