

Portazo de la Suprema a JetSmart: No hay riesgos anticompetitivos en licitación de ruta Santiago-Lima

■ El máximo tribunal respaldó lo sentenciado por el TDLC y refrendó el concurso llevado a cabo por la JAC en 2023, donde adjudicó diez de las 13 frecuencias a Latam y tres a SKY.

POR CATALINA VICUÑA

Hasta las dependencias de la Tercera Sala de la Corte Suprema llegaron los argumentos de reclamación de la aerolínea JetSmart en contra de la resolución entregada en enero de 2025 por el Tribunal de la Libre Competencia (TDLC).

Este tribunal respondió a una consulta interpuesta por la firma *lowcost* -con presencia en Chile, Argentina, Perú, Colombia, Brasil, Paraguay y Ecuador- sobre posibles riesgos de anticompetencia en el proceso de licitación llevado a cabo por la Junta Aeronáutica Civil (JAC) para ofertar 13 frecuencias aéreas de la ruta Santiago-Lima en 2023. ¿La conclusión del TDLC? No había riesgos significativos en las bases del concurso.

A más de un año de esta primera negativa y, posteriormente, del ingreso de un recurso de reclamación para ser escuchados por la Corte Suprema, la semana pasada el máximo tribunal se sumó a lo dicho por el TDLC y cerró definitivamente la puerta a la firma *low cost*, reafirmando que dicho concurso no implicaba un riesgo para la competencia en Chile.

A través de una declaración, JetSmart afirmó que respetan y valoran la decisión de la Suprema y que continuarán su apoyo “para propender a mejoras en el sistema de asignación de frecuencias aéreas internacionales y en particular la dictación de un nuevo reglamento”.

Las 13 frecuencias

El origen del conflicto se remon-



JULIO CASTRO

ta a 2023, cuando la JAC abrió un concurso para licitar 13 frecuencias aéreas (13 vuelos de ida y vuelta por semana) entre Santiago y Lima. Para ese entonces, nueve de ellas se encontraban asignadas a JetSmart, pero estas estaban por vencer.

Por lo mismo, en septiembre de ese año la firma presentó una consulta ante el TDLC y, entre otros requerimientos, solicitó revisar si es que las bases de la licitación infringían la libre competencia, argumentando que en esa ruta existían

“claros riesgos anticompetitivos producto del eventual aumento de frecuencias asignadas a los incumbentes que ya son dominantes en ese mercado”.

Días después, fueron publicados los resultados del respectivo concurso: por un periodo de cinco años, la JAC adjudicó diez de las 13 frecuencias a la aerolínea Latam y tres al operador SKY.

En respuesta, tras tomar en consideración antecedentes de la FNE, la JAC, Latam, SKY, entre otros; el

TDLC concluyó que la mayor parte de los problemas identificados por JetSmart no respondían “a un ejercicio discrecional de la JAC” y aquellos que sí dependían de la institución y el respectivo concurso, “no suponen riesgos significativos”.

Pero JetSmart no se rindió. Y, en un recurso de reclamación a la Suprema, pidió modificar la resolución o, al menos, complementarla “con los criterios procompetitivos”. El máximo tribunal, sin embargo, rechazó el recurso.