

JetSmart escala disputa por frecuencias en la ruta Santiago-Lima a la Corte Suprema

La aerolínea apeló contra una resolución del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia, acusando que no aborda los problemas de competencia en la ruta Santiago-Lima. La aerolínea cuestiona la acumulación de frecuencias por actores dominantes y solicita medidas para garantizar condiciones equitativas en el mercado.



LEONARDO CÁRDENAS

JetSmart Airlines interpuso un recurso de reclamación ante la Corte Suprema en el que cuestiona la resolución número 85/2025 del Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC). La aerolínea sostiene que la decisión no aborda los problemas competitivos que enfrenta la ruta Santiago-Lima y que, además, contradice la propia jurisprudencia del tribunal. El recurso, sostiene, busca rectificar la resolución y establecer medidas que garanticen una competencia justa en el mercado.

El conflicto surgió a raíz de una consulta presentada por JetSmart para clarificar las condiciones de las licitaciones de frecuencias aéreas en esta ruta estratégica. En dicha consulta, la empresa planteó preocupaciones sobre la acumulación de frecuencias por parte de competidores dominantes, la falta de vigencia de algunas frecuencias y las

barreras que esto genera para nuevos entrantes al mercado. Sin embargo, el TDLC resolvió que "las bases de licitación pública de las frecuencias aéreas de la ruta Santiago-Lima (...) no generan riesgos significativos que puedan infringir las disposiciones del Decreto Ley N° 211". Para JetSmart, esta conclusión omite problemas críticos que la propia resolución reconoció.

El documento presentado por la aerolínea señala que el TDLC, en sus consideraciones, admitió la existencia de problemas de competencia en esta ruta. En el considerando 156, el tribunal afirmó que "la JAC comparte, en gran medida, las aprensiones formuladas por la consultante". Asimismo, en el considerando 143, reconoció que los efectos de red descritos por JetSmart "podrían disminuir la presión competitiva en los mercados relevantes". A pesar de ello, el tribunal optó por no establecer medidas co-

rectivas ni dictar criterios específicos para abordar estas preocupaciones, lo que, según la aerolínea, constituye una "falta de pronunciamiento respecto de la totalidad del petitorio".

Uno de los ejes centrales del reclamo de JetSmart es la concentración de frecuencias en manos de actores dominantes, como Latam Airlines y SKY Airlines, que poseen 44 y 19 frecuencias sin plazo de vencimiento, respectivamente. La empresa argumenta que esta situación otorga una ventaja competitiva desproporcionada, ya que estas aerolíneas no enfrentan el costo ni el riesgo de participar en licitaciones periódicas. "El efecto que produce la existencia de frecuencias asignadas sin fecha de vencimiento debería ser una de las materias centrales a ser consideradas por parte del tribunal", advierte el recurso.

La aerolínea también criticó la interpreta-

ción del TDLC sobre la supuesta equivalencia entre las frecuencias chilenas y peruanas. Según el tribunal, JetSmart podría mitigar la pérdida de frecuencias chilenas operando con frecuencias peruanas. Sin embargo, la compañía calificó esta solución como inviable, explicando que operar con frecuencias peruanas implica costos adicionales significativos, como los derivados del pernocte de tripulación y aviones, además de barreras regulatorias específicas. "Las frecuencias peruanas no pueden sustituir de manera viable a las chilenas", señala la aerolínea, subrayando que estas limitaciones generan una "afectación competitiva injusta y artificial".

En su presentación, la aerolínea denunció en el recurso que perderá franjas de reserva de espera en el aeropuerto Jorge Chávez de Lima consecuencia directa de la pérdida de frecuencias chilenas en la ruta Santiago-Lima. Según la aerolínea, esto ilustra cómo las condiciones actuales de las licitaciones no solo afectan la operación en una ruta específica, sino que también limitan las posibilidades de crecimiento y expansión en otros mercados. "El vínculo intrínseco entre el slot del aeropuerto Jorge Chávez y la respectiva aerolínea titular impide el ejercicio de los derechos de tráfico chilenos en el aeropuerto más importante de Perú", afirma el documento.

CONTRADICCIÓN

JetSmart acusó al TDLC de contradecir su propia jurisprudencia, al desconocer el carácter de insumo esencial de las frecuencias aéreas, un punto que había sido reconocido en fallos anteriores, dice. En la sentencia N° 44-2006, el tribunal había sostenido que las frecuencias son indispensables para el transporte aéreo y que su concentración puede generar barreras significativas para nuevos entrantes.

La aerolínea también cuestionó la interpretación del tribunal sobre los efectos de red, que, según jurisprudencia previa, aumentan la disposición de los incumbentes a pagar en sistemas de licitación como el actual, desincentivando la entrada de nuevos actores. Para la aerolínea, estos efectos agravan aún más la concentración del mercado, especialmente en la ruta Santiago-Lima, donde los incumbentes ya dominan una parte significativa de las frecuencias.

En su recurso, JetSmart solicita que la Corte Suprema ordene al TDLC corregir la resolución, estableciendo criterios claros y procompetitivos para la asignación de frecuencias, así como medidas para abordar la acumulación de frecuencias sin plazo de vencimiento. La aerolínea enfatiza la importancia de crear un mercado más equitativo, donde todos los actores puedan competir en igualdad de condiciones.

JetSmart cuenta con la asesoría legal de Alessandri Abogados, que se reforzó para este recurso con el abogado Cristián Reyes, jefe jurídico de la Fiscalía Nacional Económica. ●