

En medio de consulta por asignación en tramo Santiago-Lima ante el TDLC: Latam acusa a JetSmart de no querer competir para renovar sus frecuencias

La firma señala que las modificaciones propuestas en el reporte solicitado por la *low cost* “carecen de sustento económico, y que, además, la mayoría son manifiestamente expropiatorias e inconstitucionales”.

N. BIRCHMEIER

Latam Airlines respondió duramente a un informe ingresado por JetSmart al Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC), en el marco de la discusión por la asignación de frecuencias en la ruta Santiago-Lima. Ambas empresas se verán las caras a fines de julio en una audiencia programada en el citado tribunal.

JetSmart presentó una consulta por este tema a inicios de octubre, previo a la licitación de frecuencias efectuada el 23 de dicho mes, proceso en el que la aerolínea *low cost* perdió nueve rutas que se encontraban en sus manos frente a sus competidores Latam y SKY.

En este contexto, JetSmart solicitó un reporte “técnico-económico” a los expertos Patricio Boric Scarpa, Oscar Cabello e Israel Mandler, con el objeto de analizar el “mecanismo de asignación de frecuencias aéreas en rutas restringidas como lo es Santiago-Lima, con el objeto de proponer mejoras tendientes a que dicho mecanismo favorezca la libre competencia”.

Entre las propuestas de los expertos —que fueron utilizadas por JetSmart durante el proceso de consulta pública realizada por la Junta Aeronáutica Civil (JAC) para reformar el actual reglamento— plantearon que se debe avanzar en una modificación de la actual regla de abandono de frecuencias. De esta manera, señalaron que debe tomarse en cuenta la experiencia de la autoridad aeronáutica de Brasil, que considera un promedio mínimo de 90% durante un período de evaluación de 26 semanas para que no se declare el abandono. Esta indicación, según afirman en el reporte, sería apoyada por Latam.



El 31 de julio está fijada una audiencia en el TDLC, donde ambas aerolíneas entregarán sus argumentos sobre la asignación de frecuencias aéreas.

En tanto, los consultores recomendaron que, de manera adicional, la JAC debería aplicar una “tolerancia del 25% cuando declare el abandono, en el caso de aquellos operadores que no dispongan de ninguna frecuencia indefinida”. Agregaron que en el caso de las frecuencias indefinidas, que actualmente solo poseen Latam y SKY en la ruta Santiago-Lima, sean reemplazadas por una vigencia quinquenal (5 años).

Por otra parte, el informe propone que se establezca una “tenencia máxima por operador del 40% de las frecuencias disponibles en esa ruta y en lo posible una tenencia mínima por operador del 17%, lo que incluso podría facilitar la po-

tencial entrada de un cuarto operador”.

Respuesta

Latam Airlines —en un escrito elaborado por sus abogados José Miguel Huerta, Martín Fischer y Cristóbal Martínez— respondió al informe de JetSmart. Manifestaron que los informantes de JetSmart se dan la licencia de formular “graves e infundadas acusaciones” en su contra y SKY Airline S.A., “al punto de decir que las desmedidas ofertas monetarias efectuadas por Sky y Latam en la licitación de 2023 de la JAC, fueron hechas con la intención de establecer barreras a la entrada de nuevos competidores, y concretamente, de excluir a

JetSmart del mercado”.

“Esta acusación no hace más que confirmar la finalidad instrumental de la Consulta de JetSmart: intenta improcedentemente afectar derechos válidamente adquiridos por terceros y modificar la normativa aeronáutica a su antojo, solo porque prefiere no tener que competir para renovar sus frecuencias”, aseveraron los abogados de Latam.

Asimismo, afirmaron que las medidas propuestas en el documento presentado por JetSmart “carecen de sustento económico, y que, además, la mayoría son manifiestamente expropiatorias e inconstitucionales”.

Sobre los cambios a las frecuencias indefinidas, Latam enfatizó que “el carácter indefinido de esas frecuencias no obedece a ninguna interpretación de la JAC. Es lo que dice la

Ley de Aviación Comercial y el Reglamento —y, por lo demás, es como se asignan en la mayoría de los países de la región—”.

En cuanto a la medida de limitar la tenencia máxima de frecuencias en un 40%, “esta propuesta no busca resguardar ni promover la libre competencia en los mercados, sino derechamente asignar cuotas en los mercados en que opera JetSmart para garantizar su permanencia en ellos”. Agregó que “resulta evidente que obligar a Latam a desprenderse de frecuencias para alcanzar el tope de 40% que propone el Informe de JetSmart sería un acto expropiatorio e inconstitucional. Especialmente porque, atendido el número de frecuencias de las que se tendría que desprender, necesariamente se afectarían parte de sus frecuencias indefinidas”.

FRECUENCIAS
 En octubre de 2023 se licitaron 13 frecuencias para Santiago-Lima, donde Latam se quedó con 10 y SKY con 3.