

■ Tanto Sky como Latam argumentaron que no están en contra de hacer cambios, pero que este reglamento se está gestionando con “prisa”.

POR BLANCA DULANTO

Otro cara a cara vivieron las aerolíneas nacionales y el Ministerio de Transportes en el marco de la polémica por la ruta Santiago-Lima.

En la sesión de la Comisión de Obras Públicas, los distintos actores envueltos en dicha controversia pudieron dar cuenta de cómo se ha avanzado en este tema en los últimos meses y plantear sus inquietudes sobre la nueva propuesta de reglamento para asignar las frecuencias restringidas.

El ministro de Transportes, Juan Carlos Muñoz -acompañado por el Secretario General de la Junta de Aeronáutica Civil, Martín Mackenna- explicó ante los diputados la propuesta de reglamento que publicó la cartera en julio pasado y afirmó que “el reglamento que estamos modificando lo hemos hecho a través de un proceso que consideramos muy informado y muy participativo para todos los actores que están involucrados”.



El trayecto Santiago-Lima es muy apetecido por las aerolíneas.

Gobierno ante polémica por ruta Santiago-Lima: “Llevamos dos décadas abordando el tema”

En ese sentido, el secretario de Transporte indicó que la segunda versión de la propuesta normativa recoge aquellos puntos que le transmitieron las empresas en las

consultas públicas realizadas y “que apuntan a que nuestro reglamento sea el mejor posible”.

Por su parte, la fiscal de Sky, Teresita García, sostuvo que “estamos

abiertos a los cambios, pero en la medida de que estos se basen en un análisis profundo y con el debido respaldo de que van a procurar efectos positivos”. Dicho esto,

advertieron que hasta ahora no han tenido acceso a los sustentos técnicos y económicos que permitan validar que efectivamente va a producir mayor competencia, y -en esa línea- argumentaron que “nos embarcamos en un cambio veloz de la regulación”.

El director de asuntos corporativos y sostenibilidad de Latam, Juan José Tohá, coincidió con Sky en que esto se está gestionando con “prisa”, además de estar de acuerdo en que este nuevo reglamento tiene efectos retroactivos en las frecuencias ya asignadas lo que -en sus palabras- “genera un grado de incertidumbre que evidentemente no favorece la inversión y que no favorece que las empresas puedan planificar o realizar inversiones en esta ruta”.

Por su parte, el country manager de JetSmart, Pedro Asenjo, afirmó que este es un “tema histórico” y señaló que “si bien no corrige el problema de la frecuencia indefinida, apunta a evitar la especulación y el acaparamiento sin uso”.

A modo de conclusión, el ministro de Transporte, en una segunda intervención, indicó a las empresas que “esto no se ha trabajado con prisa, llevamos dos décadas abordando el tema y creo que llegó el momento de poder hacer un ajuste que yo creo que va a ir en beneficio de la industria en la línea del precio y calidad por una mayor competencia”.