

Martín Mackenna, secretario general de la autoridad aeronáutica, asegura que ven una competencia “poco equitativa” con la existencia de la actual situación de mercado.

N. BIRCHMEIER RIVERA

Los problemas de competencia en la aviación comercial entre Chile y Perú persisten como una de las principales preocupaciones del Ejecutivo en materia de transporte aéreo. La Junta Aeronáutica Civil (JAC) manifestó su inquietud por la presencia de frecuencias indefinidas en la ruta Santiago-Lima, dado que, a su juicio, constituye un factor de asimetría entre los operadores locales que participan en este tramo.

Lo anterior fue uno de los factores que impulsaron la decisión de JetSmart de presentar una consulta ante el Tribunal de Defensa de la Libre Competencia (TDLC) para analizar las asignaciones de frecuencias en la ruta Santiago-Lima, que vivirá su primera audiencia pública este miércoles en dependencias del tribunal. La firma *low cost* acusa enfrentar una desventaja frente a sus competidores Latam Airlines (44) y SKY (17) que ostentan frecuencias indefinidas, o sin plazo de expiración, las que fueron otorgadas entre 2011 y 2014.

Negociaciones con Perú

Martín Mackenna, secretario general de la JAC, afirma que este escenario representa “un problema en un mercado tan importante como Perú”. Según la autoridad, el país vecino es uno de los principales destinos de los pasajeros chilenos, aportando “un 8%

JetSmart y Latam Airlines harán esta jornada sus alegatos en audiencia pública ante el TDLC

JAC: Disputa por frecuencias indefinidas en ruta Santiago-Lima se destrabaría con cielos abiertos con Perú

de los turistas de Chile, mientras que los chilenos aportamos casi un 25% de los turistas (de Perú)”.

Si bien las frecuencias indefinidas fueron asignadas por la autoridad hace más de una década, en el Ejecutivo explican que esto ocurrió en una época en que existían menos operadores y había más frecuencias disponibles de las que eran requeridas, por lo que se entregaron sin licitación y sin plazo de caducidad. Sin embargo, este panorama cambió a partir de 2015, cuando comenzaron a realizar concursos para otorgar las rutas en este mercado por un período de 5 años para su uso.

En su diagnóstico, Mackenna comenta que el problema radica en el número limitado de frecuencias, con 84 en total, en medio de un mercado que ha crecido exponencialmente en los últimos años. “Hay una asimetría que se genera en la competencia a plazo y frecuencias indefinidas. Es un tema que nos preocupa”.

En medio de los reclamos de JetS-

Martín Mackenna, secretario general de la JAC.



“Hay una distorsión, una competencia que se da de manera poco equitativa con la existencia de estas frecuencias indefinidas”.

MARTÍN MACKENNA, SECRETARIO GENERAL DE LA JAC

mart ante el TDLC, el regulador asegura que trabajan para cambiar este panorama y fortalecer la competencia en el tramo Santiago-Lima. Afirma que una de las vías es la negociación con su par de Perú para alcanzar un acuerdo de cielos abiertos, tal como se firmó con Argentina en abril de este año.

“Nuestra mirada es siempre buscar políticas que fortalezcan la competencia y de esa forma permitan tener mejor acceso a los pasajeros, mejor calidad de servicio, tarifa más baja, y en ese sentido, los planteamientos sobre la legalidad de las bases (...) hay una distorsión, una competencia que se da de manera poco equitativa con la existencia de estas frecuencias indefinidas”, dice. “Si uno logra tener tercera y cuarta libertad, que es la capacidad de viajar desde Chile a Perú, ida y vuelta, que es lo que tenemos con todos los países de la región, se acaba el problema incluso desde el punto de vista

del reglamento”, comenta.

Mackenna afirma que la JAC desde 2017 está en conversaciones con Perú para alcanzar un acuerdo de cielos abiertos. “En 2011, cuando se triplicaron las frecuencias (84), había 600.000 pasajeros; mientras que en 2019 ya había más de 1,9 millones de pasajeros. A todas luces, debemos sentarnos a negociar con la autoridad peruana más frecuentemente”, sostiene.

No obstante, a pesar de que han reactivado con mayor fuerza las tratativas en el último año —en julio viajaron al país vecino para avanzar en las negociaciones—, todavía no tienen una fecha para que se concrete el convenio. Por lo tanto, están analizando distintas alternativas para abordar el problema de las frecuencias indefinidas en la ruta Santiago-Lima, desde un proyecto de ley o cambios normativos. Esto, luego del intento fallido en tribunales de recuperar 23 frecuencias sin plazo de Latam Airlines.

“Seguimos negociando con Perú. Si llegamos a tener buenas novedades con Perú, tal vez se acaba el problema. Pero como no sabemos cuándo se va a acabar el problema, en el fondo, siempre vamos revisando las mejores alternativas”, dice. “Siempre hay distintas medidas que se pueden tomar, pero hoy en día estamos con el foco en el reglamento y en tratar de seguir ampliando el tema de la negociación con Perú, pero no se descarta nada”, dice la autoridad.

Nuevo reglamento

Ad portas de la audiencia pública en que JetSmart y Latam Airlines —junto a la JAC y la Fiscalía Nacional Económica (FNE)— realizarán sus alegatos ante el TDLC por las asignaciones de frecuencias aéreas en el tramo Santiago-Lima, la JAC puso en consulta una propuesta para modificar el reglamento de licitación para otorgar frecuencias a los operadores locales en vuelos internacionales.

Entre los cambios que propone, figura el aumento en los plazos de otorgamiento de las frecuencias, pasando de 5 a 8 años. Asimismo, plantean modificar el mecanismo para elegir al ganador de la licitación, priorizando al operador que proponga el “mayor porcentaje de uso de todas las frecuencias aéreas internacionales” en lugar de privilegiar la mayor oferta económica. También prevén fortalecer reglas en el abandono de frecuencias aéreas que favorezcan una mayor competencia.

Mackenna detalla que este reglamento apunta a que los operadores sean más eficientes, sobre todo en las frecuencias más antiguas (indefinidas), para no ser declaradas en abandono, otorgando la posibilidad a otros interesados de presentar una oferta por dicha operación. Si bien el porcentaje mínimo de uso en cada frecuencia dependerá de cada ruta, en el caso de Santiago-Lima señala que un rango de entre 80% y 90% sería razonable de analizar.

Vida Empresarial

INICIATIVA PIONERA EN CHILE Y SUDAMÉRICA:

Cervecería AB InBev, Lipigas y Transportes San Gabriel lanzaron la primera flota de camiones a BioGNL de larga distancia

Este proyecto sostenible busca reducir el consumo de casi dos millones de diésel al año, reduciendo así más de cuatro mil toneladas de emisiones de dióxido de carbono.

Cervecería AB InBev junto con Lipigas y Transportes San Gabriel anunciaron la primera flota de camiones de larga distancia en Chile y Sudamérica 100% carbono neutral y circular, a través del uso de Biogás Natural Licuado o BioGNL.

El hito se enmarca en el compromiso de la compañía —que agrupa a marcas como Corona, Budweiser, Stella Artois, Beck's— para avanzar hacia una operación sostenible mediante la reducción del consumo de más de 1.800.000 litros de diésel al año, eliminando más de 4.700 toneladas de emisiones de CO₂, equivalentes a un 20% de las emisiones de gases contaminantes de la operación total de transporte de la empresa.

El beneficio de la nueva flota de 30 camiones es comparable a sacar de circulación más de 1.500 vehículos benzineros. Asimismo, desde Cervecería AB InBev indican que este proyecto facilitará una rápida adopción por parte de otras empresas para avanzar hacia la carbono neutralidad y reforzar el liderazgo de Chile en materia de sostenibilidad.



El hito realizado en Cervecería AB InBev congregó a representantes de las empresas, ejecutivos y autoridades, quienes conocieron el proyecto, su impacto y puesta en marcha en el país.



Ángel Matucci, gerente general de Lipigas; José Antonio Alonso, director de Asuntos Corporativos e Impacto Positivo de Cervecería AB InBev; Javiera Petersen, subsecretaria de Economía y Empresas de Menor Tamaño, y Maximiliano Proaño, subsecretario de Medio Ambiente.



Sebastián Calderón, gerente general de Grupo San Gabriel; Esteban Rodríguez, gerente GNL, Biocombustibles e Hidrógeno Verde de Lipigas; y Hernán Mendoza, gerente de Operaciones de Cervecería AB InBev.



Sironi Jara, jefe de Asuntos Corporativos de Grupo San Gabriel; Julio Maturana, jefe de la División de Combustibles y Nuevos Energéticos del Ministerio de Energía; y Ana María Salinas, gerente de Asuntos Corporativos y Sostenibilidad de Lipigas.



Roberto Parra, gerente de Asuntos Corporativos e Impacto Positivo de Cervecería AB InBev; Kasandra Pérez, gerente de Vinculación con Empresas Socias en Acción Empresas; y Christian De Lannoy, embajador de Bélgica.



Nicolás Hidalgo, subgerente GNL, Biocombustibles e Hidrógeno Verde de Lipigas; Lucía Reyes, seremi del Medio Ambiente de la Región Metropolitana; y Germán Mignone, director de Logística de Cervecería AB InBev.



Lucía Reyes, conductora de uno de los camiones que forma parte de la primera flota de larga distancia en Chile y Sudamérica 100% renovable.



Rodrigo Valladares, seremi de Transporte de la Región Metropolitana; Hernán Mendoza, gerente de Operaciones de Cervecería AB InBev; e Iván Morán, seremi de Energía de la Región Metropolitana.