

TORMENTA EN EL JORGE CHÁVEZ

Su ampliación otra vez genera controversia

Turbulencia. ¿Qué hay detrás del pedido de posponer hasta el 2035 la entrega del 100% del nuevo terminal de pasajeros, hecho por LAP al Gobierno? El concesionario afirma que sí cuenta con la inversión para la obra. ¿Es así?



CARLOSHURTADO DE MENDOZA

Hablando estrictamente en términos financieros, es posible decir que los últimos dos años no han sido buenos para Lima Airport Partners (LAP), el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh). Según su Memoria Integrada 2020, por ejemplo, sus ingresos por operar nuestro primer terminal aéreo cayeron en 65,1% ese año respecto del 2019, quedándose con US\$135,49 millones. Y aunque para este 2021 la situación mejorará, aún estará lejos de lo conseguido en ‘tiempos de normalidad’, o pre-pandemia.

Ahora, si la mirada es todavía más estricta, se podrá notar que la utilidad neta de LAP el año pasado (cuando la emergencia sanitaria fue más grave) se redujo a la décima parte de lo registrado por la empresa en el 2019, situándose en los US\$9,61 millones.

Dicho esto, queda claro que, para la lógica de un banquero o para la de un ciudadano común y corriente, este no era el mejor momento para que la firma invierta US\$1.200 millones en ampliar el Jorge Chávez. No obstante, tenía que hacerlo, tal como dicta la séptima adenda al contrato de concesión que firmó con el Estado peruano en el 2017.

“Esas obras son imposter-

450

Millones de dólares precisa la primera fase de ampliación del aeropuerto, que se entrega en el 2022

Incluye a la nueva torre de control y segunda pista.

100%

Del tráfico doméstico se estaría recuperando el próximo año, con relación al 2019, según aerolíneas como Latam y Sky

Entre el 2024 y 2025 se recuperaría el internacional.

gables, pase lo que pase, porque ya vienen retrasadas por lo menos una década, y porque su programación le costó al Estado peruano la ampliación de la concesión de LAP hasta el 2041, cuando originalmente debía ser sólo hasta el 2031”, anota a Día1 Carlos Gutiérrez, gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI).

El ejecutivo añade que ya antes de la emergencia sanitaria, en el 2019, era evidente la urgencia de ampliar nuestro primer terminal aéreo. “El aeropuerto terminó ese año con cerca de 24 millones de pasajeros atendidos en sus instalaciones, es decir, el doble de su capacidad original”, precisa. “En las horas punta no entraba un alfiler”, recuerda.

Siguiendo esa línea, y si no hubiera llegado la pandemia del COVID-19, el concesionario esperaba operar con 25 millones de pasajeros en el 2020, ha dicho su gerente general, Juan José Salmón. “Pero sólo se logró trabajar con 7,04 millones de viajeros, lo que significó una caída del 70% frente al año anterior”, explica en su Memoria.

“El coronavirus nos ha obligado a replantear las cosas”, ha comunicado Salmón durante estos días, cuando el pedido de postergar parte de las obras en el aeropuerto, solicitado por LAP al Gobierno peruano, provocó una gran controversia en el sector aerocomercial y terminó siendo rechazado por el Ejecutivo, a través del Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Pero como el concesiona-

rio ha dicho que no se quedará de manos cruzadas, vale la pena disgregar su propuesta. ¿En qué consiste? La fórmula implica reorganizar la construcción del nuevo terminal de pasajeros del AIJCh. Su plan ya no es entregarlo 100% terminado en el 2025, como precisa el contrato que firmó con el Estado, sino ir edificándolo por módulos (una primera parte en el 2025 y, la segunda, en el 2035), a medida que se reactiva y crezca la demanda de los usuarios. Para ello, indica que será necesario seguir utilizando el primer terminal (el actual), hasta que el nuevo esté completo.

“El planteamiento, de paso, evitaría que LAP tenga que invertir, entre este año y el 2025, los US\$700 millones que cuesta el nuevo terminal completo, prorrateando esa inversión hasta el 2035. Es algo que le viene bien, tras haberse prestado US\$450 millones de la banca internacional para financiar la construcción de la nueva torre de control y la segunda pista de aterrizaje del Jorge Chávez, que sí avanzan según lo dispuesto y serán entregadas en el 2022”, comenta Miguel Mena, experto en la industria aérea y socio del estudio CMS Grau.

Tiene sentido ahorrar gastos en tiempos de crisis, sin duda, aunque Salmón se ha apurado en desmentir que el pedido de su compañía se haya dado por un tema financiero. “Nuestra concesión no se mide en base a hitos de inversión, sino en base a mantener determinados niveles de servicio y a entregar infraestructura en determinado momento del

LAS CIFRAS DEL TERMINAL AEROPORTUARIO

Sobre la empresa

Contrato de concesión suscrito entre LAP y el Estado peruano, para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Jorge Chávez, situado en la Provincia Constitucional del Callao, Perú. Operan desde el 2001 y la concesión tiene vigencia por 40 años.



Accionariado de LAP

Fraport

80,01%

IFC*

19,99%

*Brazo inversor del Banco Mundial

Impacto en el 2020



Impacto de más de US\$ 1.400 millones en el PBI



Generación de cerca de 90.000 empleos directos, indirectos e inducidos, equivalentes al 51% del empleo formal en el Callao



Transporte del 90% del valor de las exportaciones y recepción del 58% de los turistas en el Perú, quienes gastaron cerca de US\$ 2 mil millones en el país

“Las obras [en el aeropuerto] no se pueden postergar, porque ya vienen retrasadas al menos una década”, anota Carlos Gutiérrez, gerente general de AETAI.

tiempo”, explicó a El Comercio la semana pasada.

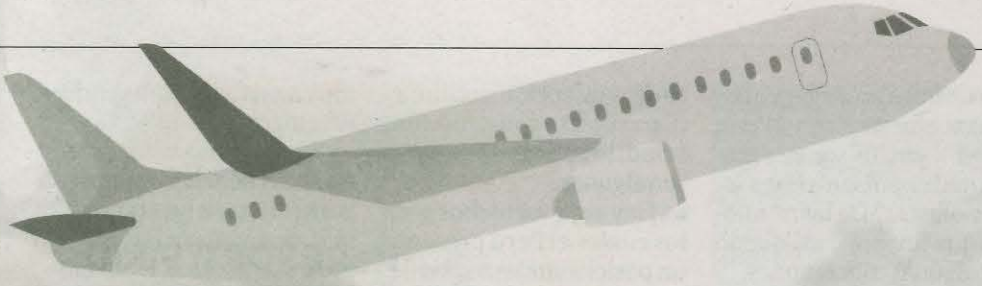
Es más, la cabeza de LAP ha señalado que, en una reciente reunión que sostuvo con el ministro de Economía y Finanzas, Pedro Francke, a propósito de su planteamiento, le aseguró que el financiamiento de esta obra era “100% bancable”.

RECUPERACIÓN DEL TRÁFICO

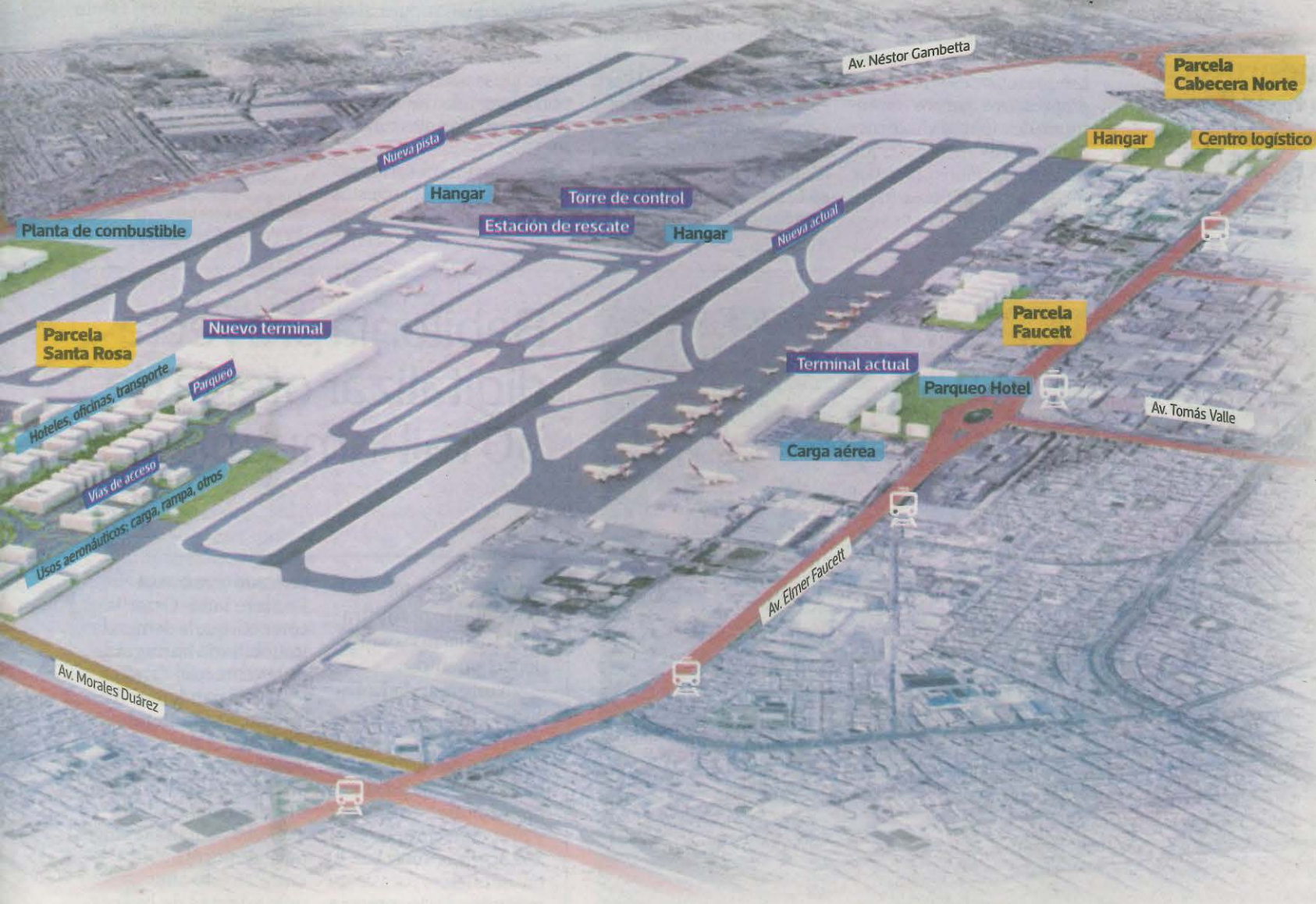
En tanto se resuelve la controversia, varios de los ‘stakeholders’ de esta industria, como las aerolíneas, parecen mejorar sus expectativas de recuperación respecto a los niveles pre-pandemia, al menos a nivel local.

Tal es el caso de Latam Airlines Perú y Sky Airline Perú, la primera y segunda línea aérea del ranking de las que más pasajeros transportan dentro de nuestras fronteras.

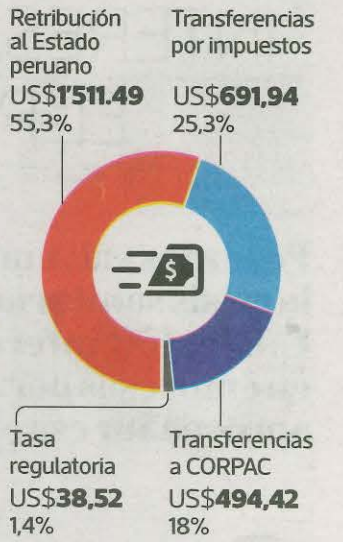




Plan transformacional de infraestructura aeroportuaria



Composición de las transferencias al Estado peruano por US\$2.734,37 mlls. entre los años del 2001 al 2020



Evolución de ingresos por operación (millones US\$)



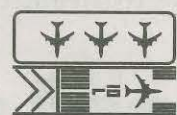
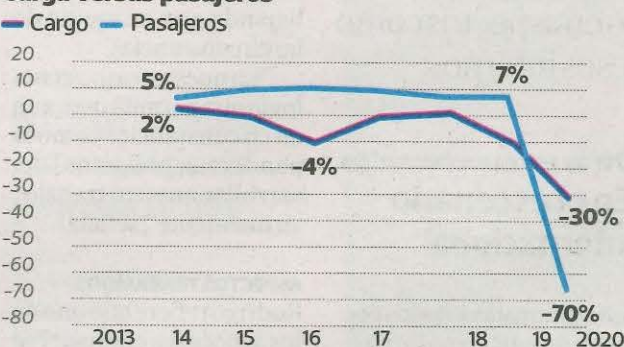
Evolución de la utilidad neta (millones de US\$)



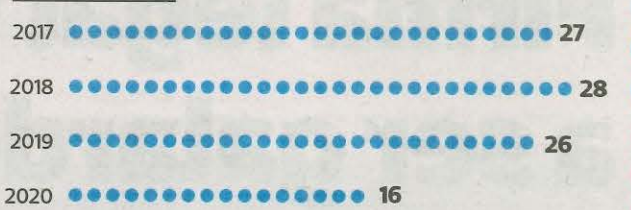
Evolución del EBITDA 2001-2020 (millones de US\$)



Carga versus pasajeros



Número de aerolíneas nacionales e internacionales



Lima Airport City, el futuro

Proyecto. El objetivo de largo plazo de LAP es convertir al Jorge Chávez en una 'ciudad aeropuerto', con hoteles, comercios y oficinas.

El plan de mediano y largo plazo de Lima Airport Partners (LAP), concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, es convertir a nuestro primer terminal aéreo en la primera 'ciudad aeropuerto' de Latinoamérica.

El proyecto es de tal magnitud que tiene un horizonte de concreción que podría

abarcar más allá del fin de la concesión de LAP, es decir, para después del 2041.

En su Memoria Integrada 2020, la empresa detalla de qué se trata este desarrollo. A grandes rasgos, consiste en implementar un amplio portafolio de servicios en el Jorge Chávez, más allá de los netamente aeroportuarios. Es así que el aeropuerto contará con hoteles, centros comerciales y hasta oficinas, además de los centros logísticos. El plan lleva por nombre Lima Airport City.

LAP no haría estas inversiones, sólo las canalizaría.

En sus respectivos diálogos con nuestro suplemento, tanto Manuel Van Oordt, CEO de Latam, como José Raúl Vargas, gerente general de Sky, coinciden en que el próximo año alcanzarán sus números del 2019 a nivel doméstico, y proyectan que, a escala internacional, lograrán algo equivalente entre el 2024 y 2025.

Ambos ejecutivos, además, hacen énfasis en que es

urgente que LAP cumpla con la entrega de las obras de ampliación del Jorge Chávez en los plazos acordados con el Estado, sin retrasos.

La posibilidad de que, prontamente, nuestro primer terminal aéreo esté de nuevo saturado, como en el 2019, es tan evidente para estos jugadores que en Sky, por ejemplo, estudian la alternativa de implementar una segunda base de opera-

ciones en el interior del país. "Sabemos que, por las limitaciones de infraestructura, Lima se va a congestionar", explica Vargas.

Por un camino similar estarían optando en JetSmart, la línea aérea chilena que está ingresando al Perú de forma paulatina (primero con vuelos internacionales y, luego, los domésticos). Fuentes de Día1 señalan que ubicaría su base en Arequipa.

Con Avianca centrando sus 'hub' en Bogotá y San Salvador, y con Viva haciendo lo propio en Medellín, no hace falta ser un experto en el rubro aéreo para notar que las esperanzas del Jorge Chávez como 'hub' de Sudamérica descansan en cuánto les facilite el tráfico a las sureñas Latam, Sky y JetSmart, precisamente.

¿Lo hará?