

Un aeropuerto para el futuro inmediato

Actualmente, el accionariado de Lima Airport Partners (LAP), concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, tiene la siguiente composición:



80,01%



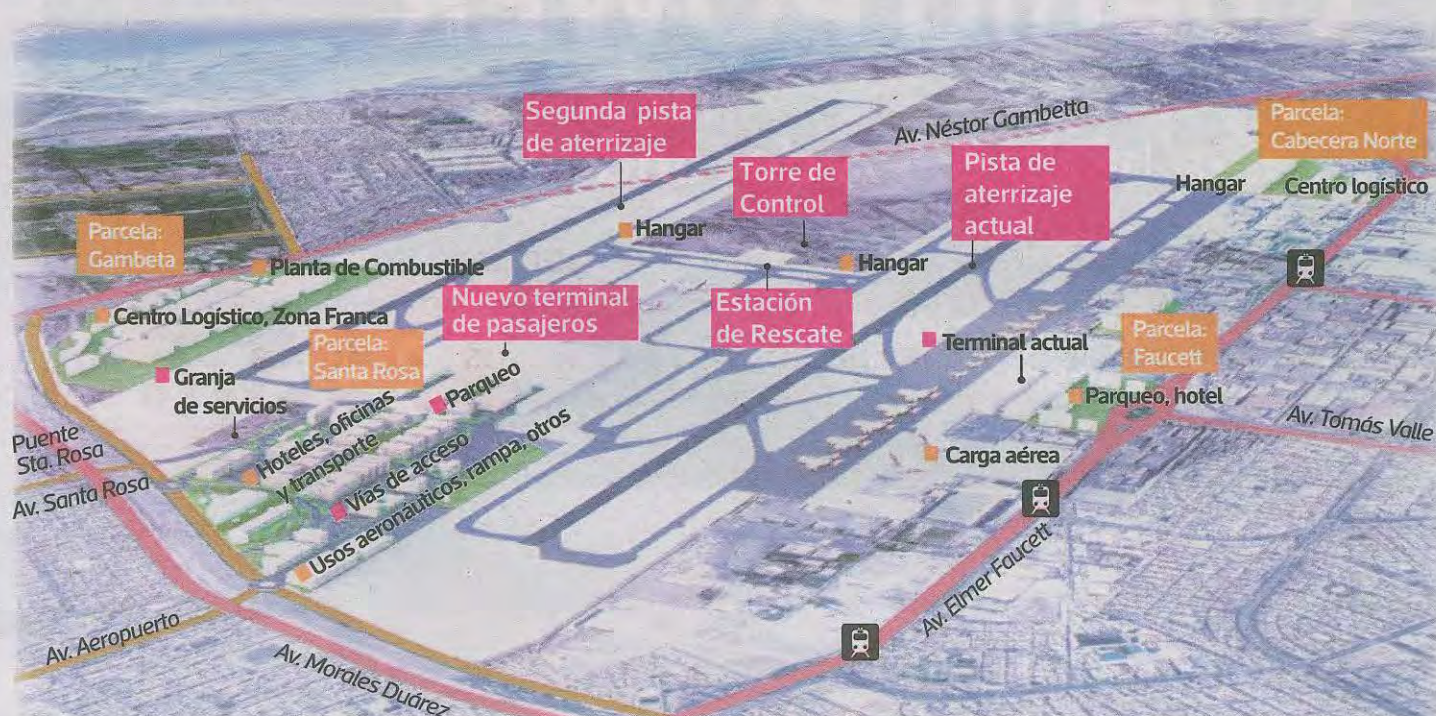
19,99%

Plan transformacional de infraestructura aeroportuaria

■ Expansión del aeropuerto
(inversión de LAP)

■ Ciudad aeropuerto
(inversión de terceros)

🚆 Línea 2 del Metro de Lima



Ampliación del Jorge Chávez en su hora clave

Críticas. Concesionario LAP y el MTC podrían acordar que se postergue la entrega total del nuevo terminal de pasajeros, para después del 2025.

CARLOS HURTADO DE MENDOZA

Nada más claro que los estados financieros de una empresa para prever si cumplirá o no con sus planes de inversión. Se trata de una regla universal con la que se analiza a todas las compañías del mundo y, en el caso de Lima Airport Partners (LAP), el concesionario del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (AIJCh), sus números dicen

que, en estos tiempos, no les resulta buen negocio invertir en la ampliación total del principal aeropuerto del Perú.

Para entenderlo habría que revisar la Memoria Integrada 2020 de LAP. Según ese documento, sus ingresos por operar el Jorge Chávez cayeron 65,1% en el 2020, respecto del 2019 (sumando US\$135,49 millones), y su utilidad neta se redujo a la décima parte, en la misma comparación (frisando los US\$10 millones).

Con ese precedente, y en medio de la crisis sanitaria provocada por el COVID-19, ha cumplido con encargarse la primera parte de las obras en el aeropuerto, es decir, la segunda pista de aterrizajes y la nueva torre de control, valuadas en unos US\$500 millones y que entregará al Estado el próximo año.

Pero, con respecto a la segunda fase, que corresponde al nuevo terminal de pasajeros (que requiere más de US\$1.000 millones), ha pedido al Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) construirlo por módulos, y ya no entregarlo 100% concluido en el 2025, como indica su contrato de concesión.

“Me queda claro que ese pedido responde a un tema financiero, de cuidar su flujo de caja y su endeudamiento, y no al efecto pandemia”, señala Alfonso Garcés, socio del estudio Guzmán, Napurí & Segura Abogados. Y sus palabras toman fuerza si se recuerda lo que acaba

2041
Es el año en el que vence la concesión de LAP en el Jorge Chávez

Su contrato fue ampliado 10 años por las demoras del Estado para sanear los terrenos donde se edifica la ampliación.

Evolución de ingresos por operación 2001-2020
(en millones de dólares).



Fuente: Lima Airport Partners (LAP)

de referir, la semana pasada, Stefan Schulte, CEO de Fraport (firma que posee el 80% de las acciones de LAP), quien en conferencia con sus 'stakeholders' ha indicado que la propuesta del concesionario "es más barata de construir".

INTERPRETACIÓN Y SANCIONES

Garcés responde, sin embargo, que el asunto aquí es que no se trata de las finanzas de LAP, sino de "su obligación por contrato de entregar la ampliación completa del Jorge Chávez en el 2025".

Pero lo cierto es que, a juzgar por las acciones que hemos visto los últimos días,

esa obligatoriedad comienza a estar en duda.

"Ya la presidenta de Ositrán, Verónica Zambrano, ha dicho que el contrato de concesión no puede ser interpretado a favor de la propuesta de LAP, pero también ha indicado que legalmente es posible que entre el concesionario y el MTC, se pongan de acuerdo para modificarlo", apunta al respecto Miguel Mena, socio del estudio CMS Grau.

Si ello ocurre, con la opinión en contra de Ositrán y la Contraloría, ¿habría razón para denunciar a los funcionarios involucrados? Lo sabremos a fin de mes.