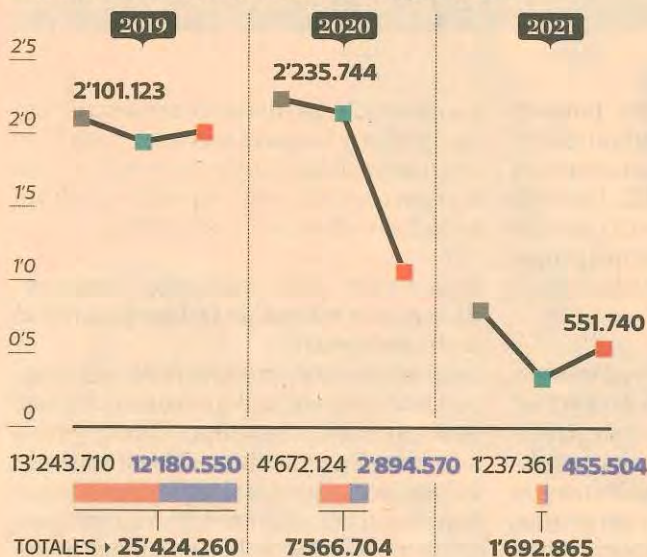


TRÁFICO DE PASAJEROS 2020 - 2021

OPERACIONES EN OCHO 'HUBS' NACIONALES

■ Enero ■ Febrero ■ Marzo ■ Doméstico ■ Internacional

LIMA: Aeropuerto Internacional Jorge Chávez



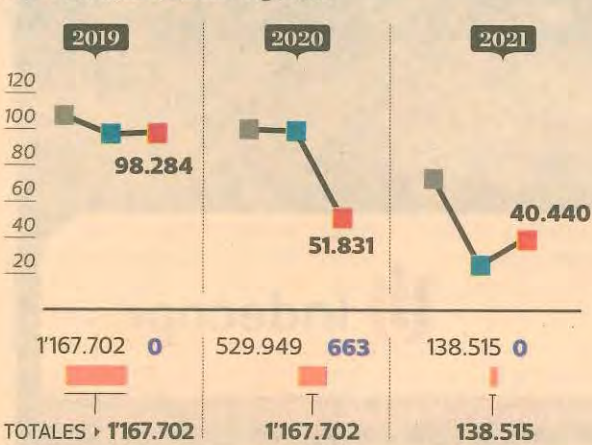
CUSCO: Aeropuerto Internacional A. Velasco Astete



AREQUIPA: Aeropuerto Internacional A. Rodríguez Ballón



IQUITOS: Aeropuerto Internacional Coronel FAP Francisco Secada Vignetta



VOLAR CON PANDEMIA

El futuro de los principales aeropuertos del país

Avance. En el Perú hay nueve aeropuertos consolidados como 'hubs' dentro de nuestras fronteras. Pese a la caída del tráfico por el coronavirus, esperan recuperar el 100% de sus operaciones en el 2023, en el mejor de los casos.



CARLOSHURTADO DEMENDOZA

Ubicada casi al centro de Cajamarca, Chota es una provincia que por estos días se ha convertido, también, en el corazón del país. Todos los reflectores han apuntado hacia esta ciudad—de la que es originario el candidato presidencial Pedro Castillo—a raíz del reciente debate que ha protagonizado con su contrincante en la segunda vuelta electoral, Keiko Fujimori.

Lo paradójico es que, aunque el evento ha sido multitudinario (aún en tiempos de pandemia), que los asistentes, periodistas e incluso los propios candidatos hayan llegado a la cita no ha sido fácil. Y es que Chota puede haberse convertido en el foco del interés nacional por estas fechas pero, por ahora, no tiene aeropuerto, lo que condiciona su acceso básicamente por vía terrestre desde la propia Cajamarca, o desde los aeropuertos de Chiclayo o Jaén.

Una situación así se explica por la poca conecti-

vidad aérea que sufre el Perú, y este es un déficit poco atendido que solo notamos cuando hay desastres naturales como el terremoto de Pisco o el fenómeno de El Niño, o cuando, como ahora, el impredecible devenir de las elecciones presidenciales lleva el debate de la segunda vuelta electoral hasta la Plaza de Armas de Chota.

Lo cierto es que, pese a esta carencia de rutas aéreas, algunos aeropuertos en el país han logrado posicionarse como centros de conexiones, o 'hubs', desde donde se abastece la demanda de viajeros hasta ciudades con menos población, como es el caso de la reciente sede del debate presidencial. Uno de estos 'hubs' es, precisamente, Chiclayo, y hay otros ocho distribuidos en el norte (Piura y Trujillo), oriente (Iquitos), centro (Jauja), la capital Lima, y al sur (en Arequipa y el Cusco).

¿Cómo les ha ido a estos 'hubs' domésticos durante estos meses de pandemia? Según el Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (Mincetur), la data más actualizada nos dice que en el primer trimestre de este año ninguno ha superado el 50% de su tráfico si se le compara con el mismo período del 2020, y eso que el último mes de ese período—es decir, marzo—sí fue afectado

Panorama a futuro Oportunidades al norte y sur

1. Impulso 'low cost'

De acuerdo a Miguel Mena, experto del estudio CMS Grau, la consolidación de la oferta de aerolíneas 'low cost' podría beneficiar al bloque de aeropuertos del norte del país, pues más de una los usa como 'hubs' de sus operaciones y eso irá creciendo.

2. El arribo de JetSmart

De hecho, la 'ultra low cost' JetSmart vuela entre Santiago de Chile y Trujillo, y puede hacer más apuestas de este tipo con otros aeropuertos del interior, destaca Mena. La aerolínea debería comenzar a operar dentro de nuestro país desde octubre de este año.

2. El rentable circuito sur

Por otro lado, en AETAI destacan el valor del triángulo sur, conformado por Arequipa, Cusco y Puno. En el 2019, Cusco se conectó con 8 destinos internacionales directos.

por el cierre de aeropuertos a nivel nacional, debido al coronavirus.

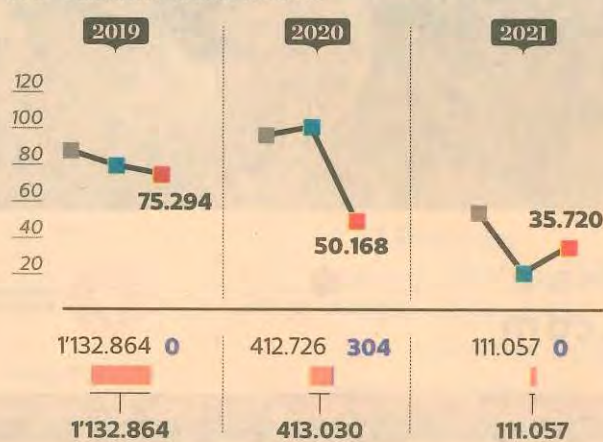
OLA DE PROBLEMAS

Son varias las causas de este reducido tráfico y, claro, todas tienen como raíz común la segunda ola de contagios por COVID-19, que todavía afecta mortalmente a nuestra población. De todos esos problemas, para Carlos Gutiérrez, gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), el principal obstáculo ha sido la disposición del Gobierno de pedir a los pasajeros la presentación de su prueba (molecular o antigénica) indicando que no son portadores del virus, para poder volar dentro del Perú. "Esta medida, dictada en febrero, provocó una caída del 65% en el tráfico nacional", precisa a Día1.

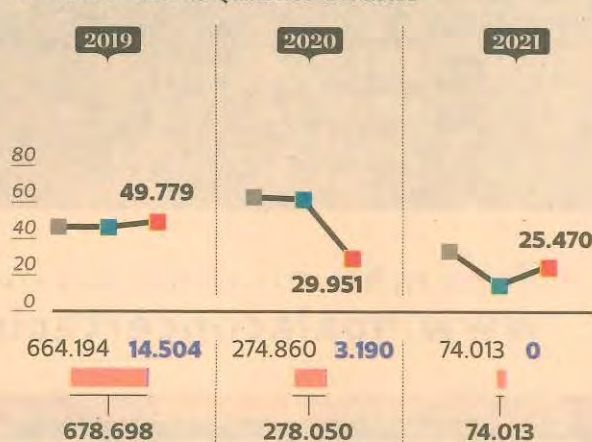
"Luego se han dado otras medidas negativas para la industria, como la exigencia de cuarentena a los pasajeros que llegaban del extranjero (primero por 14 días y luego por seis, antes de ser eliminada), los cierres de fronteras en otros países (como el de Chile, aún vigente), y los problemas financieros que han afectado tanto a los viajeros como a las propias aerolíneas", nos explica el titular de AETAI.

Felizmente, no todas han

PIURA: Aeropuerto Internacional Capitán FAP Guillermo Concha Iberico



CHICLAYO: Aeropuerto Internacional Capitán FAP José Abelardo Quiñones Gonzáles



sido malas noticias para los 'hubs' locales en estos tres primeros meses. En el otro lado de la balanza, y cada vez con más peso, figura el muy oportuno turismo médico de peruanos hacia Estados Unidos.

UN 'BOOM' POR LAS VACUNAS

Es así que, a modo de 'milagro comercial', la creciente apertura de ciudades de este país para vacunar contra el coronavirus a los turistas que las visiten, sin mayor requisito que un documento de identidad, ha generado un tráfico aéreo entre Lima y varios 'hubs' norteamericanos que no ha hecho sino crecer exponencialmente desde febrero, como anota el experto en temas aerocomercial Miguel Mena, quien es socio del estudio CMS Grau.

Los números así lo indican, como ha confirmado a nuestro suplemento el expresidente de la Asociación Peruana de Operadores de Turismo Receptivo e Interno (Apotur), Enrique Quiñones. "En febrero viajaron desde aquí para EE.UU. casi 10 mil peruanos. En marzo fueron 20 mil y en abril, más de 40 mil", detalla el también gerente general de Viajes Pacífico. Lo interesante es que esta suerte de 'boom' todavía tiene techo para crecer y, de paso, alimentar el trá-

65% Cayó el tráfico aéreo dentro del Perú a raíz de las restricciones de febrero último

Esto, según la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI).

1,5 millones de peruanos cuentan con visa para Estados Unidos, en promedio

Indica la Asociación Peruana de Operadores de Turismo Receptivo e Interno (Apotur).

fico en el aeropuerto Jorge Chávez y, por cierto, en los aeropuertos de provincias, desde donde es seguro que no pocos compatriotas se dirijan a vacunarse hacia la tierra de Barack Obama.

Motivadas por esta proverbial demanda, Mena añade que aerolíneas como Copa, American Airlines y Aeroméxico han aumentado sus vuelos entre el Perú y Estados Unidos, que en breve podrían convertirse en las primeras rutas que igualen y hasta superen la oferta que había en tiempos de normalidad, es decir, antes de la pandemia.

¿Cuánto de esto puede impulsar a los demás aeropuertos del interior de nuestro país? Es difícil hacer ese cálculo, pero Quiñones deja sobre la mesa un dato interesante: hay alrededor de 1,5 millones de peruanos con visa vigente para EE.UU.

LA RECUPERACIÓN

Frente a tal escenario, colocando sobre el tapete lo positivo y negativo que deja esta pandemia, ya los operadores de los principales 'hubs' de provincias comienzan a hacer cálculos sobre la recuperación de sus operaciones de cara al futuro.

Nada está escrito en piedra y menos con tanta incertidumbre alrededor, pero

en el caso de Aeropuertos Andinos del Perú (AAP), que administra cinco terminales aéreas en el sur del país, se animan a proyectar que este 2021 alcanzarán el 60% del tráfico que lograron en el 2019, el 'año base', el último sin COVID-19.

"Esperamos cerrar el año con 2,1 millones de pasajeros y tener cerca de 15 mil operaciones", apunta Carlos Antonioli, gerente de Operaciones de AAP, pero acotando siempre que hay "pocas certezas" y que las cuarentenas pueden volver a darse "en cualquier momento".

Con esa cautela también está Evans Avendaño, gerente general de Aeropuertos del Perú (AdP), concesionario que gestiona 12 terminales aéreas en el norte del país. "Hay mucha incertidumbre, pero esperamos recuperar nuestro tráfico prepandemia en el 2023, aunque antes pensábamos hacerlo en el 2022", comenta a Día1.

Más escéptico es el gerente general de Lima Airport Partners (LAP), Juan José Salmón, que está a cargo del aeropuerto Jorge Chávez. "La recuperación recién se dará a partir del 2024", estima.

Ya veremos qué sucede, vacunas de por medio.

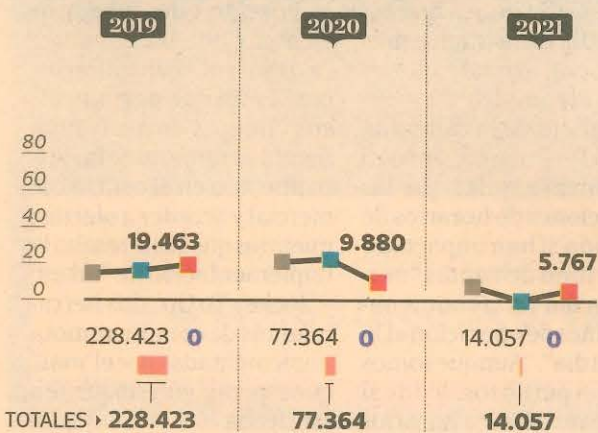
Caída de pasajeros en Latinoamérica y El Caribe (%)



Las finanzas del sector aéreo mejoran, pero siguen siendo débiles (las pérdidas operativas se reducen sólo al 50% de los ingresos en el cuarto trimestre de 2020)



JAUJA: Aeropuerto Francisco Carle



TRUJILLO: Aeropuerto Internacional Capitán FAP Carlos Martínez de Pinillos

