Las dos rutas del Jorge Chávez

Ositrán interpretará el contrato para aprobar o rechazar los cambios en su Plan Maestro.

Decisiones. Opinión de Ositrán para ver si el pedido se ajusta a lo estipulado en el contrato del proyecto de ampliación determinará si LAP construirá un segundo terminal en el Jorge Chávez.



JUNIOR MIANI

El despegue de las obras del nuevo terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez sigue en suspenso. En diciembre, el Ministerio de Transportes y Comunicaciónes (MTC) rechazó la propuesta de Lima Airport Partners (LAP) referente a la actualización del Plan Maestro de Desarrollo Aeroportuario del proyecto y desde entonces ambas entidades se encuentran negociando una salida a la controversia.

LAP insistirá con su propuesta de construir un segundo terminal que opere a la par del actual–que irá creciendo conforme a la demanda– a partir de diciembre de 2025, a pesar de la primera opinión negativa del ministerio. A través de un comunicado, el concesionario le indicó a **El Comercio** que ha planteado nuevos cambios en su propuesta a partir de las observaciones de la cartera. "[Se] pondrá a disposición de la industria más posiciones de parqueo de aeronaves, tanto para la atención de pasajeros como de carga", afirmó. Asimismo, LAP asegura que en su nueva propuesta incluyó un informe de la Dirección de Aeronáutica Civil del MTC, en el cual la oficina señala que en una "posible configuración futura, [el proyecto podía tener] dos terminales separados físicamente por la pista de vuelo". Cabe recordar que esta división dio una opinión desfavorable respecto a la propuesta de LAP en diciembre.

El salvavidas para la propuesta pasaría por el Organismo Supervisor de la Inversión en Infraestructura de Transporte de Uso Público (Ositrán). La entidad revisará el contrato de concesión en su próximo consejo directivo para determinar si efectivamente este cumple con los parámetros para que el concesionario pueda realizar los cambios. **El Comercio** pudo conocer que esta semana estaba en agenda la interpretación del contrato, pero a última hora el consejo fue cancelado.

EL TERMINAL NO TOMA VUELO

El contrato original plantea la construcción de un nuevo terminal que comience a operar en 2025, en reemplazo del actual. Este debe tener una capacidad para trasladar 37 millones pasajeros al año. En cambio, LAP propone construir un segundo terminal modular que opere con el terminal actual a partir de esa misma fecha. La capacidad de pasajeros sería la misma, pero en esa figura el segundo terminal se iría ampliando de acuerdo a la demanda. Así, en el 2035 el segundo terminal llegaría a la capacidad de 50 millones de pasajeros y operaría como único.

Este pedido fue desestimado anteriormente porque "no se evidenció que la propuesta de operación dividida de dos terminales fuese beneficiosa para los usuarios", según indicó Verónica Zambrano, presidenta de Ositrán, a este Diario en diciembre pasado.

En este contexto, la decisión del futuro de esta concesión está en manos del Ositrán. "Esta entidad tiene facultad de interpretación de los contratos, lo que significa que esa opinión va a decidir el sentido del proyecto. Si Ositrán ve que el Plan Maestro se puede aplicar de una manera, el MTC no puede oponerse a esa opinión", explicó Juan Carlos Salinas, socio del área de infraestructura del estudio Muñiz.

En este punto se revive la controversia: si el MTC y Ositrán ya decidieron con anterioridad que dos terminales no brindarían los estándares de calidad que un solo terminal sí, ¿un cambio en la propuesta de LAP podría provocar una decisión diferente? "Se ha determinado que no habría beneficios para el usuario en lo que LAP llama una operación dual. Con la nueva propuesta, LAP deberá probar que los da, pero se debe decidir en base a la calidad del servicio", afirma Giancarlo Villafranqui, socio de infraestructura y proyectos de CMS Grau.

"LAP consideró que el terminal modular vaya creciendo conforme aumente la demanda. Esta es una propuesta distinta a lo planteado en el plan de desarrollo que ya había sido aprobado, indicando que lo ideal para brindar un mejor servicio era hacerlo a través de un solo terminal", remarca Camilo Carrillo, economista principal del Consejo Privado de Competitividad.

Al respecto, LAP indicó que la operación de dos terminales "es común en la industria" y que "la propuesta se mantiene".

¿CAMBIO NECESARIO?

Patricia Benavente, exdirectora ejecutiva de Ositrán, explicó que no está en discusión que LAP puede solicitar el cambio del Plan Maestro de la concesión, pero indicó que en los términos propuestos el aeropuerto perdería competitividad frente a otros de la región.

"Si tú tienes un terminal viejo y uno modular, y estás en una situación en la que por trasbordos u otras situaciones tienen que pasar de un terminal al otro, esto retrasa los tiempos de traslado y genera congestión. [...] Al hacerse más lento el flujo de pasajeros y carga, pierdes competitividad porque hay otros aeropuertos que lo hacen con mayor fluidez", asegura.

Además, advierte que puede ser un riesgo que el MTC solicite una interpretación "de manera aislada de una cláusula del contrato para justificar un cambio, en lugar del contrato completo".

Según las fuentes con-

1.600

millones de dólares costará la inversión del proyecto de Ampliación del Jorge Chávez.

Según LAP, también invertirán US$160 millones en el terminal existente.

Posibles escenarios para el nuevo terminal

Ositrán interpreta el contrato de concesión para analizar la pertinencia de la solicitud de LAP

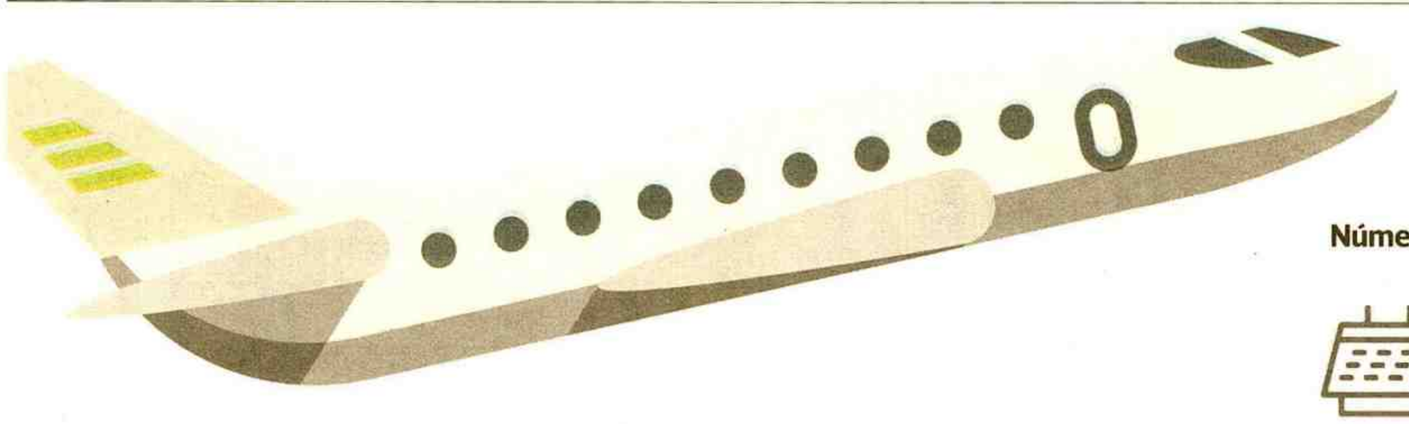
Aprueba interpretación del contrato de concesión

MTC refrenda la decisión y LAP puede modificar su Plan Maestro

LAP debe construir un terminal modular de 180 mil metros cuadrados que inicie a operar en el 2025 junto al terminal actual, sumando la capacidad de 37 mil pasajeros.

LAP termina la ampliación del segundo terminal en 2035, llegando a la capacidad de 50 mil pasajeros. Este sería el único terminal que operaría a partir de esa fecha.





Plazo máximo para decidir:
28 de febrero



Fuente: Elaboración propia con datos recopilados sobre el contrato de concesión y las capacidades de Ositrán para interpretarlo

Número de pasajeros trasladados en el Perú (en millones)

Año	Vuelos nacionales	Vuelos internacionales	Total
2017	11,35	9,25	20,61
2018	11,22	9,91	22,13
2019	13,22	10,40	23,62
2020	4,62	2,42	7,04
2021 (proyección*)	7,93	3,12	11,05

*Cálculo propio

Etapas de la Ampliación del aeropuerto



Fuente: LAP

Gremios piden respuestas de encargados

sultadas, si bien LAP indica que el principal motivo por el que solicitó el cambio de la cantidad de terminales es por la caída de la demanda en la pandemia, esta se viene recuperando de manera consistente.

De acuerdo a la memoria integrada de LAP 2020, en ese año se trasladó a 7 millones de pasajeros, mientras que en el 2019 la cifra superó los 23 millones. Si bien la empresa todavía no dio sus resultados oficiales correspondientes al 2021, estimó que en ese año la cantidad de pasajeros trasladados en vuelos nacionales llegó a estar en un 60% frente al 2019, mientras que el tráfico internacional llegaría a un 30% comparado con el año prepandemia.

Los gremios del sector estiman que el tráfico nacional debería normalizarse este 2022. "Este año deberíamos llegar a los niveles del 2019 en lo que es el turismo doméstico. En cuanto al internacional, vamos a demorar dos años en recuperar esas cifras. Es decir, en el 2025, cuando culminen las obras del nuevo terminal, se retomarán los números del 2019", detalla Carlos Canales, presidente de la Cámara Nacional de Turismo.

"Antes de la pandemia, el aeropuerto era una infraestructura saturada y colapsada con una demanda de casi 24 millones de pasajeros. Mientras en países como Chile y Colombia tienen aeropuertos más avanzados, nosotros todavía estamos decidiendo si el nuevo terminal debe terminar de construirse en el 2035", critica Carlos Gutiérrez, gerente general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI).

Ante esta situación, las fuentes consultadas señalaron que el cambio del Plan Maestro sería un intento del concesionario para dilatar la ejecución de inversiones que acordó en el contrato de concesión. "LAP dice que por la pandemia se vio afectada la demanda, pero ello no significa que se tenga que patear hasta el 2035 la inversión total planteada en el contrato", sentencia Benavente.

Así, el cambio propuesto respondería a un tema financiero. "Le corresponde a LAP seguir el contrato de concesión y convocar a las empresas financistas que seguramente querrán invertir en un negocio rentable", añade Canales.

El Comercio se comunicó con el MTC y con Ositrán, pero ambas entidades decidieron no participar de este informe.

Posturas. Instituciones del sector manifestaron su preocupación ante posibles cambios en el diseño del aeropuerto.

Cinco gremios y representantes de usuarios del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez emitieron un comunicado conjunto pidiendo información "a las autoridades de Gobierno" sobre las decisiones que se tomarán ante el pedido de la concesionaria LAP para modificar el Plan Maestro de la Ampliación del proyecto.

"Cualquier cambio al plan originalmente aprobado debe estar siempre orientado a generar un mayor bienestar tanto para la conectividad del país como para los usuarios, quienes asumirán los costos de su construcción a través de las tarifas por servicios aeroportuarios", remarca el comunicado. Los gremios firmantes son la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), la Asociación Latinoamericana y del Caribe de Transporte Aéreo (ALTA), International Air Transport Association (IATA), la Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA) y la Cámara Nacional de Turismo del Perú (Canatur).

Por otro lado, ComexPerú envió una solicitud a Ositrán pidiendo que la entidad reciba su opinión técnica antes de tomar alguna decisión.

77 mil

vuelos comerciales transitaron por el Jorge Chávez entre enero y noviembre del 2021.

51.195 de estos fueron destinos nacionales, según indicó LAP en febrero de este año.