

Varias aerolíneas internacionales están fijando sus ojos en el Perú como destino, y se abre la posibilidad de nuevas rutas internacionales y nacionales.

# El mercado aero comercial alza vuelo

Desde tiempo atrás hablamos del buen clima de inversiones que vive el país, así como de los grandes proyectos de infraestructura en marcha y la firma de diversos tratados de libre comercio. Igualmente, venimos asistiendo a un proceso de internacionalización de nuestra gastronomía y un desarrollo importante de la industria turística y hotelera. Y apostamos a crecer mucho más. Pero ¿estaremos lo suficientemente preparados para todo ello? Un punto vital para responder esta pregunta es evaluar la situación del sector aerocomercial en el Perú. La gran cantidad de hombres de negocios o turistas que aterrizan de visita y los envíos que llegan o van por el tráfico comercial requieren aeropuertos adecuados y sobre todo la cantidad de ofertas de vuelo necesarias para afrontar toda esta dinámica de progreso.

#### PANORAMA Y OPORTUNIDADES

Sin duda, se han dado pasos importantes en el sector aeronáutico en comparación con la década de 1990. El Aeropuerto Jorge Chávez, el principal en el ámbito nacional, fue concesionado entre 2000 y 2001 a Lima Airport Partners (LAP), empresa que viene invirtiendo desde entonces US\$ 245 millones en el lugar. De este modo, la modernización en sus instalaciones, así como una mejora comparativa en su organización y administración, trajeron buenos resultados, logrando posicionar a nuestro primer aeropuerto en la escena mundial, algo que se había perdido. Para ejemplificar mejor este cambio, tenemos que las frecuencias semanales de vuelos internacionales a Lima pasaron de ser 230 en 2001 a 400 para 2009, junto con un consumo de 240 millones de galones de combustible en el aeropuerto para este último año. Estas cifras grafican muy bien el crecimiento del sector.

Y es que sin duda una clave fundamental para lograr la proyección

que el Perú pretende es alcanzar altos niveles de conectividad con el mundo y aprovechar así la ubicación estratégica de Lima como capital importante en Sudamérica. Pero para conseguirlo también debe haber una buena conectividad interna, es decir, una conexión adecuada entre las ciudades del mismo Perú. En ello vienen desarrollando un papel importante otros aeropuertos nacionales, como los de Cusco y Arequipa, que también se han venido modernizando.

Como consecuencia, el tema de las líneas aéreas que circulan a nivel nacional también resulta vital para evaluar si nuestro mercado y la gestión estatal responden a estos cambios. Ciertamente, con la modernización de nuestros principales aeropuertos, indefectiblemente ha habido un crecimiento de oferta y de calidad. Actualmente, funcionan regularmente cinco líneas aéreas con vuelos nacionales, como son: LAN Perú, Star Perú, Taca Perú, Peruvian Airlines y LC Busre, a las cuales se suma ahora Cielos del Perú. Estas líneas atienden a 38 destinos nacionales. Junto a ellas, tenemos 20 aerolíneas prestigiosas, con vuelos internacionales hacia el Perú, desde destinos muy importantes del mundo, tanto en Europa como Norteamérica. Entre

ellas podemos mencionar a American Airlines, Continental Airlines, Aerolíneas Argentinas, Aeroméxico, Avianca, Air Canadá, ATSA, Iberia, KLM Royal Dutch Airlines y la misma LAN.

De otro lado, el flujo aéreo de pasajeros sigue en aumento permanente. Así, la cantidad de tráfico aéreo en vuelos regulares nacionales fue de 2,484,762 pasajeros en el primer semestre del presente año, es decir, 22% más respecto del mismo periodo de 2009. Con ello, el 70% de las líneas aéreas locales incrementaron su demanda. Ello sin contar el tráfico aéreo internacional que pasa por Lima, que también tiene buenas perspectivas.

#### BUSCANDO VOLAR MÁS ALTO

Sin embargo, todavía queda mucho por mejorar. Para comenzar, los aeropuertos peruanos no pueden abandonar el proceso continuo de modernización tecnológica iniciado. A su vez, los aeropuertos requieren ser adecuados ya no solo en relación con el tráfico turístico, sino, sobre todo, ser competitivos en términos comerciales. Para ello, se requieren varias cosas más que buen equipamiento y orden, tal como podemos constatar en el terminal aéreo Jorge Chávez, que es el mayor ejemplo de remodelación.

## ¿NUEVAMENTE AEROPERÚ?

Otra sorpresa sería la aparición de la recordada línea de bandera AeroPerú. Todo indica que la querida marca que distinguía a la mayor aerolínea nacional durante los años ochenta puede entrar nuevamente al mercado, ya que como tal ha sido registrada en Indecopi. El titular sería Diego Vásquez de Velásco Jiménez, quien desde fines del año pasado solicitó este nuevo registro de la marca, junto con el conocido logotipo y el famoso lema comercial de la fenecida empresa ("El Perú te espera... conócelo con AeroPerú"). Tal parece que detrás de la marca no solo estaría el titular peruano, sino inversionistas chinos con quienes él estaría planificando un proyecto serio y de envergadura. Esta quizás sea la solución a la búsqueda de una aerolínea de bandera con proyección internacional que pueda estar a la par de LAN.



Foto: panoramio.com

Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, premiado por segundo año consecutivo como el aeropuerto líder en Sudamérica en 2010.

En este caso, el cobro de servicios de LAP a las líneas que utilizan el aeropuerto no solo debe estar regulado por Ositran, sino que su reajuste periódico debe procurar ser fijado de forma consensuada con las distintas empresas aeronáuticas, para evitar entrapamientos que entorpezcan el normal desarrollo de sus actividades. Al respecto, si bien el cobro por el uso de instalaciones es bajo, también es cierto que las tarifas de aterrizaje y despegue están por encima del promedio regional, lo que convierte al Jorge Chávez en el cuarto aeropuerto más caro de la región. En la medida que ofrezcamos mejores costos, el tráfico aéreo seguirá aumentando. “La industria área en el Perú se ha fortalecido mucho; depende de que sus costos no sean muy altos, pues fácilmente las aerolíneas pueden

buscar un *hub* más competitivo, como Bogotá, Santiago o Panamá”, explica la Asociación Latina de Transporte Aéreo.

En el mismo sentido, es necesario disminuir los costos para exportar por vía aérea. Hasta hace poco, mientras en Sudamérica un 2.2% de la carga va por esta vía, en Perú apenas el 0.6% de las mercancías lo hace. Y ello no solo tiene que ver con los altos fletes que se fijan, sino con sobrecostos logísticos que se generan con un mal despacho de mercancías o con una mala distribución de la zona de almacenaje. Felizmente, esto viene cambiando gracias a que el despacho y almacenaje de mercancía han mejorado notablemente. Hoy, más del 50% de las confecciones textiles se exporta por avión.

Pero también es cierto que el crecimiento del sector vendrá por el incremento de nuevas rutas y la aparición de nuevas empresas. Aunque hemos experimentado un crecimiento importantísimo de líneas que ofrecen vuelos, este se revela aún insuficiente respecto a la creciente demanda y las nuevas metas trazadas. No solo porque no contamos con una aerolínea nacional de bandera con proyección de vuelos a nivel internacional, como lo puede ser LAN para los chilenos, sino porque hablando exclusivamente de aerolíneas extranjeras, todavía no hay las suficientes rutas habilitadas para conectar al Perú y con el exterior. Si bien hoy 20 compañías dan ese servicio, en Colombia existen 50 que realizan vuelos a distintas partes del mundo, y en Venezuela

## Aerolíneas del mercado nacional (cifras del primer semestre de 2010\*)

Aerolíneas	Participación en el mercado	Cifra de pasajeros	Rutas abarcadas
LAN Perú	89%	1,789,619	internas-externas
Star Perú	4%	84,981	internas
Taca Perú	3%	69,436	internas-externas
Peruvian Airlines	2%	30,454	internas
LC Busre	2%	30,129	internas

(\*) El recuadro estadístico de enero a junio del presente año hace referencia solo a las empresas que tienen sede en el Perú y que realizan vuelos nacionales. Se excluye a las empresas que realizan exclusivamente vuelos internacionales.

lo hacen 100, es decir, en ambos casos nos superan largamente. El Perú tiene también mucho menos flota aerocomercial que Bolivia y Ecuador. Esto tiene que ver con lo costoso que resulta la compra y nacionalización de aeronaves en nuestro país, pues son millones que se encuentran gravados con el 19% del IGV. Por ello, se está volviendo a impulsar la antigua ley, que exoneraba de impuestos a la compra de aeronaves para fomentar un mayor tráfico comercial.

### NUEVAS LÍNEAS Y RUTAS A LA VISTA

Felizmente, visto los avances logrados y pese a las cosas que faltan por hacer, el balance es sin duda positivo. Por eso, las perspectivas que nos ofrece el sector no pueden ser mejores. La primera gran noticia es que las proyecciones para el próximo año indican que el mercado aerocomercial nacional crecerá aproximadamente 15% como consecuencia de la elevación del Aeropuerto Jorge Chávez a categoría III dentro de la clasificación de aeropuertos internacionales. Esta próxima reclasificación de nuestro principal terminal aéreo permitirá recibir vuelos cuando haya baja o nula visibilidad y contar con un nuevo sistema integrado de aeronavegación (CAT III).

Todo ello genera que nuevas aerolíneas internacionales vean al Perú como destino, y que se

abran nuevas rutas internacionales y nacionales. "Necesitamos más competencia a LAN, y se lo decimos abiertamente", señala

concretar vuelos directos; tal es el caso de las líneas europeas Lufthansa y Alitalia, o de las norteamericanas Unirte Airlines y

## ¿QUIÉN QUIERE SER ACCIONISTA DE LAN?

Con la llegada a la presidencia de Chile del empresario Sebastián Piñera, quien era el principal accionista de la empresa LAN, se puso en venta un primer paquete de sus acciones, que en total ascienden a 26%. En esta primera transferencia, realizada en los primeros meses del año, se pusieron en la bolsa chilena 15% de acciones, valorizadas en US\$ 875 millones. En esta negociación participaron algunas reconocidas AFP peruanas, que llegaron a comprar el 6.4 % de acciones, siendo una jugada estratégica por el alto nivel de rentabilidad que brindan actualmente, lo que genera oportunidades para que los peruanos se animen a participar también de estas acciones. "Así, cuatro millones de peruanos podemos ser copropietarios de una línea binacional, y terminaremos con el problema de no tener línea peruana", opina el presidente de la Confiep, Ricardo Briceño.

el Mincetur. Y es que dentro de las empresas que funcionan en el mercado doméstico, sin duda LAN domina abrumadoramente. Con un plan de inversiones de US\$ 300 millones para el próximo año, la empresa busca gastar en la compra de más aviones y en capacitación. Sin duda, es un crecimiento importante para la dinámica del sector. Sin embargo, LAN no debe jugar solo. Y es que el objetivo es promover muchos más vuelos directos al Perú, para ampliar el abanico de rutas y ofertas. En esta lógica, el Gobierno se viene reuniendo con prestigiosas empresas para

US Airways, que vienen siendo convencidas.

De otro lado, hay varias aerolíneas más que ya aseguraron su ingreso. Air France reanudará sus vuelos París-Lima desde el próximo año. Igualmente, Air Europa disputará con Iberia la ruta Lima-Madrid. También ingresa JetBlue, una aerolínea de bajo costo que permitirá diversificar la oferta hacia más peruanos. A su vez, se han ampliado las rutas a nivel nacional. Star Perú prepara vuelos de carácter regional a destinos como Brasil, Colombia y Ecuador, y por su parte Taca va a ampliar rutas en el interior del país. ■