

Benjamín Dulanto, de JetSmart: “Tendremos 13 rutas en Perú al cierre de 2022”

Tienen más de un mes en el mercado peruano. ¿Cuál es su balance?

Estamos muy contentos y satisfechos con la acogida que estamos teniendo. Iniciamos operaciones el 14 de junio y vendimos más de 190.000 pasajes. Ello nos lleva a tener un compromiso para satisfacer las expectativas del usuario.

Además, el 14 de julio pusimos en marcha nuestro servicio JetSMART Cargo y proyectamos lograr un volumen de carga por sobre los 200.000 kilos en 2022. Nuestro primer vuelo de este tipo fue con la ruta Lima-Arequipa. En estos días estaremos habilitando las rutas Lima – Cusco, Cusco-Lima; Lima-Iquitos; Iquitos-Lima y, posteriormente, vamos a seguir abriendo todas las demás rutas a las cuales volamos.

¿Cuántas rutas tienen y cuántas más abrirán hasta fin de año?

El plan para este año es tener 13 rutas, de las cuales 9 son a nivel nacional. Ya estamos volando desde Lima hacia Piura, Trujillo, Cusco, Arequipa, Tarapoto y Juliaca. En agosto abriremos las rutas desde Lima hacia Talara, Cajamarca e Iquitos.

Adicionalmente, tenemos cuatro rutas interregionales de las cuales ya estamos volando a tres. Se trata de Arequipa-Trujillo, Arequipa-Piura y Arequipa-Cusco; y, en agosto, incorporaremos el tramo Arequipa-Tarapoto.

¿Con qué ofertas empezaron a operar?

Salimos con campañas desde US\$ 16 en fechas promocionales y para ciertas rutas, pero nuestra propuesta es siempre tener los precios más bajos. Somos una aerolínea ultra-low-cost y parte de nuestra propuesta de valor es siempre tener tarifas bastante asequibles. No buscamos quitar mercado, sino generar un nuevo mercado de gente que hoy no puede viajar en avión.

¿Qué retos se han planteado para los siguientes años?

En el primer año de operación queremos transportar a un millón de pasajeros. Cerraremos el año con cinco aviones Airbus 320Neo con tecnología de punta. Estas aeronaves consumen 20% menos que las tradicionales y emiten hasta 50% menos ruido. Ya llegó nuestro tercer avión, en lo que resta del año llegarán dos más y en 2023 cuatro más.

Estamos con una propuesta bastante agresiva y progresiva de ir apostando por el Perú. No hemos venido a especular, sino realmente a apostar y a quedarnos aquí en el largo plazo, porque nuestro objetivo es llegar a la población que hoy viaja en bus u otros medios.

¿Por qué entrar al Perú en una coyuntura aún complicada por el tema de la pandemia?

Definitivamente el Perú tiene un gran potencial por varios motivos. Primero, la penetración de los vuelos es muy baja aún. El peruano viaja en promedio 0,5 veces al año versus, por ejemplo, en Colombia, que tiene ingresos per cápita más o menos similares al de Perú, es el doble.

Adicionalmente, la geografía del país es muy compleja y muy variada, la cual hace que los trayectos por tierra tomen mucho tiempo. Por decir, la ruta Piura-Arequipa por tierra toma 35 horas y en nuestro vuelo solo 2,5 horas. Asimismo, la ruta Lima-Tumbes, que demanda de 18 a 19 horas por bus, en avión es de 1,5 horas.

Además, la economía peruana se ha mostrado con bastante resiliencia a pesar de todos los temas políticos; entonces, vemos con muy buenos ojos el futuro y la proyección de crecimiento en el país.

¿De qué manera la reciente alza de los combustibles ha afectado al sector aerocomercial?

Definitivamente ha afectado y golpeado los márgenes de toda la industria aérea. Es un insumo vital para la aviación. Esperamos que en los próximos meses las cosas se vayan estabilizando y el precio vuelva a los niveles normales. Pero, sí, definitivamente hay un impacto fuerte en la rentabilidad del negocio.

¿En cuánto ha mermado esta rentabilidad?

No quisiera darte cifras exactas porque en realidad el precio varía todos los días y es bien fluctuante, pero si hay un impacto considerable que esperamos que en los próximos meses se pueda normalizar. Lo que te puedo decir es que el combustible ha subido casi en 50%, un incremento bastante grande.

El mercado aerocomercial todavía está golpeado por la COVID-19. ¿Cuándo se terminará de recuperar?

El mercado doméstico se ha recuperado bastante bien. Estamos como al 80% a 85% del tránsito de pasajeros que se tuvo antes de la pandemia (2019) y calculamos que el próximo año, inclusive, supere los números prepandemia entre 5% a 10% más. En 2019 el doméstico movió más o menos 13,8 millones de pasajeros.

El mercado internacional sí está más golpeado, como a la mitad del grado de recuperación que tenemos en el doméstico, y va tardar un poco más en recuperarse.