

Martín La Rosa, de IATA: “Recuperación de vuelos nacionales se dará al 100% a fines del 2022”

¿Cuál es el estado del sector aerocomercial en una coyuntura donde aún vivimos con pandemia?

Creo que el sector aéreo todavía está en etapa de recuperación. No hemos vuelto a operar con los niveles de tráfico que teníamos en 2019. De hecho, el mercado doméstico se mantiene todavía a un 90% con respecto a lo que teníamos en 2019 y en el mercado de vuelos internacionales estamos a un 70%. Sin embargo, somos optimistas de poder recuperarnos al 100% en vuelos nacionales domésticos hacia fines de este año y al 100% en vuelos internacionales hacia el primer trimestre de 2023.

Con eso, comenzaremos a subir de forma sostenida y, de alguna manera, recuperar el ritmo de crecimiento que teníamos antes de 2019 que más o menos era de un 8% al año. Sin embargo, es importante resaltar que este crecimiento se encuentra lamentablemente limitado por la falta de capacidad o infraestructura del actual Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Por más que las aerolíneas quieran crecer y poder responder de forma adecuada a la alta demanda de los pasajeros de los servicios aéreos, lamentablemente, en Lima no entran más vuelos en horarios competitivos. Hoy, solo tenemos 37 operaciones por hora versus las 75 que, por ejemplo, mueve el

aeropuerto El Dorado en Bogotá, Colombia.

¿Esta situación va afectar el crecimiento del sector?

Sí, hasta que se desarrolle el nuevo terminal de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el cual esperamos que, conforme al plan de desarrollo aeroportuario que se autorizó en su momento en el 2018, tenga la capacidad de recibir hasta 37 millones de pasajeros al año.

De hecho, el Jorge Chávez movió en 2019 casi 25 millones de pasajeros y el terminal actual en realidad estaba pensado para un volumen aproximado de 13 millones de pasajeros al año, es decir, mueve el 100% más de lo que debería.

Si bien la nueva pista de aterrizaje se va entregar el próximo año, Lima Airport Partners (LAP) ha advertido que ni bien se haga la entrega, la pista actual va entrar en mantenimiento por lo menos un año, realmente no vamos a poder contar con dos pistas hasta 2024 y a inicios de 2025 recién se estaría entregando el nuevo terminal.

En ese sentido, ¿cuáles son los retos y desafíos que tiene el sector aerocomercial?

En relación a la recuperación de lo que ha sido de la etapa post pandemia es no retroceder, ni comenzar nuevamente con restricciones que, lamentablemente, lo único que producen es impactar el tráfico aéreo que aporta al resto de sectores como es el turismo y comercio.

Saliendo de este tema (COVID-19), creo que las necesidades principales son las que ya te mencionaba: la construcción de un terminal que cumpla con los mejores estándares de la industria y que se entregue en los plazos acordados o antes.

Y que, además, este terminal debe estar acompañado de una real conexión entre la ciudad y el nuevo aeropuerto, pues con la nueva construcción del Jorge Chávez se está también construyendo un acceso directo por la avenida Santa Rosa al terminal de pasajeros del aeropuerto, a través de un puente que esperamos se entregue en fecha. Además, en nuevo Metro de Lima (Línea 2) debería de pasar por la puerta del nuevo terminal.

Adicionalmente, hay un problema que lamentablemente no se resuelve desde hace años que es el déficit de controladores aéreos que no permite que las operaciones se manejen de forma regular lo cual se ve incrementado en temporadas altas de viaje. Hay un déficit muy grande que debemos combatir de forma inmediata, lo cual va permitir incluso que los aeropuertos del interior del país puedan operar más horas, muchos de ellos no son 24/7 u operan a escasas horas.

¿Por qué no se logra solucionar este problema?

Lamentablemente, los diferentes cambios de administraciones y presiones de algunos grupos no permiten traer una solución concreta, pero nosotros planteamos que este déficit tiene que parcharse y la solución definitiva debe ir a la par, por ejemplo, contratando controladores aéreos de la Fuerzas Armadas como se hace en otros países o contratando controladores aéreos extranjeros mientras se entrena a personal nacional para cumplir con el déficit.

De otro lado, es importante señalar que necesitamos que los aeropuertos regionales puedan pasar por un debido programa de mantenimiento y que el Estado agilice las autorizaciones para las inversiones que requieren los concesionarios de estos aeropuertos.

Y, finalmente, hablando del segundo aeropuerto más importante del país, en el Cusco sabemos que el actual, Velasco Astete, ha quedado muy chico y que se está desarrollando el aeropuerto de Chinchero.

Sin embargo, honestamente no sentimos que haya mucha oportunidad de participación de las aerolíneas en el desarrollo de este proyecto que creo que es clave para que un producto se ajuste a las necesidades de la industria y para que se obtengan los resultados que se quieren.

Cuéntenos del Aviation Day Perú. ¿Cuál es el principal objetivo del evento?

El Aviation Day, que se llevará a cabo el 1 de setiembre en el Country Club, es un día muy importante para la aviación nacional pues lo que busca es juntar a los altos ejecutivos del sector privado aeronáutico, de turismo y de comercio exterior junto con importantes autoridades de gobierno para que se difundan temas que son prioritarios para nuestro sector y tratar de armar una agenda de trabajo conjunto de cara a lo que se espera para que este sector pueda conseguir los aportes para la economía del país.

Vamos a tener importantes invitados como CEO locales e internacionales de aerolíneas, CEO de otras empresas muy relacionadas al sector e, incluso, autoridades con las que, esperamos, efectivamente, se lleven la preocupación del sector, sobre todo la intención de trabajar de forma conjunta en pro del beneficio del desarrollo del mercado aéreo.