

LAP-GRE-C-2020-0371

Lima, 03 de agosto de 2020

RUC 20501577252

Señores

**ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA
DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO – OSITRAN**

Calle Los Negocios 182, piso 2
Surquillo. –

Atención: Señor Jhon Vega Vásquez
Gerente de Supervisión y Fiscalización (e)

Asunto: Evento de Fuerza Mayor – Suspensión de obligaciones

Referencia: a) Carta LAP-GRE-C-2020-000263 del 16 de marzo de 2020
b) Carta LAP-GRE-C-2020-000266 del 01 de abril de 2020
c) Carta LAP-GRE-C-2020-000275 del 27 de abril de 2020
d) Carta LAP-GRE-C-2020-000281 del 12 de mayo de 2020
e) Carta LAP-GRE-C-2020-000298 del 9 de junio de 2020
f) Carta LAP-GRE-C-2020-000352 del 9 de julio de 2020
g) Carta LAP-GRE-C-2020-000366 del 29 de julio de 2020

De nuestra consideración,

Nos dirigimos a ustedes para saludarlos en nombre de Lima Airport Partners S.R.L. (LAP) operador del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y a la vez referirnos a nuestra solicitud de suspensión de obligaciones establecidas en el Contrato de Concesión en el marco del Evento de Fuerza Mayor (EFM) en el que a la fecha nos encontramos, la cual hemos presentado al Concedente.

Al respecto, en atención a la invitación de vuestra representada, sostuvimos el día 21 de julio una reunión virtual a fin de esclarecer y precisar algunos temas relacionados con la suspensión de obligaciones que hemos remitido al Concedente.

En primer lugar, queremos agradecer la buena disposición y apertura del Regulador que nos ha permitido exponer nuestra posición sobre la suspensión de obligaciones contractuales que hemos solicitado a consecuencia del EFM y las disposiciones dictadas por el Gobierno.

En atención a lo coordinado en la mencionada reunión, mediante la presente remitimos para su revisión, información complementaria y algunas precisiones que amparan nuestra solicitud de suspensión de obligaciones contractuales, adicionales a lo contenido en el Informe Sustentatorio que presentamos al Concedente con copia al Regulador mediante carta de la referencia e) y a lo expuesto en nuestra comunicación de la referencia f).





Cabe resaltar que en nuestras comunicaciones de la referencia a) dirigida al Regulador y b), c), d), e), f) y g) remitidas al Concedente con copia a OSITRAN, hemos señalado cuáles son nuestras principales obligaciones y actividades -entre otras- que han quedado suspendidas como consecuencia del EFM.

Mediante Carta de la referencia b), nuestra representada informó al Concedente sobre las principales actividades y obligaciones que quedaban suspendidas como consecuencia del EFM, así como por el Estado de Emergencia Nacional (EEN) dictado por el Gobierno y las distintas normas que como consecuencia de tal situación ha emitido el Poder Ejecutivo. Asimismo, se precisó que la suspensión indicada sería por el periodo que dure el EFM y EEN, sin mencionar un plazo específico por la incertidumbre que se tenía y se tiene por ambas situaciones, las cuales se mantienen a la fecha.

Cabe reiterar lo señalado en anteriores comunicaciones, a nuestro entender tanto la suspensión de actividades y obligaciones como el apoyo del Concedente son consecuencia del EFM y todas están enmarcadas dentro de lo estipulado en la cláusula 13. En esa línea, si bien el Concedente puede y/o debe coordinar con otras entidades para definir sobre la suspensión de obligaciones y las medidas de mitigación a implementar, es el Concedente -en su condición de nuestra contraparte en el Contrato de Concesión- el que se debe pronunciar y definir las acciones a tomar.

Es importante señalar que la relación de obligaciones que hemos presentado como suspendidas, no debe considerarse como un listado cerrado o único, menos aún los plazos de suspensión solicitados, toda vez que como comentamos líneas arriba, el EEN y el EFM aún están en curso y existe total incertidumbre de cuando se terminará ambas situaciones; por lo tanto, es altamente probable que los impactos a nuestra representada y al Proyecto de Ampliación continúen

El análisis de causalidad y de retrasos generados por el EFM ha sido realizado con la información preliminar disponible a la fecha, por lo que no debe ser considerada como información final, más aún en una coyuntura tan compleja y de constante evolución, como la actual. Por ello, les informaremos de los impactos que puedan surgir en el futuro; así como, las medidas de cuidado y mitigación que LAP viene implementando e implementará en adelante, así como de las medidas de mitigación requeridas al Concedente.

En ese sentido, el EFM generado por el COVID-19 se materializa no solo en las medidas que cada persona y compañía debe adoptar para prevenir y afrontar esta enfermedad, sino también en las restricciones gubernamentales dictadas para combatir esta pandemia. En nuestro caso, las medidas adoptadas por los Estados de todo el mundo y, sobre todo, por el gobierno peruano para enfrentar al COVID-19, han impactado directamente en las obligaciones y actividades de LAP, conforme al Contrato de Concesión, tal como ha sido precisado en el Anexo 1 de nuestro Informe Sustentatorio.¹ Las consecuencias del Evento de Fuerza Mayor se encuentran estipuladas en la cláusula 13.4 del Contrato de Concesión.² Conforme a esta cláusula, en el caso

¹ En dicho anexo, presentamos un cuadro detallando el impacto en el AIJC y los costos de implementación de cada una de las medidas adoptadas por el gobierno peruano a raíz del COVID-19, hasta la fecha de elaboración de dicho documento. Ver: Informe Sustentatorio, Anexo 1, Disposiciones emitidas por el gobierno y su impacto en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, pp. 81-ss.

² Contrato de Concesión, cláusula 13.4 ("Las Partes no serán responsables por el incumplimiento de sus respectivas obligaciones o por el cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de las mismas, cuando dicho





particular de las obligaciones de mejoras, los efectos de la configuración de una circunstancia de fuerza mayor son los siguientes:

- (i) Se libera de responsabilidad al Concesionario por el incumplimiento o cumplimiento parcial, tardío o defectuoso de sus obligaciones de mejora, siempre que acredite que actuó diligentemente y tomó precauciones y medidas alternativas razonables; y,
- (ii) Se suspenden temporalmente los plazos de sus obligaciones de mejora afectadas, mientras dure el evento de fuerza mayor.

Sin perjuicio de lo señalado, en el presente documento, presentamos al Regulador además de las precisiones solicitadas, un plazo estimado preliminar por el cual determinadas obligaciones contractuales han quedado suspendidas; de conformidad a lo expuesto a continuación:

1. Postergación del pago de Retribución y a CORPAC:

La postergación de ambos pagos ayudará al Concesionario a aliviar la liquidez y flujo de caja de la empresa, a efectos que le permita sostener las operaciones y gastos corrientes actuales que significan mantener un volumen de operaciones, poco predecible y además marginales, con los menores ingresos a percibir, considerando la reducción dramática del tráfico de aeronaves y de la demanda de pasajeros como consecuencia del EEN y EFM.

No obstante haberse reactivado, parcialmente, los vuelos nacionales, el 31 de julio de 2020 el Gobierno extendió el periodo de EEN y ha dispuesto el aislamiento social obligatorio (cuarentena focalizada) en distintas ciudades del país, conllevando a suspender nuevamente los vuelos a Cuzco, Cajamarca, Juliaca, Tacna e Ilo. Este retroceso respecto de las medidas de reactivación aprobadas anteriormente por el Ejecutivo no hace más que confirmar la gran incertidumbre en la que está el país en general, siendo la actividad del transporte aéreo una de las que más drásticamente se está viendo afectada. Sumado a ello, la Ministra Rocío Barrios del Ministerio de Turismo y Comercio Exterior (MINCETUR) declaró recientemente que los vuelos internacionales volverían a autorizarse para finales de 2020 o principios del año 2021³. Esta situación sin precedentes está suponiendo la mayor crisis de la aviación global vivida desde los inicios de transporte aéreo comercial. No solamente por el descenso de las cifras de tráfico y del correspondiente impacto económico en las compañías que participan en el sector (y toda su industria asociada), si no por los cambios estructurales que ello viene generando en las líneas áreas y en el sector de la aviación nivel mundial_.

El aplazamiento solicitado se pide hasta diciembre de 2023, siendo que LAP empezaría a pagar al Estado peruano y a CORPAC en el año 2024.

incumplimiento se deba a un Evento de Fuerza Mayor, siempre que la parte afectada por el Evento de Fuerza Mayor haya acreditado ante la otra Parte haber actuado con la debida diligencia y haber tomado todas las precauciones y medidas alternativas razonables para el cumplimiento del presente Contrato. En tal caso, las obligaciones afectadas por dicho evento serán suspendidas mientras dure el Evento de Fuerza Mayor. [...]"

³ Ver: <https://gestion.pe/economia/mincetur-espera-que-vuelos-internacionales-se-reanuden-a-fin-de-ano-o-inicios-de-2021-rocio-barrrios-nndc-noticia/>





En el caso de la Retribución, el pago se haría un trimestre de deuda y un trimestre regular (a partir de abril 2024); y, en el caso de CORPAC, se haría un pago mensual a cuenta de la deuda y otro por el pago regular correspondiente al 50% del servicio de aterrizaje y despegue y el 20% de la TUUA internacional (a partir de enero 2024).

Adicionalmente, como es de conocimiento de vuestro Organismo, LAP se encuentra en plena gestión con bancos de primer nivel a fin de obtener un financiamiento puente de hasta US\$450 millones, que acorde con sus condiciones sólo puede ser utilizado para la construcción de la torre de control y de la segunda pista de aterrizaje que forman parte de las inversiones a ejecutarse en el marco del Proyecto de Ampliación del AIJC - newLIM. Este diferimiento solicitado también le permitirá a LAP realizar las gestiones necesarias a fin de cumplir con el pago a los Acreedores Permitidos (Bancos), luego de vencido los dos años de vigencia del citado préstamo.

En ese sentido, por las consideraciones señaladas, solicitamos la suspensión de la obligación de efectuar el pago de la Retribución y de CORPAC desde el año 2020 hasta diciembre de 2023.

2. Anexo 14 (RTM) del Contrato de Concesión:

2.1 Obligación de cumplir con los niveles de servicio y de calidad - revisión de los proyectos de inversión programados.

Teniendo en cuenta la nueva forma de viajar (“la nueva normalidad”), por los protocolos sanitarios y de seguridad (distanciamiento social) dispuestos por el Gobierno, hemos debido implementar en el AIJC distintas medidas para garantizar el distanciamiento social entre los pasajeros, las cuales han afectado algunas áreas en el terminal al reducir los aforos de las mismas y las facilidades disponibles para los pasajeros (sillas por ejemplo).

Es así, como una consecuencia de la operación bajo el EEN y el EFM, que no todos los servicios necesariamente van a cumplir con los niveles de servicio y de calidad establecidos en el Contrato de Concesión.

Como es de conocimiento de vuestro Organismo, para este año 2020 se tenía previsto ejecutar dos proyectos importantes: (i) el proyecto de remodelación de la zona de la TUUA y puestos de control de seguridad y (ii) el proyecto en las salas remotas. Mediante la presente informamos a OSITRAN que luego de revisar el alcance de los citados proyectos, se ha visto pertinente iniciar la ejecución del primero de los proyectos en lo que resta del presente año, ajustando el alcance de éste, según se informará oportunamente al Regulador. Con relación al segundo proyecto, éste ha sido reprogramado y su ejecución dependerá de compatibilizar las necesidades operativas y requerimientos de operar bajo el EEN luego de analizar la situación real de la demanda y de los vuelos a operar en el AIJC; respecto de los cuales, como mencionáramos en párrafos anteriores, existe una gran incertidumbre de su continuidad, reinicio y demanda.

Sin perjuicio de lo señalado, queda claro que una vez que se levante el EEN, recientemente extendido hasta el 31 de Agosto, y al reactivarse las operaciones nacionales e internacionales -en los próximos meses- en el AIJC, ello no garantiza la normalización de las operaciones, así como tampoco la reactivación





de las demás actividades relacionadas con la industria aerocomercial, proceso que puede tomar-inicialmente- no menos de un (1) año luego que se logró encontrar un tratamiento o vacuna efectiva para el COVID 19. Cuando se normalicen las operaciones (operando al menos en su totalidad los vuelos nacionales e internacionales), será necesario evaluar el impacto final, no sólo lo que respecta a la demanda cuya reducción es bastante grave, sino porque habrá que analizar cuál es la situación real a esa fecha, toda vez que algunas líneas aéreas ya no estarán en el mercado, otras habrán solicitado rescates gubernamentales, fusiones, nacionalizaciones, reducción de flota e itinerarios, cambios de estrategia operativa, cambios en acuerdos de código compartido, alianzas, etc.

En ese sentido, solicitamos la suspensión de la obligación de cumplir con los niveles de servicio y de calidad por el plazo inicial de un (1) año, y sujeto a la continuidad y/o la extensión del EEN y/o continuidad del EFM; sin perjuicio de que LAP hará sus mejores esfuerzos para que la experiencia de los pasajeros y usuarios en general del AIJC sea la mejor posible.

2.2 Programa General de Mantenimiento:

Por el EEN y el EFM, además de las restricciones actualmente vigentes, la reducción de las operaciones aéreas y la incertidumbre respecto de la recuperación de la industria aerocomercial en el Perú, no hace posible tener certeza de la disponibilidad de proveedores y los recursos necesarios (técnicos especialistas, materiales, repuestos, herramientas, transporte de personal y repuestos, entre otros) para la ejecución de las actividades de mantenimiento.

Asimismo, para el desarrollo de las actividades de mantenimiento, es necesario contar con personal propio para el correcto seguimiento y verificación del cumplimiento de los trabajos realizados por terceros, sin afectar las operaciones y la seguridad de las mismas. No obstante ello, por las restricciones existentes en la operación y por el distanciamiento social que se debe mantener, así como el cuidado de la salud de nuestros colaboradores, el número de personal de LAP por turnos se ha visto reducido considerablemente al mínimo necesario para llevar a cabo las operaciones diarias que se vienen dando, cuidando siempre el distanciamiento social requerido además de los cuidados de nuestro personal y contratistas..

En ese sentido, LAP revisará y presentará una actualización del programa de mantenimiento 2020, a fin de enfocarlo a un mantenimiento mínimo que priorice aquellos mantenimientos que necesarios e indispensables para asegurar la seguridad y la continuidad de las operaciones, dejando de lado aquellos relacionados con la apariencia o estética y todos aquellos que no resulten necesarios para asegurar la continuidad de las operaciones.

En ese orden de ideas, el plazo de suspensión estimado para el cumplimiento de esta obligación es por el año 2020; informando al Concedente y al Regulador oportunamente sobre qué se espera para el 2021, lo que dependerá de la manera cómo evolucione el EFM y EEN, así como la normalización o no de la economía.





2.3 Obligación de realizar Encuestas de Satisfacción de Usuarios⁴:

Conforme a lo establecido en el Anexo 14 del Contrato de Concesión, nuestra representada tiene la obligación de realizar dos encuestas de satisfacción al año. Al respecto, las fechas que se tenían previstas para la ejecución de las mencionadas encuestas eran la primera en el mes de junio (para las encuestas a pasajeros y acompañantes), y la segunda en el mes de noviembre (para las encuestas a aerolíneas y concesionarios). Para ello, se tenía programado dar inicio –en marzo- al concurso para la elección de la empresa que se iba a encargar de este estudio, lo cual debió llevarse a cabo en el mes de abril. Sin embargo, debido al EEN y al EFM que las operaciones en el AIJC quedaron suspendidas y al día de hoy -como es de vuestro conocimiento- se operan limitados vuelos nacionales a algunos destinos del país. Asimismo, la paralización de las actividades de las empresas dedicadas a este rubro (al no ser consideradas por el Estado como “servicio esencial”), nos impidió iniciar con el cronograma que teníamos previsto. Si bien a la fecha algunas de las empresas encuestadoras han reiniciado sus labores, debemos tener presente que por el EEN y el EFM el tráfico de pasajeros se ha reducido significativamente y se espera una muy lenta recuperación de la demanda.

De otro lado, es preciso recalcar que las referidas encuestas se encuentran dirigidas a pasajeros, acompañantes y concesionarios con los que hoy, como consecuencia de las restricciones existentes en las operaciones aéreas, no se cuenta al cien por ciento, así por ejemplo; para los pocos vuelos domésticos que estamos atendiendo, sólo se permite el ingreso de los pasajeros no de sus acompañantes, la gran mayoría de concesionarios comerciales permanecen cerrados, no se está recibiendo vuelo internacional alguno y no se tiene fecha cierta del reinicio de los mismos. Respecto de las encuestas a aerolíneas, solo algunas de ellas han reiniciado operaciones (sólo vuelos domésticos) con un número de vuelos muy limitado; existiendo total incertidumbre respecto de aquellas que volverán a operar una vez que se reactiven los vuelos nacionales a todos los destinos así como los vuelos internacionales.

Adicionalmente, se debe tener en cuenta que el objeto de las encuestas es conocer la satisfacción de dicho universo (pasajeros, acompañantes, aerolíneas y concesionarios), respecto de los servicios que se brindan en el terminal, servicios que tampoco se encuentran en operación/ejecución al cien por ciento, como consecuencia del EEN decretado y el EFM. En consecuencia, los resultados que se obtengan podrían resultar estadísticamente no significativos, generando distorsiones comparativas respecto de años anteriores de la concesión.

Hoy en día, además por los nuevos protocolos sanitarios y de seguridad, aprobados por MINSA/MTC, sólo se permite el ingreso de pasajeros al terminal. Del mismo modo, la incertidumbre del reinicio de vuelos o actividades

⁴ Anexo 14

“4. Realización de encuestas.

El Concesionario realizará semestralmente encuestas entre los pasajeros, visitantes y acompañantes, y demás usuarios del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a fin de establecer el grado de satisfacción de estos por los servicios que se prestan.

Los resultados de estas encuestas serán remitidos a OSITRAN, junto con la información técnica utilizada para la formulación de las mismas, dentro de los sesenta días calendarios siguientes a la obtención de dichos resultados”.





económicas no se tiene certeza respecto de, qué líneas aéreas y concesionarios podrán reiniciar operaciones; por lo que el alcance de las encuestas estaría limitado y no se podría obtener los resultados de satisfacción en los términos establecidos en el Contrato de Concesión. Sumado al alcance limitado que tendrían las encuestas, la realización de las mismas representa un riesgo para la salud y seguridad, tanto de los encuestadores como de los pasajeros y usuarios del AIJC, en tanto no se cuente con una vacuna eficaz que permita garantizar la inmunidad de los participantes de dichas encuestas. Otro elemento a considerar es que a la fecha no se tiene claridad si dicha actividad se podrá realizar en los aeropuertos y cuál será la norma aplicable para ello,

Por lo expuesto, considerando que el proceso de vuelta a la normalidad de las operaciones en el AIJC será de manera gradual y lenta, y la incertidumbre podría extenderse a lo largo de todo este año, la suspensión de la obligación de efectuar las encuestas de satisfacción contenidas en el numeral 4 del Anexo 14 del Contrato de Concesión debe quedar suspendida por este año 2020; informando al Concedente y al Regulador posteriormente sobre qué se espera para el 2021.

3. Respecto de las **obligaciones de: realizar subasta para la selección de los operadores de rampa: Anexo 5 numeral 1.2 a); contar con coches portaequipajes; numeral 2.1.1 del Anexo 3; y; obligación de contar con una vía libre: numeral 3.2 del Anexo 5 del Contrato de Concesión**, nos remitimos y hacemos referencia a los argumentos contenidos en nuestra comunicación de la referencia f) dirigida al Concedente con copia al Regulador, que agradeceremos se sirvan evaluar.

4. **Actividades y obligaciones que quedaron suspendidas por el EFM y el EEN y que a la fecha, se vienen retomando de manera gradual y extraordinaria:**

4.1 Cláusula 5.23, Anexo 6 y Adenda 7 del Contrato de Concesión: Implementación de las mejoras **segunda pista y nuevo terminal**.

Respecto a dichas mejoras que conforman el Proyecto de Ampliación del AIJC -newLIM, han quedado suspendidas y/o afectadas -entre otras actividades- las siguientes:

- 1.1. Desarrollo y avances del diseño.
- 1.2. Todas las actividades en el sitio relativas a los Early Works.
- 1.3. Todas las actividades en el sitio relativas al Paquete de Trabajo 1.
- 1.4. Todas las actividades en el sitio relativas a la torre de control.
- 1.5. Desarrollo del proceso de Procura de los Paquetes de Trabajo 2.1 y 2.2. relativas al Lado Aire.
- 1.6. Acercamiento al mercado para el proceso de procura del Paquete de Trabajo 3 (Lado Tierra).
- 1.7. Financiamiento para la totalidad del Programa de Ampliación.

En el presente caso el EFM generado por el COVID-19, así como las subsecuentes medidas adoptadas y las restricciones generadas, han impactado -y seguirán impactando- de forma inmediata y directa la posibilidad de que LAP y sus contratistas puedan continuar con la ejecución de todos los paquetes de trabajo del Lado Aire





(Airside) y del Lado Tierra (Landside). Ello generó, de manera decisiva, la imposibilidad de continuar con ciertas actividades según el cronograma planificado.

Este impacto se grafica en la Carta Gantt que adjuntamos a la presente comunicación (Anexo 1). Es importante tener en cuenta que este es un documento preliminar que tiene como única finalidad graficar los impactos respecto de lo planeado antes del COVID y, como ya lo hemos mencionado, estará sujeto a cambios derivados de impactos adicionales futuros que podría o no sufrir el cronograma que ha implementado o implementará LAP.

A continuación, y tomando como base la Carta Gantt antes mencionada, analizaremos en detalle el nexa causal entre el EFM mencionado y los impactos que ha sufrido el cronograma originalmente planificado en cada de uno de los componentes del Proyecto de Ampliación del AIJC.

a. Lado Aire (Airside)

La implementación de los paquetes de trabajo que forman parte del componente Lado Aire implica la ejecución de tres etapas: (i) ingeniería; (ii) procura; y, (iii) construcción/ejecución. Como se puede apreciar en la Carta Gantt, las restricciones generadas por las medidas gubernamentales para enfrentar el EFM afectaron una o más de estas etapas en cada paquete de trabajo. Dicho impacto imposibilita su ejecución y, en consecuencia, causa retrasos en el cronograma planificado para la ejecución y terminación de las mismas.

i. Paquete de Trabajo WP1

En el caso del paquete de trabajo WP1, el impacto se dio en la etapa de ejecución de las actividades destinadas a liberar los terrenos para la implementación de los otros paquetes de trabajo (WP2.1 y WP2.2). Esto se debió a que las restricciones implementadas:

- Retrasaron, inicialmente, la ejecución de las obras por **98 días**, debido a la desmovilización de cientos de trabajadores, bienes y equipos y a la imposibilidad de continuar con la ejecución de las obras desde el 16 de marzo hasta el 22 de junio. Como se puede apreciar en la carta Gantt, este plazo incluye las actividades de preparación para el reinicio de las obras.
- Retrasaron, posteriormente, la ejecución de las obras por **23 días** adicionales, entre el 22 de junio y el 15 de julio. Dichas demoras se deben a que las obras no solo se vieron impactadas por los retrasos usuales generados por un reinicio de actividades luego de una paralización y desmovilización total, sino también por: (i) la necesidad de capacitar al personal e implementar los protocolos sanitarios; (ii) las limitaciones de acceso y ejecución, así como la limitación en la producción, causadas por los protocolos sanitarios implementados; y, (iii) la paralización de producción en algunos sectores con casos positivos de COVID-19.

Como se puede apreciar en la Carta Gantt, el impacto directo total en el Paquete de Trabajo WP1, fue de **121 días** o, aproximadamente, 17 semanas.





ii. Paquetes de Trabajo WP2.1 y WP2.2

En el caso de los paquetes de trabajo WP2.1 y WP2.2, el impacto se dió en las tres etapas:

- Etapas de desarrollo de ingeniería: Las restricciones retrasaron la entrega de la ingeniería en **26 días** (del 24 de abril al 20 de mayo de 2020) en el caso del WP2.1 y en **34 días** (del 25 de junio al 29 de julio de 2020) en el caso del WP2.2. Esto se debió a que el personal del Contratista tuvo que ser repatriado de emergencia, exigiendo la implementación de trabajo remoto desde sus domicilios en el extranjero. Esta situación generó que tengan acceso muy limitado a la infraestructura computacional y de redes necesarias para el desarrollo de sus actividades, dificultando y, en algunos casos, incluso impidiendo la coordinación, revisión y óptimo rendimiento del personal.
- Etapas del proceso de procura: Las restricciones retrasaron el cierre del proceso de procura en **41 días** (del 14 de abril al 25 de mayo de 2020), en el caso del paquete de trabajo WP2.1, y en **45 días** (del 30 de junio al 14 de agosto de 2020), en el caso del paquete de trabajo WP2.2. Esto se debió a que los proponentes no pudieron visitar el terreno y a que, además, LAP se vió obligado a incluir modificaciones en las bases de la licitación para incorporar los cambios exigidos por la normatividad emitida por el Gobierno en materia de seguridad y salud ocupacional. Todo ello determinó que los postores necesitaran más tiempo para adaptar y presentar sus propuestas técnicas y económicas.
- Etapas de construcción: Las restricciones retrasaron el cronograma planificado para el inicio de la ejecución de las obras de construcción en **111 días** (del 14 de abril al 3 de agosto de 2020⁵), en el caso del paquete de trabajo WP2.1, y en **93 días** (del 30 de junio al 1 de octubre de 2020), en el caso del paquete de trabajo WP2.2. Esto se debe a que la demora en la ejecución del paquete de trabajo WP1 implica que las áreas necesarias para iniciar la construcción de la Torre de Control y de la Segunda Pista -Zonas 5A y 5B de la Carta Gantt para el primero y zonas 10, 11 y 12 de la Carta Gantt para el segundo- van a ser entregadas después de las fechas originalmente planificadas (ver interfaces en la Carta Gantt).

Por lo anterior, y de acuerdo con la Carta Gantt, los impactos en las tres etapas de los paquetes de trabajo han generado una demora total de **111 días** o, aproximadamente, 16 semanas, en el WP2.1 y de **93 días** o aproximadamente, 13 semanas, en el WP2.2.

iii. Demora total del Lado Aire

Como se puede apreciar en la sección anterior y queda graficado en la Carta Gantt, en lo que respecta al componente Lado Aire, el EFM generó una serie de impactos inmediatos y directos: (i) en la ejecución del paquete de trabajo WP1, cuyos efectos se

⁵ Como se desprende de la Carta Gantt, esta fecha toma en cuenta el momento en el que el Contratista tuvo a su disposición las zonas necesarias para iniciar la construcción de la Torre de Control sin ninguna interferencia.





extienden necesariamente a la etapa de construcción de los paquetes de trabajo WP2.1 y 2.2; y, (ii) en la ejecución de las etapas de ingeniería y procura de estos últimos dos paquetes.

Dado que para el funcionamiento del componente Lado Aire se requiere necesariamente que tanto la Torre de Control como la Segunda Pista se encuentren en operación, el retraso global actual verificable de este componente (que incluye el WP1, WP2.1 y WP2.2) es de **111 días** o, aproximadamente, 16 semanas.

Dicha demora es la que justifica el **pedido inicial de suspensión del plazo contractual para la ejecución de este componente del Proyecto de Ampliación del AIJC; así como, la extensión del plazo máximo de su entrada en operación del 24 de octubre de 2022 al 12 de febrero de 2023.**

b. Lado Tierra (Landside)

La implementación del paquete de trabajos que forma parte del componente Lado Tierra (WP3) implica la ejecución de actividades vinculadas con el desarrollo de cuatro etapas: (i) ingeniería y diseños de referencia; (ii) procura; (ii) ingeniería; y, (iii) construcción/ejecución. Dada la magnitud del WP3, el financiamiento de dichas etapas requiere contar con el apoyo de una entidad bancaria. El EFM ha impactado tanto en la primera etapa como en la posibilidad de obtener financiamiento para el desarrollo del WP3, tal como detallamos a continuación.

i. Etapa de ingeniería y diseños de referencia

Para ejecutar la primera etapa, es indispensable contar con proyecciones anuales de tráfico aéreo de largo plazo para el AIJC; ya que solo con ellas se podrán delimitar la ingeniería y el diseño de referencia que cumplan con las especificaciones técnicas exigidas para el Nuevo Terminal (Anexo 14 del Contrato de Concesión)⁶ y con los mejores estándares internacionales del sector, tales como los establecidos por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), la Airports Council International (ACI) o la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA). Hoy, sin embargo, es imposible hacer dichas proyecciones, dado el impacto de la Fuerza Mayor. Como precisó la consultora internacional Steer, en su carta remitida a LAP (Anexo 2 del Informe Sustentatorio):⁷

“Las actuales circunstancias no permitirán a Steer asegurar que un informe de tráfico desarrollado en las próximas semanas podría incluir el mismo nivel y la misma exactitud de los análisis que subyacen los supuestos de proyección de tráfico. Las condiciones económicas futuras en Lima y la curva de recuperación económica son en este momento muy inciertas, los itinerarios de aerolíneas, así como los planes de flota son desconocidos, y la potencial respuesta de los pasajeros a la restauración de la capacidad de las aerolíneas es todavía no comprobada.”

[Énfasis agregado]

⁶ A modo de ejemplo, el Anexo 14 especifica que el espacio promedio por persona en el Hall para el Chequeo de Pasajeros y en el Hall de Llegadas Internacionales será de 2 m² por persona presenta. Por tanto, el correcto dimensionamiento de dichas áreas dependerá de una proyección de flujo de pasajeros confiable. La misma que no puede realizarse actualmente; ya que los efectos directos del COVID-19 no han cesado. Ver: Contrato de Concesión, Anexo 14, pp. 9-10.

⁷ Informe Sustentatorio, Anexo 2, Carta de Steer Group donde explica el proceso para realizar un estudio de tráfico en esta coyuntura COVID-19 y el plazo que se requiere para realizarlo, p. 96.





En efecto, a finales del 2019, la consultora internacional Steer entregó dichas proyecciones a LAP. Estas se usaron para iniciar la elaboración de la ingeniería y diseños de referencia, en base a los cuales se esperaba que el contratista elegido para la ingeniería procura y construcción del Nuevo Terminal, desarrolle el proyecto. Sin embargo, esta primera etapa se vio truncada debido a la configuración del EFM.

Las crisis sanitaria, económica y social generadas por el COVID-19; así como las restricciones de tránsito aéreo adoptadas a nivel mundial para enfrentar esta enfermedad han modificado sustancialmente la demanda de viajes aéreos nacionales e internacionales. Ello se demuestra en las proyecciones realizadas por la OACI, que estima una reducción de entre el 53% al 60% del número de pasajeros en el 2020.⁸ En la misma línea, el último reporte mensual del Ministerio de Comercio Exterior y Turismo (MINCETUR) informó que entre enero y mayo de 2020, el flujo de pasajeros por el AIJC se contrajo 46% en comparación con el periodo similar del año 2019.⁹ Esta situación torna imprescindible actualizar la proyección realizada por Steer; ya que las obtenidas en el 2019 no guardan correspondencia con la situación actual ni, previsiblemente, lo harán con lo que ocurrirá en los próximos años. Como ya hemos mencionado, las líneas áreas y el sector en general atraviesan una crisis sin precedentes, no sólo lo que respecta a la demanda, sino porque existirán líneas aéreas ya no estarán en el mercado, otras habrán solicitado rescates gubernamentales y por tanto condicionando su gestión; así como fusiones, nacionalizaciones, reducción de flota e itinerarios, cambios de estrategia operativa, cambios en acuerdos de código compartido, alianzas, etc. todo esto en una recesión de la economía mundial imposible de predecir en este momento.

En ese sentido, como precisamos en nuestro Informe Sustentatorio, utilizar esta proyección para la ingeniería y diseño del Nuevo Terminal generaría el riesgo de incumplir las especificaciones técnicas exigidas contractualmente; así como, un desequilibrio económico financiero, al tener probablemente un Nuevo Terminal que atiende una sub-demanda de pasajeros.

Hoy, no es posible actualizar dicha proyección, debido a que el impacto del COVID-19 en el tráfico aéreo no ha cesado. De hecho, los vuelos internacionales en el Perú continúan restringidos. Teniendo ello en cuenta, Steer estima que sería posible realizar un análisis de proyección de demanda recién a finales del primer trimestre del año 2021, considerando que el reinicio de los vuelos internacionales sería en agosto 2020, situación que como sabemos no será así. A partir de ese momento, la nueva proyección estaría lista en cerca de 3 meses.¹⁰ Es decir, se estima que el estudio de demanda de pasajeros se completaría recién a finales de junio del 2021.

⁸ Organización de las Naciones Unidas, Organización de Aviación Civil Internacional – ICAO, Effects of Novel Coronavirus (COVID-19) on Civil Aviation: Economic Impact Analysis, 29 de julio de 2020, slide 6, consultado en: https://www.icao.int/sustainability/Documents/COVID-19/ICAO_Coronavirus_Econ_Impact.pdf

⁹ Ministerio de Comercio Exterior y Turismo – MINCETUR, Reporte Mensual de Turismo, junio de 2020, p. 5, consultado en: https://cdn.www.gob.pe/uploads/document/file/975683/RMT_Junio_2020.pdf

¹⁰ Informe Sustentatorio, Anexo 2, Carta de Steer Group donde explica el proceso para realizar un estudio de tráfico en esta coyuntura COVID-19 y el plazo que se requiere para realizarlo, p. 97 (“[...] Steer no estaría en condiciones de asegurar que la proyección de tráfico desarrollada hoy, otoño 2020, incluiría la calidad y cantidad de análisis que fue compartido con LAP el 2019 ya que los datos necesarios para desarrollar un informe con tal nivel de detalle no están disponibles en este momento. Steer podría probablemente comenzar una actualización de la proyección de tráfico, asumiendo que ciertos parámetros alcanzarán cierto nivel de estabilidad (PIB, levantamiento de restricciones, oferta y tendencia de aerolíneas, respuesta de comportamiento de pasajeros, etc.) a finales del primer trimestre del año 2021. Un estudio de tráfico completo tomaría en ese momento 3 meses.”).





En línea con lo señalado, nuestro consultor especialista en planeamiento aeroportuario “Leadin Aviation Consulting” ha preparado un informe que recalca cual es la importancia de contar con una proyección de tráfico actualizada a fin de poder planificar la futura infraestructura. Además señala que a la fecha existe tal incertidumbre y fragilidad para el reinicio de las actividades aéreas, lo que hace suponer que cualquier patrón de predicción de tráfico con visión a largo plazo esté basado en hipótesis de partidas inestables que derivan en grandes márgenes de error; concluyendo sobre la necesidad de tomar un plazo de tiempo razonable para reevaluar el proceso de planificación de acuerdo con una previsión futura de la demanda lo más acorde a la nueva realidad posible, tal y como recomienda IATA, ya que será la que se tenga que atender en la nueva infraestructura. Este proceso de planificación potencialmente implicará ciertas modificaciones del proyecto que permitan atender los cambios en la composición del tráfico del aeropuerto de manera que la futura infraestructura sea la adecuada para la nueva demanda prevista (Ver Anexo 2).

En ese orden de ideas, sólo una vez que se tenga la nueva proyección de tráfico, LAP deberá rediseñar la Terminal antes de llevar a cabo el proceso de adjudicación del Paquete de Trabajo WP3. Como se observa en la Carta Gantt, estos impactos vienen generando un retraso de **662 días** (del 31 de octubre de 2020 al 24 de agosto del 2022).

ii. Financiamiento del WP3

Como precisamos en nuestro Informe Sustentatorio, además de los retrasos en la ejecución del proyecto, el EFM ha generado que sea inviable obtener el financiamiento necesario para desarrollarlo.

En efecto, para que LAP pueda obtener el financiamiento necesario para la Nueva Terminal, requiere acreditar ante las entidades bancarias lo siguiente: (i) que el proyecto es viable económicamente; y, (ii) que tiene el respaldo económico necesario para asumir el crédito solicitado.

Sin embargo, actualmente LAP se encuentra imposibilitada de cumplir con dichos requisitos:

- No puede presentar un proyecto viable económicamente que algún banco esté dispuesto a financiar debido a que, el elemento esencial para acreditar la viabilidad del éste es la estimación de la demanda de pasajeros, que sustenta el modelo de negocio. Como explicamos anteriormente, de ella depende la delimitación de la ingeniería y el diseño de referencia para que cumplan con las especificaciones técnicas exigidas para el Nuevo Terminal (Anexo 14 del Contrato de Concesión), por lo que **mientras que no se cuente con un estudio preciso de demanda de pasajeros basado en información actualizada, ninguna entidad financiera va a aceptar financiar el proyecto.**
- No se encuentra en capacidad de acreditar el respaldo económico suficiente para obtener el crédito necesario para el desarrollo del proyecto. Actualmente, el EFM ha generado un incremento en el riesgo del proyecto, lo que determina que cualquier financiamiento (i) tenga mayores costos, (ii) requiera garantías adicionales, (iii) sea más restrictivo y (iv) su período de negociación y cierre sea más largo y complicado.





Sin embargo, la falta de liquidez de LAP a causa de la suspensión de las operaciones y actividades del AIJC, ha afectado el indicador de Deuda/EBITDA de la compañía. Como expusimos en nuestra presentación ante el OSITRAN, el EFM ha generado un Máx. Deuda/EBITDA de 18.9 veces, cuando el valor antes del COVID-19 era de 6.5 veces.¹¹ **Esta variación en dicho indicador hace inviable que alguna entidad financiera esté dispuesta a otorgar el financiamiento necesario a LAP para desarrollar el WP3.**¹² (Ver Anexo 3)

iii. Demora total del Lado Tierra

Como se puede apreciar en la sección anterior y queda graficado en la Carta Gantt, el EFM generó una serie de impactos inmediatos y directos en el componente Lado Tierra del Proyecto de Ampliación del AIJC: (i) en la ejecución de la etapa de ingeniería y diseño de referencia; y, (ii) en la posibilidad de obtener el financiamiento necesario para desarrollar el proyecto.

La necesidad de una nueva proyección de demanda de pasajeros para poder realizar una reingeniería del proyecto y obtener el financiamiento para el mismo viene generando un retraso global actual verificable de **662 días** o, aproximadamente 22 meses. Dicha demora es la que justifica **el pedido inicial de suspensión del plazo contractual para la ejecución del Lado Tierra del Proyecto de Ampliación del AIJC; así como la extensión del plazo máximo de su entrada en operación del 24 de octubre de 2024 al 17 de agosto de 2026.**

Por lo expuesto, considerando la incertidumbre en la que aún nos encontramos por el EFM y por el EEN, además de la emergencia sanitaria que está en curso en el país, no es posible especificar un plazo específico final -solo estimado- para la suspensión de las obligaciones mencionadas. Ello solo será factible una vez concluido el EEN y la emergencia sanitaria, así como regularizadas todas las operaciones en el AIJC; momento en el que nos será más viable informar al Concedente y al Regulador sobre plazos de suspensión más específicos.

Asimismo, reiteramos que la relación de obligaciones y actividades suspendidas por LAP y presentadas al Concedente y al Regulador no es una lista definitiva considerando que la pandemia continua en nuestro país así como el EEN que se encuentra en curso. La cuantificación final y/o real de los impactos ocasionados por el EFM y el EEN sólo podrá ser determinado con posterioridad al levantamiento del EEN, al reinicio de la totalidad de las actividades y ejecución de las obligaciones suspendidas por LAP.

Finalmente, considerando toda la información proporcionada en la presente comunicación, proponemos sostener una segunda reunión con su representada a fin de aclarar cualquier consulta o hacer precisiones en caso de ser necesario.

¹¹ Presentación de LAP ante el OSITRAN sobre el Impacto Económico del COVID-19, julio de 2020, slide 5.

¹² Informe Sustentatorio, p.62.





Sin otro particular, quedamos de ustedes.

Atentamente,

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.


LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
Juan José Salmón
Gerente General


LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L.
MILAGROS MONTES MOROTE
APODERADA

Adj.

Anexo 1: Carta GANTT - Cronograma Resumen Impacto COVID Proyecto

Anexo 2: Informe "Proyecciones de Tráfico para una nueva realidad en el Transporte Aéreo"

Anexo 3: Presentación Impacto Económico



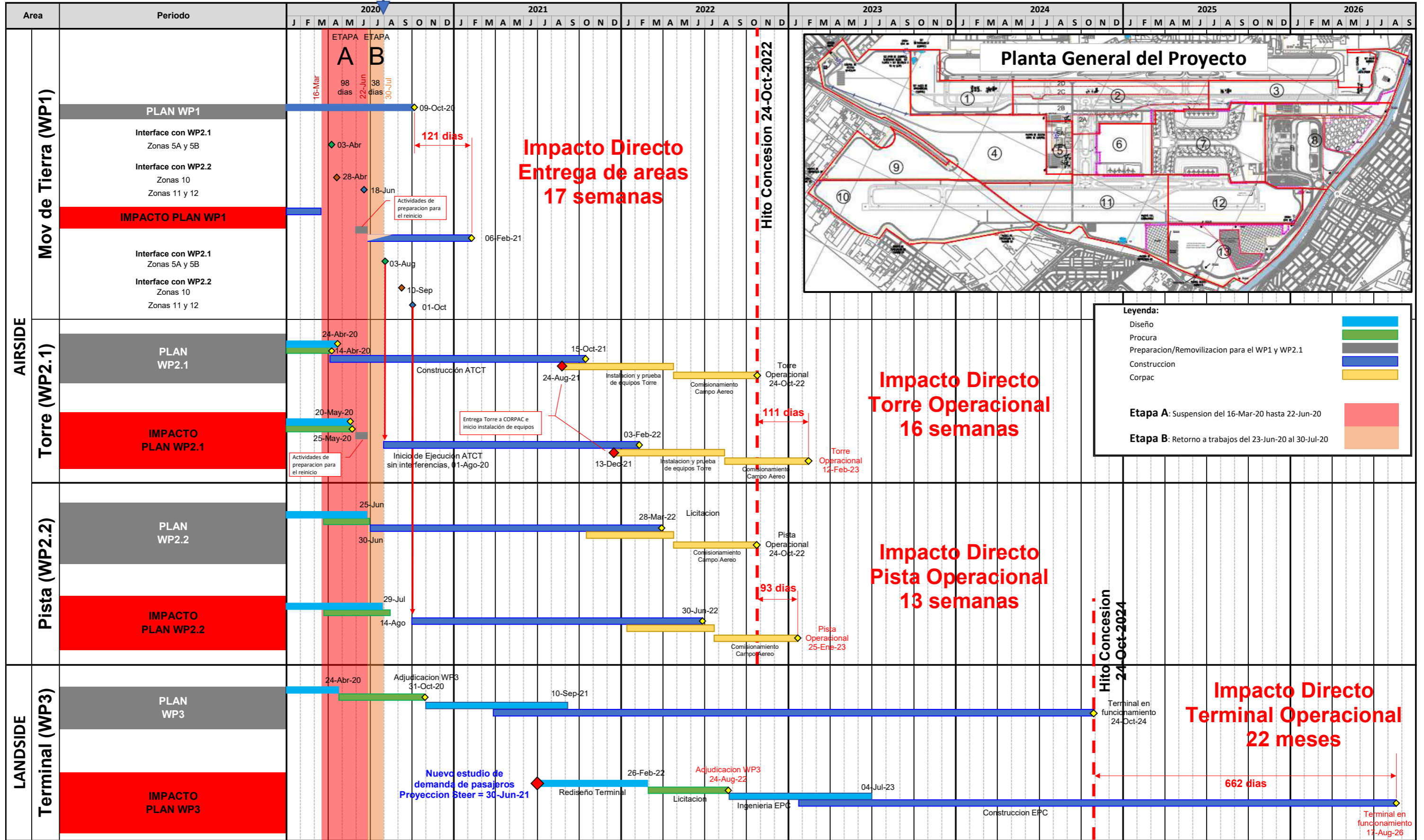


ANEXO 1
CARTA GANTT - CRONOGRAMA RESUMEN
IMPACTO COVID PROYECTO



NewLIM - CRONOGRAMA RESUMEN (Impacto Directo por Covid -19)

Analisis Preliminar de Impactos Directos al Plan: Fecha de analisis 30-Julio-2020



Notas: Este diagrama es conceptual y puede contener impresiones graficas que no constituyen una falta de diligencia de LAP
Este diagrama contiene los impactos conocidos entre el 16-Mar-2020 y el 30-Jul-2020, y la consecuencia directa de estos impactos en el futuro



**ANEXO 2: INFORME “PROYECCIONES DE
TRÁFICO PARA UNA NUEVA REALIDAD EN EL
TRANSPORTE AÉREO”**





C/Bahía de Pollensa 5
28042. Madrid
España
info@leadinaviation.com
+34 91 737 82 02

ATT:
Juan José Salmón Balestra
CEO
Lima Airport Partners SRL

Madrid, a 3 de Agosto de 2020

ASUNTO: Proyecciones de Tráfico para una nueva realidad en el Transporte Aéreo

Estimados Sres. de Lima Airport Partners SRL,

En respuesta a su solicitud, a través del presente informe les remitimos nuestra opinión como compañía especializada en planeamiento aeroportuario, sobre la importancia de la realización de unas proyecciones actualizadas como base del desarrollo de las nuevas infraestructuras aeroportuarias.

En particular, esta actualización se hace absolutamente crucial tras probablemente el cambio más profundo sufrido en el Transporte Aéreo desde sus inicios: la desafortunada pandemia causada por el virus SARS-CoV-2 (COVID-19).

Estimamos fundamental tomar en consideración las nuevas dinámicas del Transporte Aéreo a nivel nacional, regional e internacional en el desarrollo del Proyecto de Expansión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima.

Impacto de la COVID-19 en el Transporte Aéreo

Las características únicas de la enfermedad, sumado al imparable desarrollo de la conectividad global, han propiciado la expansión del virus de manera incontrolable y a una velocidad nunca antes observada.

Ante la inexistencia de una vacuna que pueda actuar de barrera para la propagación del virus, la principal medida que han tomado la mayoría de los países para tratar la contención de su propagación ha sido, en mayor o menor medida, paralizar la movilidad de las personas.

En países como Perú, esta restricción de la movilidad se ha dado tanto a nivel local y nacional, como a nivel internacional. En este sentido, las medidas de confinamiento han acabado significando la práctica paralización del Transporte Aéreo durante periodos de tiempo superiores a los 3 meses, con la consecuente clausura parcial o total de la mayoría de los aeropuertos comerciales.

Esta situación sin precedentes está suponiendo la mayor crisis de la aviación global vivida desde los inicios de transporte aéreo comercial. No solamente por el descenso de las cifras de tráfico y del correspondiente impacto económico en las compañías que participan en el

sector (y toda su industria asociada), si no por los cambios estructurales que ésta está suponiendo en la aviación. Desapariciones de aerolíneas, rescates gubernamentales, fusiones, nacionalizaciones, cambios de estrategia operativa, cambios en acuerdos de código compartido, alianzas, etc. En definitiva, la alteración completa del equilibrio oferta-demanda del mercado de la aviación, lo cual supone un cambio de paradigma en el desarrollo natural del mercado y de sus variables explicativas, funciones base de cualquier predicción.

Incertidumbre sobre la evolución de la pandemia en el corto plazo

Adicionalmente a los hechos anteriormente mencionados, un factor que complica la aplicación de un plan de acción concreto y definido en tiempo y magnitud es la gran incertidumbre acerca de cuándo se dará por controlada la pandemia.

Existen múltiples especulaciones sobre posibles fechas para que una vacuna efectiva se encuentre disponible. Pero los organismos mundiales competentes como la Organización Mundial de Salud (OMS) no se han pronunciado sobre una fecha realista. Todo ello sumado a la compleja situación que será el hacer viable un plan de vacunación de la mayoría de la población mundial, que propicie el freno de la propagación de manera definitiva, hace pensar que los próximos meses continuarán siendo de una gran volatilidad en las decisiones que dirimen el rumbo del Transporte Aéreo.

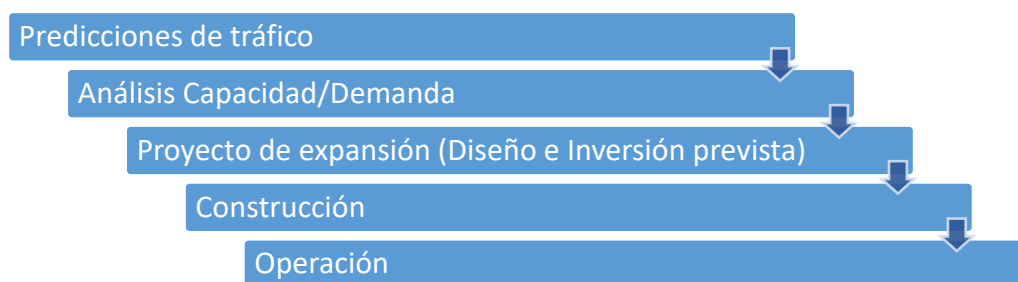
Otro factor que añade incertidumbre a la evolución de la pandemia y por tanto al sector de la aviación, son los rebrotes que se están sucediendo en zonas donde la primera oleada estaba en fase de estabilización, principalmente causados por la reactivación de la movilidad y del turismo. Este hecho está provocando que en ciertos países donde ya se había iniciado la apertura parcial al tráfico internacional, se estén estableciendo cuarentenas obligatorias a dichos viajeros. Políticas de protección sanitaria que generan oleadas de cancelaciones afectando a la demanda de tráfico hasta el punto de la cancelación de rutas que habían sido ya reabiertas.

Tal incertidumbre y fragilidad para el reinicio de las actividades aéreas supone que cualquier patrón de predicción de tráfico con visión a largo plazo esté basado en hipótesis de partida inestables que derivan en grandes márgenes de error.

Las previsiones de tráfico como base del Proyecto de Expansión

Todo proyecto de planificación aeroportuario comienza con la estimación de la evolución del tráfico de pasajeros, aeronaves y carga en el aeropuerto. Este primer punto es el paso inicial y a la vez la base que permite determinar el futuro plan de desarrollo aeroportuario. Esto se debe principalmente a que la infraestructura necesariamente ha de ser capaz de gestionar la demanda de pasajeros esperada en volumen y también en tipología y características, para cada horizonte temporal.

Por tanto, un cambio sustancial en el volumen o composición del tráfico esperado no sólo puede, sino que debe significar una revisión del plan de desarrollo del aeropuerto.



La Asociación de Transporte Aéreo Internacional (IATA, por sus siglas en inglés) es una de las principales entidades referentes del sector aéreo que engloba más de 290 aerolíneas

asociadas que transportan más del 80% del tráfico mundial. IATA en su manual de referencia de desarrollo de aeropuertos (IATA ADRM 11th Edition) indica en su capítulo 2.1. que las previsiones de tráfico son la base para la adecuada toma de decisiones en la planificación aeroportuaria y que estas previsiones deben basarse en una visión robusta y lo más certera y actualizada posible.

Es por tanto necesario que la base del proyecto esté basada en la realidad más actualizada del aeropuerto, no solamente desde el punto de vista cuantitativo sino también cualitativo. Es decir que refleje la actualidad del tráfico del aeropuerto, y sus características, las estrategias de las aerolíneas que lo operan, de sus alianzas, de la evolución de los mercados principales y sus realidades económicas.

Las previsiones en la actual coyuntura

Algunos de los puntos que se listan a continuación se utilizan de manera habitual para la determinación de la demanda futura de tráfico. Como se describe en cada uno de ellos, la incertidumbre y la volatilidad en la evolución de la pandemia, tanto a nivel país como a nivel global, hacen inviable su evaluación con el rango de certeza necesario para que sean confiables.

- El mercado de las aerolíneas es esencial para evaluar la capacidad de transporte de pasajeros tanto dentro del Perú como en destinos internacionales. En la situación actual el mercado es totalmente impredecible, no ya sólo los planes futuros de las aerolíneas, sino su propia existencia futura. Por ejemplo, aerolíneas del calibre de LATAM o Avianca, tan relevantes en el aeropuerto de Lima, se han acogido al Capítulo 11 del Código de Bancarrota en los Estados Unidos para favorecer su reestructuración, mientras que otras aerolíneas como FlyBe (UK), South African Airways (SA) o Trans States Airlines (US) ya han cesado sus operaciones de manera definitiva. Estamos ante un cambio en el 'status quo' del mercado.
- El cambio del mercado puede a su vez derivar también en cambios estructurales en las estrategias de aerolíneas en cuanto a su operación en los aeropuertos. Uno de los puntos más relevantes que podría afectar al desarrollo del aeropuerto es el cambio de flota y por tanto el tipo de aeronaves que harán uso del aeropuerto. También puede haber cambios de estrategia en sus redes de destinos; por ejemplo, favoreciendo vuelos punto a punto y por tanto reduciendo la estructura de hub de conexión.
- Un punto relevante a la hora de estimar correctamente la evolución del tráfico es el precio de los billetes, que se verán afectados sustancialmente teniendo en cuenta los drásticos y continuos cambios que se están dando en la relación oferta/demanda.
- Otro de los principales factores que se tienen en cuenta para las predicciones de tráfico es la evolución de la economía de los países generadores de tráfico. Las previsiones del PIB y otras variables macroeconómicas proporcionadas por las principales entidades gubernamentales o incluso el Fondo Monetario Internacional (FMI) continúan variando prácticamente cada semana, haciendo inviable partir de unas variables sólidas que sean base de la predicción del tráfico aéreo a largo plazo. Por ejemplo, a 12 de abril las previsiones de cierre del año 2020 proporcionadas para el Perú por el FMI eran de -4.5% del PIB, mientras que las últimas previsiones dadas el 3 de agosto son del -12%. Hecho que se está dando de manera generalizada en la mayoría de las economías mundiales.
- Además, y al igual que ha pasado en crisis mundiales anteriores, la confianza del pasajero en el transporte se verá alterada sin que todavía se pueda conocer el efecto que esto tendrá en la evolución histórica del patrón de comportamiento del pasajero. Igualmente puede pasar con los viajes de empresa y viajes corporativos en los que se están dando ya cambios a largo plazo en las políticas empresariales al respecto.
- Finalmente, deberán tenerse en cuenta aquellas decisiones puntuales, que sumados a las variables anteriores, producen alteraciones completas de la dinámica natural de los mercados. Por ejemplo, las restricciones impuestas por los gobiernos en los que

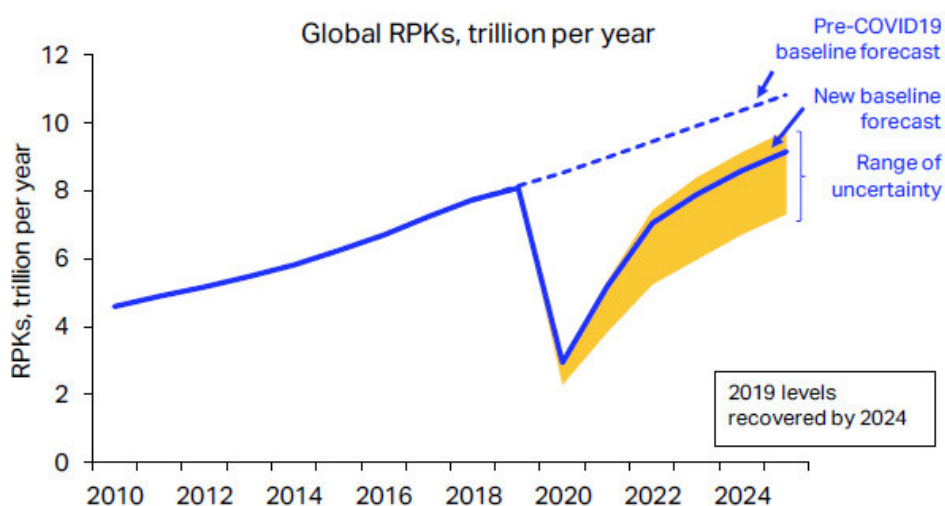
hay múltiples mercados/rutas completamente cerrados o con grandes limitaciones para operar. Y todo ello sin un horizonte temporal para su reactivación.

Todas estas variables cambian diariamente haciendo los resultados de cualquier modelo de predicción extremadamente inestables y con un gran nivel de incertidumbre y error.

Como muestra de la variabilidad de las predicciones y su falta de certidumbre, IATA que engloba el 82% de todo el tráfico mundial, en su último comunicado (N° 63 - 28/07) indica que sus previsiones vuelven a cambiar respecto a sus anteriores estimaciones publicadas y que espera que la recuperación del tráfico a niveles previos al COVID-19 se retrase hasta el 2024, un año más tarde con respecto a la previsión anterior proporcionada pocas semanas antes.

Adicionalmente, IATA en sus gráficas de previsiones ha comenzado a dar un rango de incertidumbre (en amarillo en la imagen inferior) para reflejar que incluso en sus actualizaciones considera que no hay estabilidad en el comportamiento del mercado ni una base clara para estimaciones futuras.

Ilustración 1. Predicción del tráfico mundial a 30 de Julio del 2020 (Fuente: IATA Economics Report)



Source: IATA/ Tourism Economics Air Passenger Forecasts

Las previsiones de tráfico en las que variables explicativas evolucionan de manera más estable y predecible (situación previa a la crisis de la COVID-19), la apertura de los rangos de incertidumbre se daba en horizontes de predicción más lejanos, ya que para el corto plazo existían diversas herramientas que permitían calibrar con un grado elevado de certeza el crecimiento de los distintos segmentos de tráfico.

Impacto en el proyecto de expansión

La incertidumbre que existe en la actualidad en las previsiones de tráfico impacta directamente en el planeamiento del programa de expansión del aeropuerto ya que hay una gran indeterminación en la demanda que el aeropuerto tendrá que cubrir a futuro, no sólo en cuanto a volumen de tráfico esperado, sino también en su composición y características.

Así, la indeterminación de la evolución de las aerolíneas y sus flotas podrían llegar a tener impacto importante en el diseño del terminal y su plataforma de estacionamiento de aeronaves asociada por las variaciones en el tamaño y número de puestos de estacionamiento en la plataforma de aeronaves.

En cuanto a posibles cambios de estrategias de aerolíneas y su operación desde Lima, esto podría tener un impacto en la configuración interna del edificio terminal. Desde la agrupación y estrategias de código compartidos y alianzas y su impacto en el área de

facturación, hasta los volúmenes de tráfico esperado en conexión/transferencia en contraposición con los vuelos directos. En el caso de conexiones, se trataría de un potencial cambio en el número de controles de seguridad, control de tarjetas de embarque y controles de pasaportes en los flujos de pasajeros de los distintos tipos de conexión. Podría llegar incluso a ser necesario cambios de los flujos de transferencias impactando en el número y ubicación de núcleos de comunicación vertical, pasillos de conexión, mezcla de flujos, tiempos de conexión, etc.

Otra incógnita que afecta sustancialmente al proyecto del edificio terminal es la composición del tráfico en cuanto a la proporción del tráfico internacional y doméstico, tamaño de aeronaves a ser atendidas en puestos de contacto, etc. Concretamente tendría impacto en la cantidad de controles de seguridad, controles de pasaportes, área de embarque dedicada/swing, número de pasarelas de embarque, cintas de reclamo, etc.

Adicionalmente, otro aspecto que podría llegar a tener un gran impacto son los potenciales controles sanitarios que pudieran tener que implementarse de manera estandarizada en los aeropuertos, tales como controles de temperatura, puntos de tests sanitarios, controles de documentación u otras medidas que están actualmente siendo evaluadas a nivel internacional tanto por OACI, IATA como otras entidades internacionales y nacionales y que podrían condicionar los diseños de los futuros terminales aéreos.

Conclusiones

Actualmente es prácticamente inviable predecir con un grado asumible de certidumbre y con la estabilidad necesaria, la evolución de la pandemia en el corto plazo y sus efectos en las aerolíneas, aeropuertos y en general en la industria de la aviación.

Una predicción basada en información actual quedará alterada a los pocos días, dada la velocidad a la que cambia la realidad de la pandemia, así como las hipótesis base y datos de entrada sobre los que se fundamentan dichas predicciones.

Las proyecciones de tráfico son la base del planeamiento técnico del proyecto, no sólo a nivel cuantitativo (número de procesadores, controles de seguridad y pasaportes, elementos funcionales, superficie de espera y circulación, zonas de colas, etc.) sino también cualitativo (zonas de transferencia/conexión, flujos, agrupaciones operacionales, usos de espacios, etc.).

Adicionalmente las predicciones también son la base del planeamiento económico y de la financiación exigidos por los lenders y accionistas, lo que hace fundamental el disponer de unas predicciones realistas y estables que permitan analizar y hacer viable el modelo de negocio.

Por tanto, se considera absolutamente necesario tomar un plazo de tiempo razonable para reevaluar el proceso de planificación de acuerdo con una previsión futura de la demanda lo más acorde a la nueva realidad posible, tal y como recomienda IATA, ya que será la que se tenga que atender en la nueva infraestructura. Este proceso de planificación potencialmente implicará ciertas modificaciones del proyecto que permitan atender los cambios en la composición del tráfico del aeropuerto de manera que la futura infraestructura sea la adecuada para la nueva demanda prevista.

Atentamente,



Luis Cid-Fuentes Seco
Director de Consultoría. Socio cofundador





ANEXO 3: PRESENTACIÓN IMPACTO ECONÓMICO



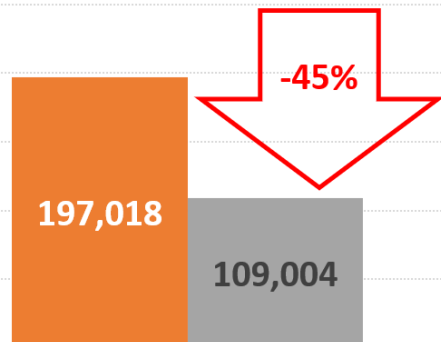


PRESENTACIÓN IMPACTO ECONOMICO

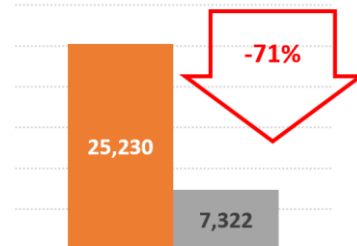
Julio, 2020



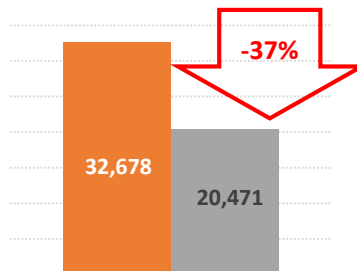
ESCENARIOS



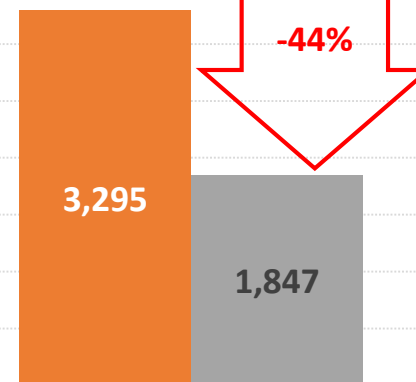
Total Pasajeros 2020-2026
(en ,000)



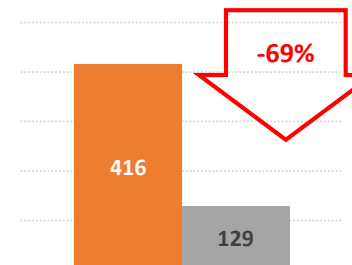
Total Pasajeros 2020



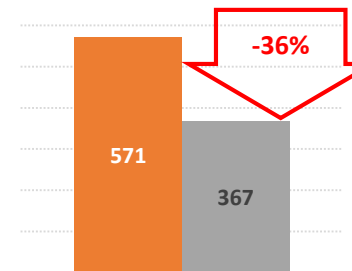
Total Pasajeros 2026



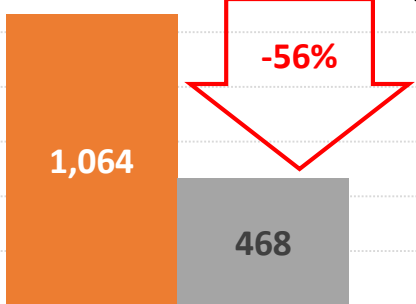
Ingresos Brutos 2020-2026
(en US\$ millones)



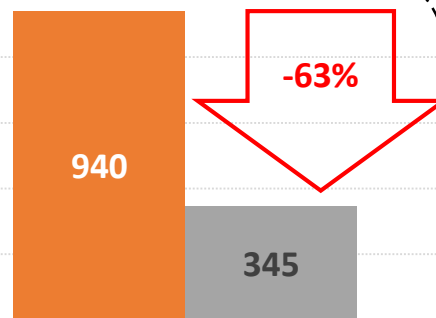
Ingresos Brutos 2020



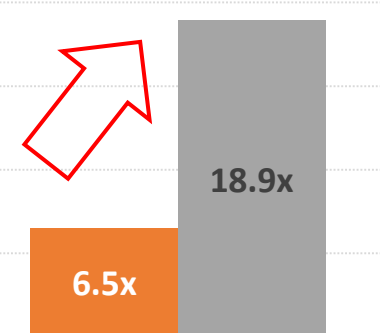
Ingresos Brutos 2026



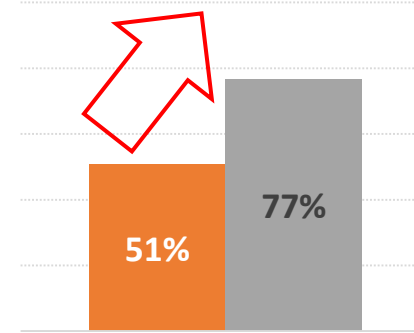
EBITDA 2020-2026
(en US\$ millones)



FC Operativo 2020-2026
(en US\$ millones)



Máx. Deuda / Ebitda



Máx. Deuda / Patrimonio

		PRE COVID	POST COVID	Delta	
Total Pasajeros 2020	,000	25,230	7,322	-17,908	-71%
Total Pasajeros 2026	,000	32,678	20,471	-12,208	-37%
Total Pasajeros 2020-2026	,000	197,018	109,004	-88,013	-45%
Ingresos Brutos 2020	US\$ mm	416	129	-287	-69%
Ingresos Brutos 2026	US\$ mm	571	367	-204	-36%
Ingresos Brutos 2020-2026	US\$ mm	3,295	1,847	-1,447	-44%
EBITDA 2020-2026	US\$ mm	1,064	468	-596	-56%
FC Operativo 2020-2026	US\$ mm	940	345	-595	-63%
Máx. Deuda /Ebitda	veces	6.5	18.9		
Máx. Deuda /Patrimonio	%	51%	77%		



Escenarios de proyección:

- **Escenario PRE COVID:**
 - proyecciones LAP previas al COVID
- **Escenario POST COVID:**
 - proyecciones LAP luego del impacto del COVID
 - incluye acciones internas de LAP como reducción de OPEX 2020 y diferir el CAPEX 2020

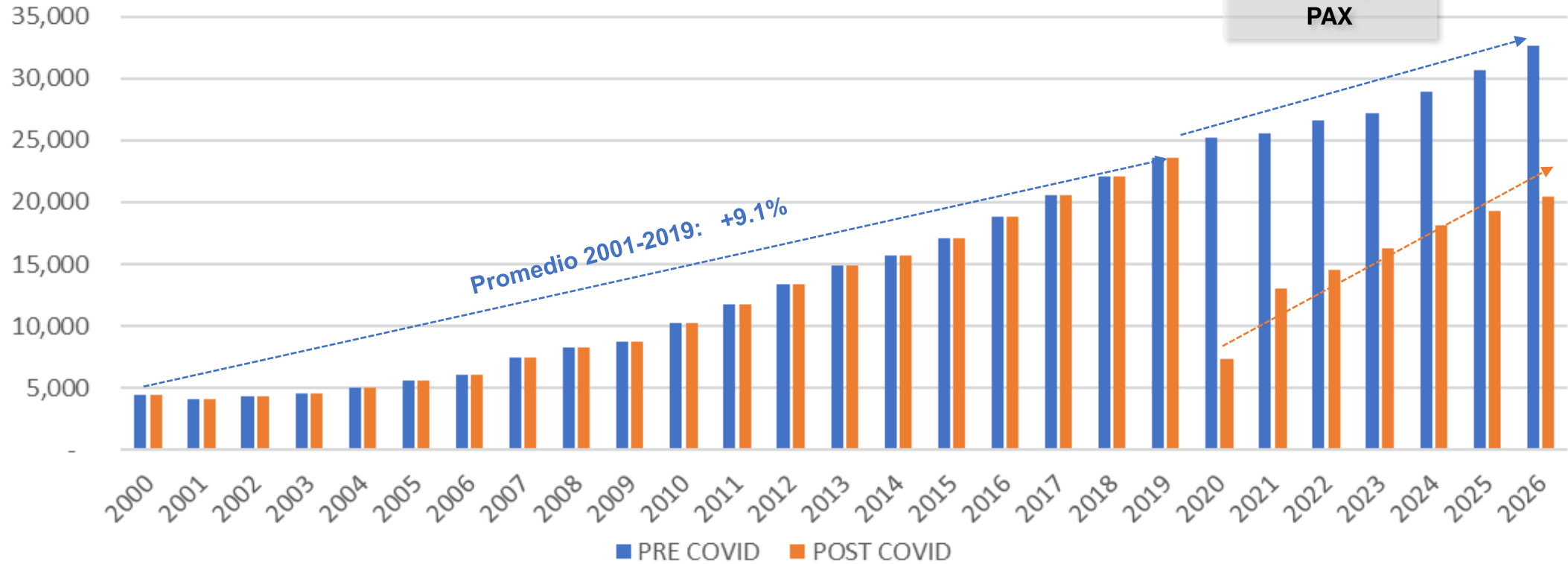


IMPACTO COVID

- Pasajeros
- Ingresos Brutos
- EBITDA
- Flujo de Caja Operativo



Pasajeros

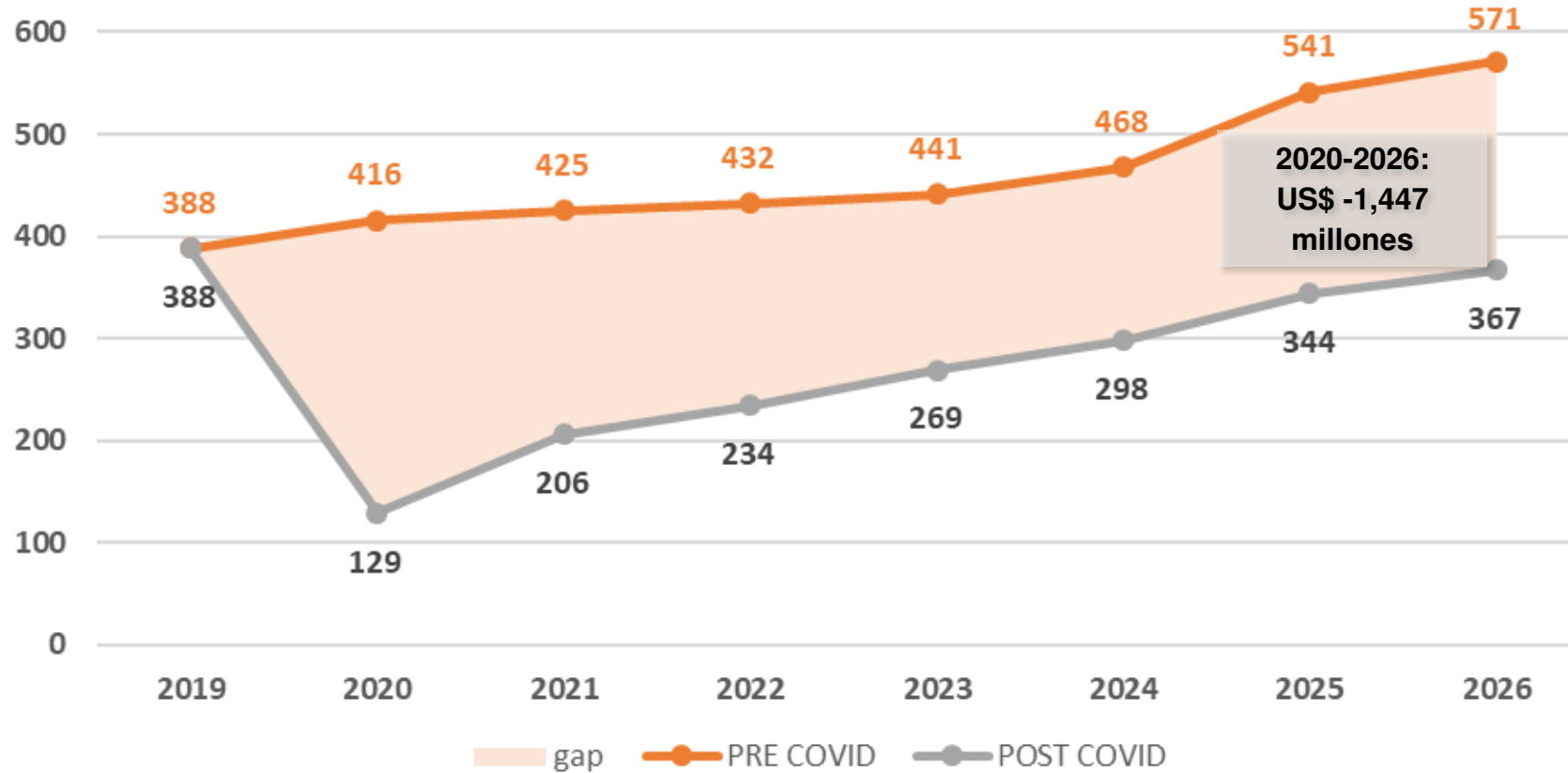


Carga -36% (-732 mil TM)
Aterrizajes/Despegues -40%
(-610 mil ATMs)

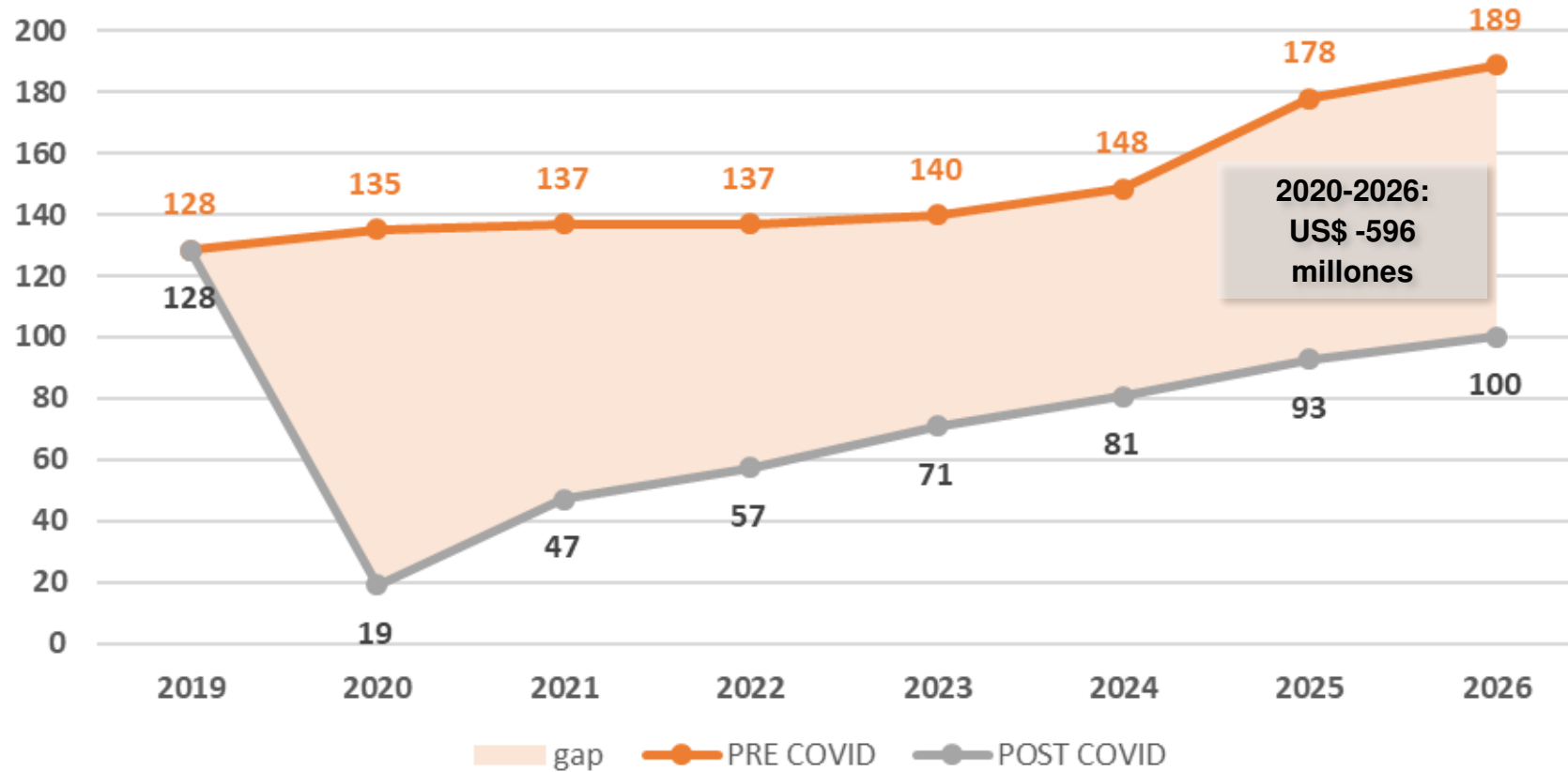
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Total
<i>Pre Covid</i>	25,230	25,603	26,640	27,236	28,917	30,714	32,678	197,018
<i>Post Covid</i>	7,322	13,010	14,571	16,276	18,115	19,240	20,471	109,005
<i>delta</i>	- 17,908	- 12,593	- 12,069	- 10,960	- 10,802	- 11,474	- 12,207	- 88,013
<i>%</i>	-71%	-49%	-45%	-40%	-37%	-37%	-37%	-45%

INGRESOS BRUTOS en US\$ millones

Impacto COVID



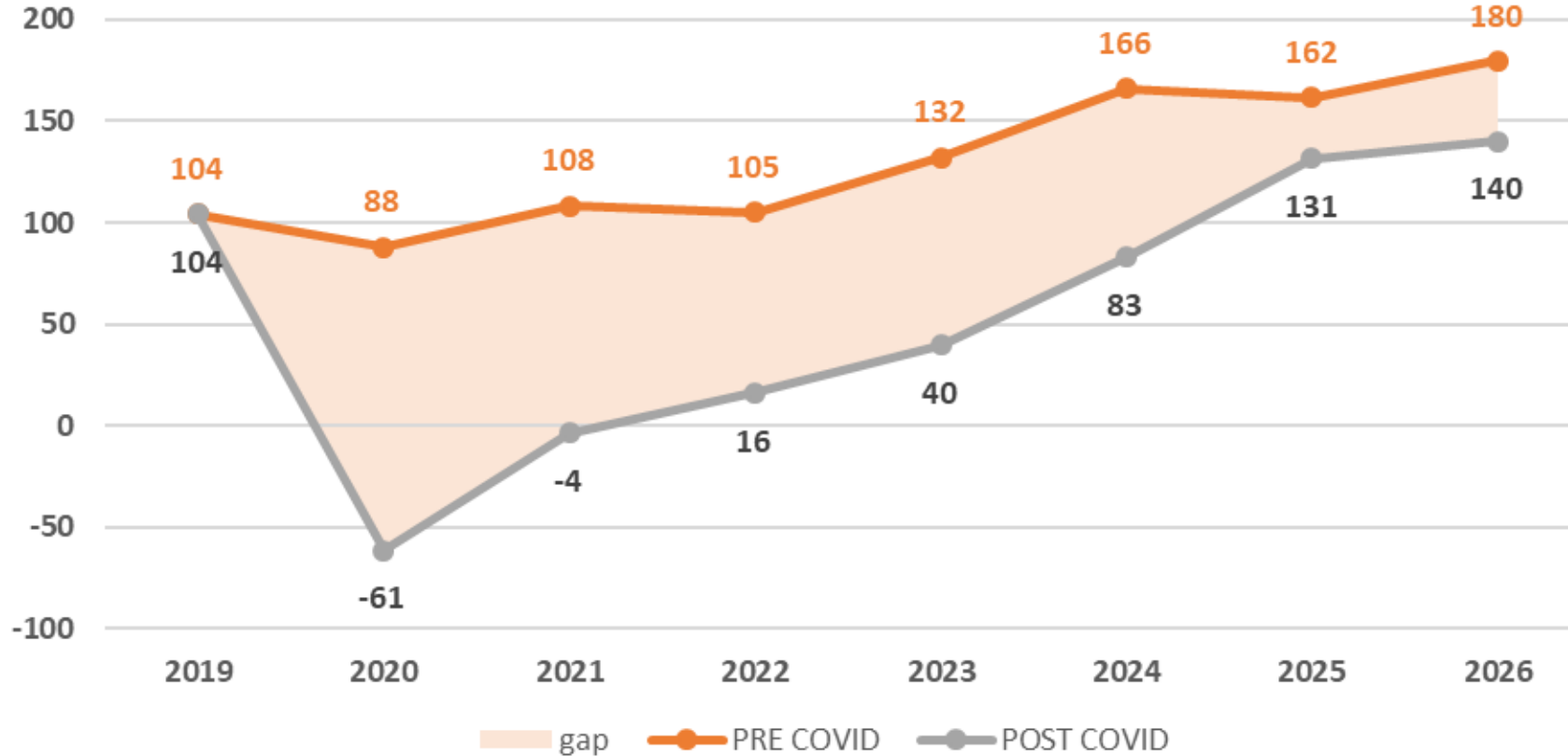
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
<i>versus PRE COVID</i>								
<i>delta</i>	-287	-219	-198	-173	-170	-197	-204	-1,447
<i>delta %</i>	-69%	-52%	-46%	-39%	-36%	-36%	-36%	-44%



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
<i>versus PRE COVID</i>								
<i>delta</i>	-116	-90	-80	-69	-68	-85	-88	-596
<i>delta %</i>	-86%	-66%	-58%	-49%	-46%	-48%	-47%	-56%

FLUJO DE CAJA OPERATIVO en US\$ millones

Impacto COVID

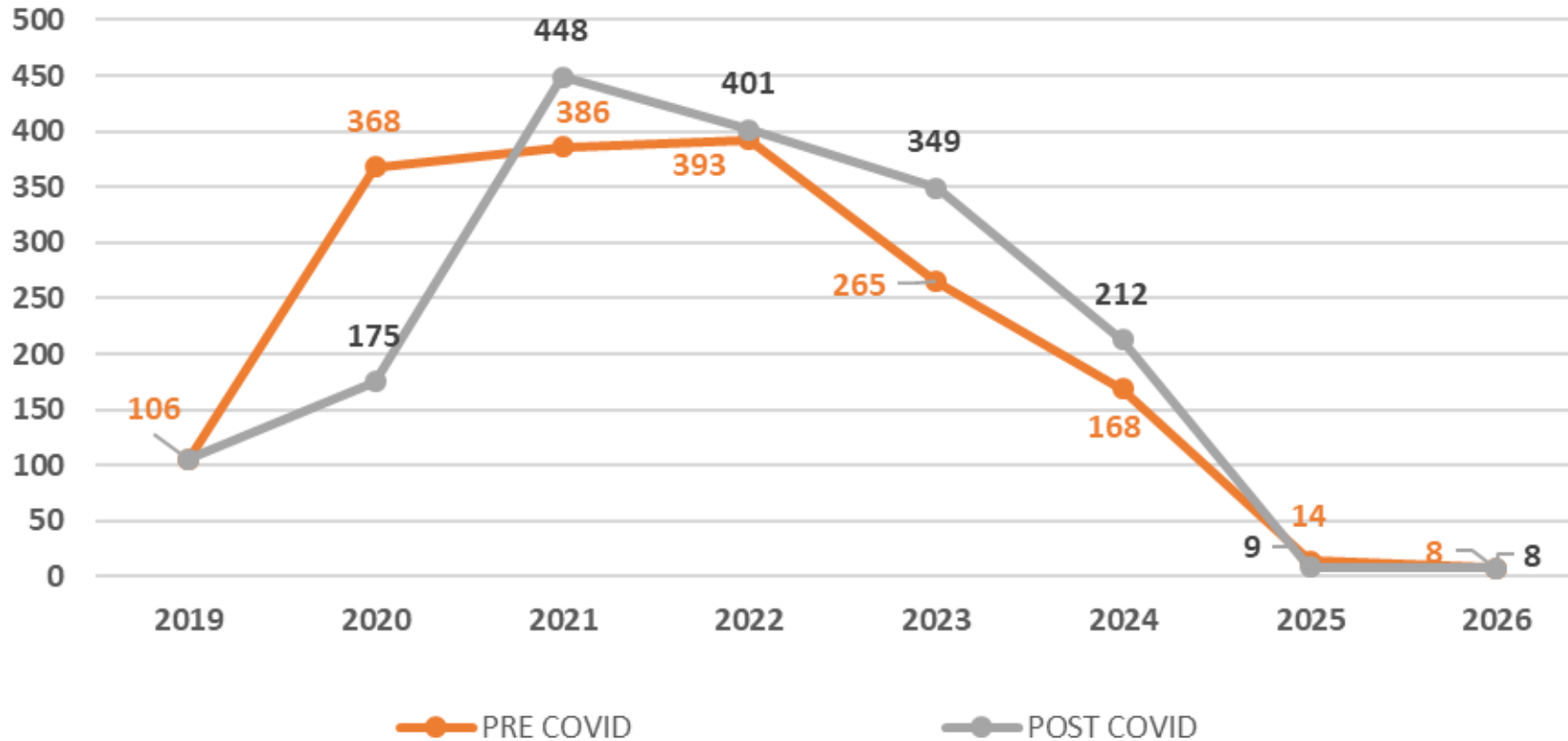


2020-2026:
US\$ -595
millones

	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
<i>versus PRE COVID</i>								
delta	-149	-112	-89	-92	-83	-30	-40	-595
delta %	-170%	-103%	-85%	-70%	-50%	-19%	-22%	-63%

FLUJO DE CAJA DE INVERSIONES en US\$ millones

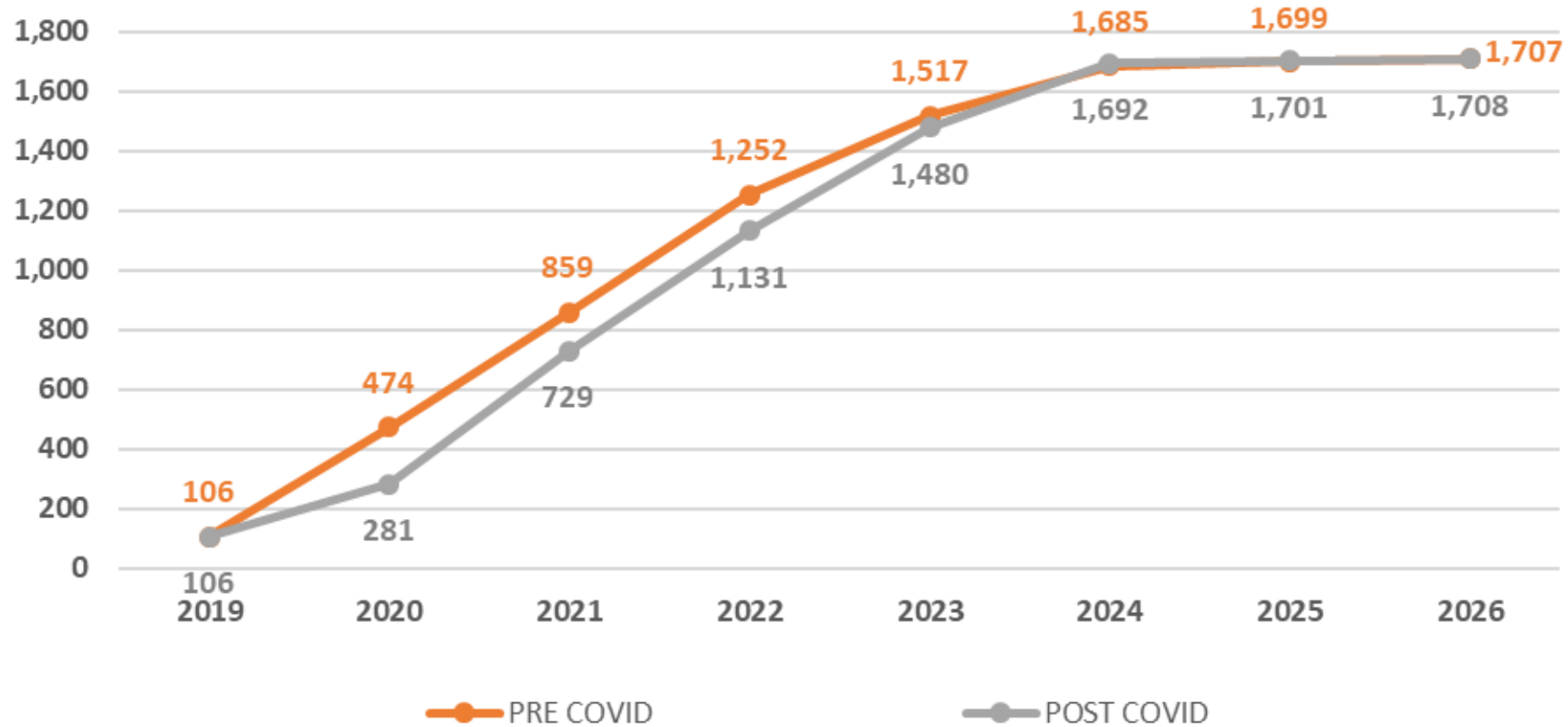
Impacto COVID



	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	TOTAL
<i>versus PRE COVID</i>								
POST COVID	-193	63	9	84	44	-5	0	1

FLUJO DE CAJA DE INVERSIONES ACUMULADO en US\$ millones

Impacto COVID



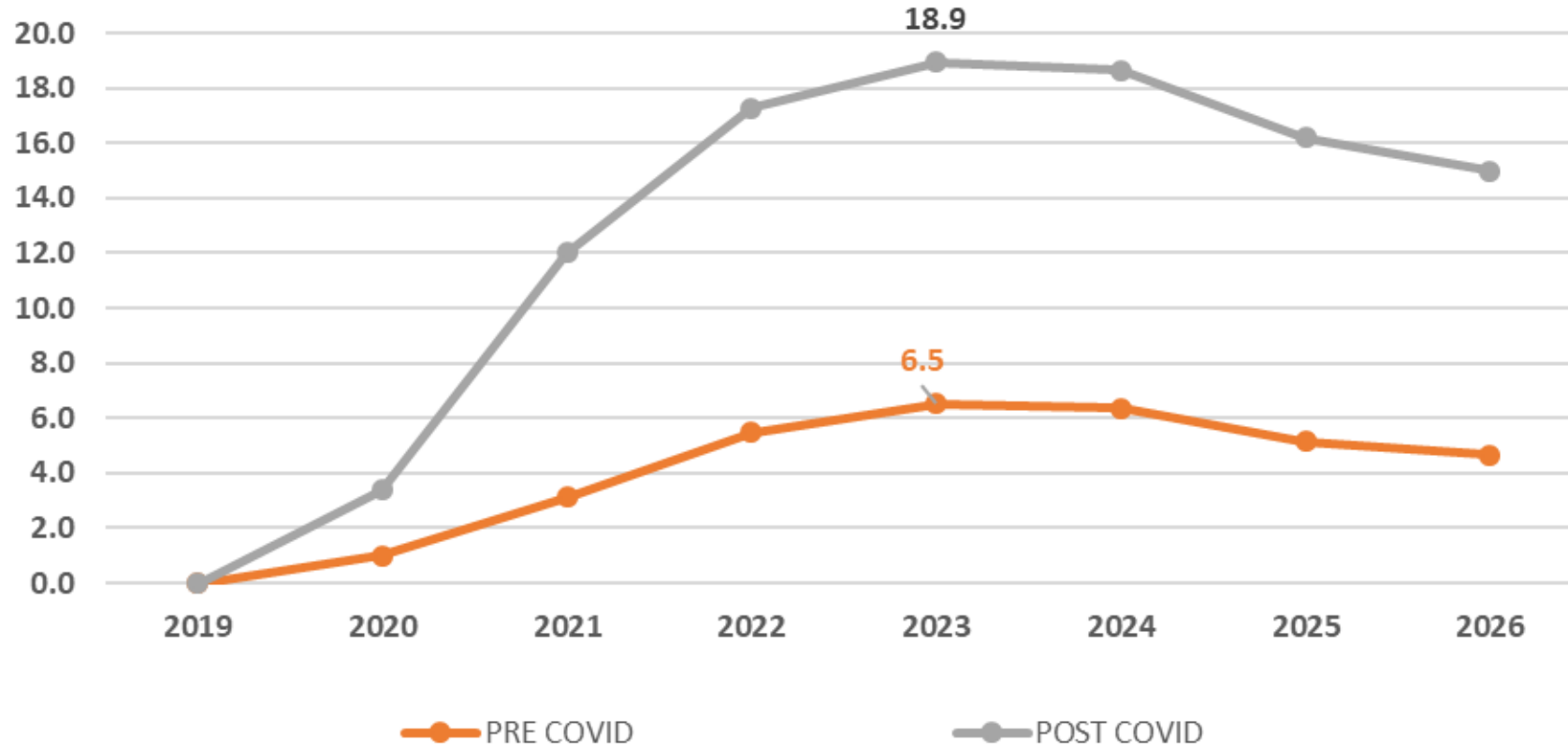
	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026
<i>versus PRE COVID</i>							
<i>POST COVID</i>	-193	-130	-121	-37	7	2	1



FUENTES Y USOS

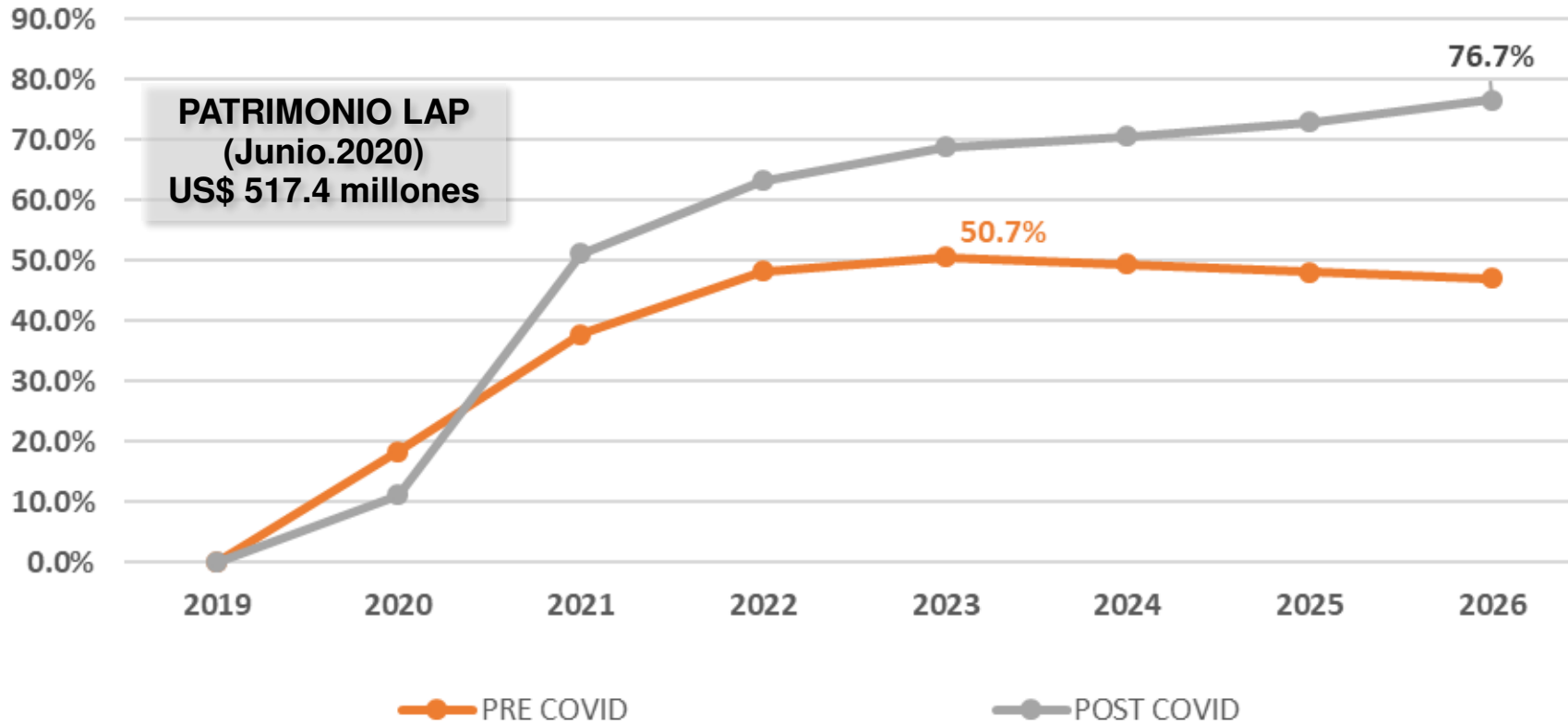
- Ratios de Endeudamiento
- Fuentes y Usos por escenario

Ratios de Endeudamiento Deuda Ebitda



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Máx.
PRE COVID	0.0	1.0	3.1	5.5	6.5	6.4	5.1	4.7	6.5
POST COVID	0.0	3.4	12.0	17.3	18.9	18.6	16.2	15.0	18.9

Ratios de Endeudamiento Deuda Patrimonio



	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	Máx.
PRE COVID	0.0%	18.4%	37.8%	48.3%	50.7%	49.4%	48.0%	47.0%	50.7%
POST COVID	0.0%	11.2%	51.2%	63.2%	68.9%	70.6%	72.9%	76.7%	76.7%



PRE COVID

D/E = 50.7% D/Ebitda: 6.5x

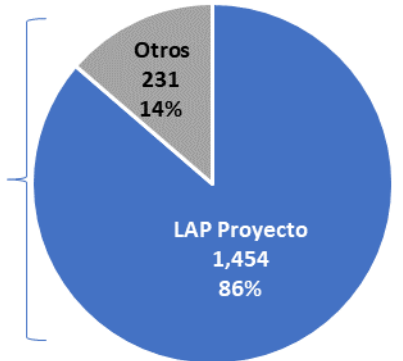
Fuentes y Usos durante la construcción *

Flujo de caja operativo

703

Caja	181
Cobranzas a clientes	2,631
Financiamiento de construcción (FC)	945

Gastos operativos	382
Pago de Retribución/CORPAC	1,340
Impuestos	206
Inversiones	1,685
Egresos financieros de FC	101
Gastos (ingresos) financieros	43



Total de Fuentes	3,758	Total de Usos	3,758
-------------------------	--------------	----------------------	--------------

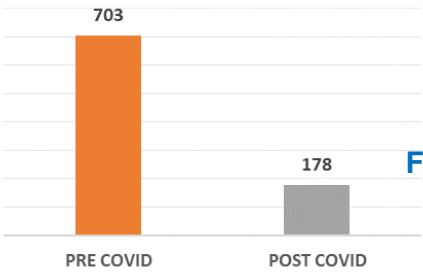
* Desde 2019 hasta 2024



POST COVID

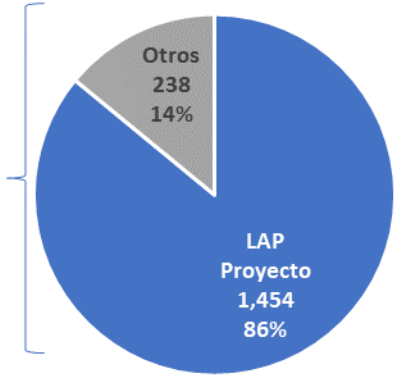
D/E = 76.7% D/Ebitda: 18.9x

Fuentes y Usos durante la construcción *



FCO 178

Caja	171	Gastos operativos	342
Cobranzas a clientes	1,594	Pago de Retribución/CORPAC	810
Financiamiento de construcción (FC)	1,506	Impuestos	264
		Inversiones	1,692
		Egresos financieros de FC	147
		Gastos (ingresos) financieros	15



Total de Fuentes	3,271	Total de Usos	3,271
-------------------------	--------------	----------------------	--------------

* Desde 2019 hasta 2024

POST COVID

D/E = 46.1% D/Ebitda: 7.0x

Fuentes y Usos durante la construcción *

313

Caja	179	Gastos operativos	342
Cobranzas a clientes	1,594	Pago de Retribución/CORPAC	810
Financiamiento de construcción (FC)	564	Impuestos	130
		Inversiones	974
		Egresos financieros de FC	53
		Gastos (ingresos) financieros	28

para hacer el proyecto financiable, reducción de US\$ mm

-718	-42%
-------------	-------------

Total de Fuentes	2,337	Total de Usos	2,337
-------------------------	--------------	----------------------	--------------