

DIARIO FINANCIERO

[Inicio](#) > [Empresas](#) > [Construcción](#)

Construcción

Operador del Aeropuerto de Concepción acusa falta de soluciones del MOP y recomienda extender la concesión

Los terminales con contratos a plazo fijo “estamos viviendo una situación francamente mala”, indica Sergio Icaza, socio de Icafal.

Por: Valentina Osorio | Publicado: Jueves 4 de febrero de 2021 a las 04:00 hrs.



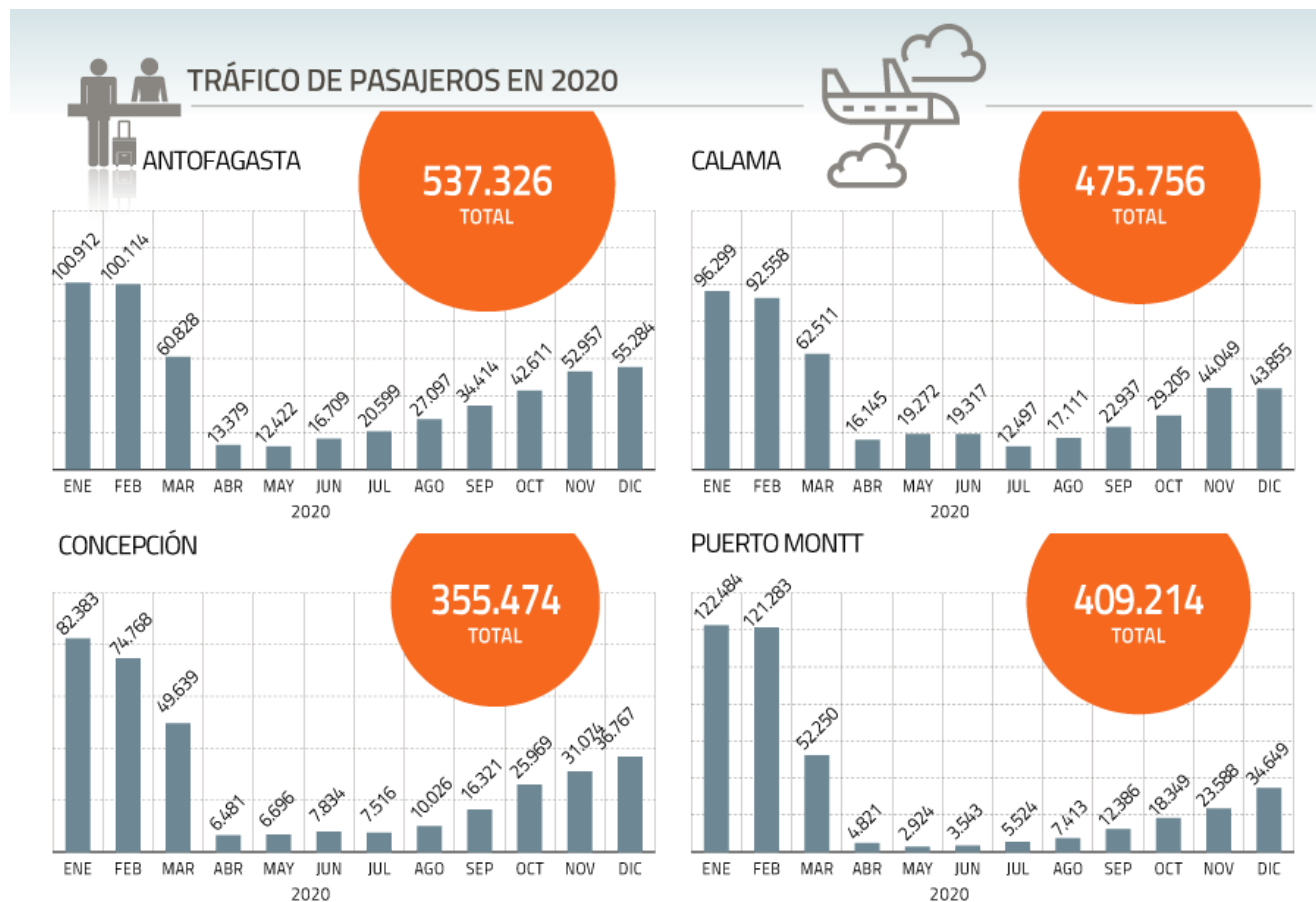
Foto: Agencia Uno

Compartir



Así como Nuevo Pudahuel ha hecho notar el impacto que ha sufrido el aeropuerto de Santiago por la pandemia, los terminales regionales también acusan un complejo escenario económico.

Desde Icafal, que controla la concesionaria del aeropuerto Carriel Sur de Concepción, señalan que no han tenido “conversaciones serias” con el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para evaluar los daños y menos para considerar posibles soluciones como alargar los plazos de los contratos para compensar las caídas de los ingresos.





Sergio Icaza, socio y director de Icafal

La empresa opera el terminal desde 2016 y su contrato tiene un plazo fijo de 15 años, periodo en el cual los ingresos se reparten entre la sociedad concesionaria (81,9%) y el Estado (18,02%).

El director y socio de Icafal, Sergio Icaza, cuenta que en el momento más duro de la pandemia sus ingresos cayeron 90%. En efecto, en abril de 2020 la concesión recibió \$ 58 millones, en contraste con los \$525 millones que obtuvo en el mismo mes de 2019, según los informes enviados a la Dirección de Concesiones.

Icaza comenta que durante los meses de mayores contagios, el MOP le dio facilidades para cerrar algunos espacios del terminal que no se estaban utilizando para abaratar costos. Pero a pesar de que esta medida los ayudó y el tráfico de pasajeros ha ido al alza, las expectativas para 2021 se mantienen bajas.

Para hacer frente a este complejo escenario, Icaza señala que han habido acercamientos con la autoridad, pero que “los aeroportuarios regionales no hemos visto nada que signifique buscar una solución”.

buscar mecanismos de solución “ya sean compensaciones inmediatas- cosa que encuentro difícil ya que creo que el Estado tenga recursos disponibles para compensar-, por lo que es mejor alargar los plazos”.

Sobre la postura del MOP en cuanto a no modificar los contratos, Icaza señala que si bien “las autoridades fueron elegidas para proteger bien los patrimonios, las cosas se protegen conversando”.

Recalca la importancia de los aeropuertos regionales, ya que “han aportado de forma gigante al crecimiento económico”.

“Los problemas de los aeropuertos es un problema nacional, es un área estratégica muy importante. La recuperación va a llegar, no cabe duda, pero es un tema que tenemos que enfrentar en conjunto y están los mecanismos para conversar”, apunta. En este punto, pone como ejemplo el caso del Puente Chacao, donde la empresa y el gobierno llegaron a un acuerdo: “lo demostró claramente y en caso del aeropuerto perfectamente podemos llegar a soluciones razonables”.

Los plazos fijos

El ejecutivo señala que los aeropuertos que tienen un contrato de concesión a plazo fijo “estamos viviendo una situación francamente mala”, ya que tienen tiempo limitado para recuperar los ingresos perdidos por la pandemia. Los terminales en esta condición son los de Santiago, Arica, Atacama, Concepción y Puerto Montt. Los demás funcionan con plazo variable, que significa que el contrato finaliza cuando la concesionaria alcanza el monto de ingresos que pidió al momento de la adjudicación, con un rango máximo de tiempo.

Destaca el caso del aeropuerto de Puerto Montt. “tiene un contrato de 6 años y llevaba dos; no hay posibilidad de recuperarse”.

Sacyr va al Panel Técnico por el Aeropuerto de Puerto Montt

Ayer la operadora del aeropuerto de Puerto Montt, Sociedad Concesionaria Aeropuerto del Sur -compuesta por Sacyr y Agunsa- presentó una discrepancia en el Panel Técnico de Concesiones. La concesionaria indicó que “es excepcional en su plazo de duración: sólo 6 años (vence en mayo de 2024), a diferencia de otras concesiones a plazo fijo que tienen una duración mayor” como 15 años. Argumentó que su desempeño se ha visto

inversión que se realizará en el aeropuerto considerando que los tráficos del 2019 sólo se recuperan el 2024". Por ello, pidió que se obligue al MOP a pagar al término del contrato de concesión, que alcanzaría los \$14.878 millones.

Te Recomendamos



Mesa del sector público se suma a las críticas contra anteproyecto que busca modernizar el empleo en el Estado



Los plazos que aprietan a Enjoy pese al proyecto del Gobierno que le da una mano



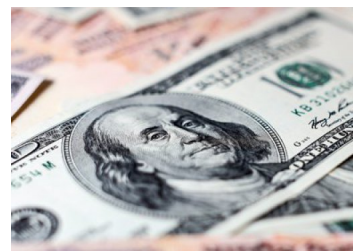
Sinovac pide autorización comercial para su vacuna en China



Alcaldes exigen terminar concesión de CGE tras extensos cortes de luz



Torre Trump pone a prueba el atractivo de la marca fuera de EEUU y retoma las obras en medio de disputas entre accionistas



Dólar sube presionado por el alza de la divisa a nivel internacional y la caída del cobre