

Acuerdo en el aeropuerto

Según informa la prensa, el Ministerio de Obras Públicas habría llegado a un acuerdo con la concesionaria del aeropuerto Arturo Merino Benítez (AMB), con lo que se daría fin a un largo conflicto originado durante la pandemia; también concluirían las actuaciones de la empresa frente al Ciadi. La pregunta es si el acuerdo alcanzado es justo o si favorece en demasía a una de las partes, cuestión que solo se terminará de dilucidar cuando se hagan públicos los detalles de lo pactado.

La pandemia tuvo efectos desastrosos en el tráfico aéreo. Este cayó, en el caso de AMB, a aproximadamente un 33% del número de pasajeros embarcados el año anterior (2019). Esto afectó a aerolíneas (de ahí el proceso de reorganización de Latam) y aeropuertos. En el caso de los terminales concesionados mediante el esquema de contratos de plazo variable (VPI), ninguno pidió compensación por la caída en la demanda. Ello, porque, dada la naturaleza del contrato, este se alarga cuando cae el tráfico aéreo. El contraste con las concesiones de plazo fijo es notable, pues todas estas sí solicitaron compensaciones por "hecho sobreviniente" debido a los efectos de la emergencia sobre la demanda, lo que derivó en costosas renegociaciones contractuales.

En el caso de AMB, recurrió primero al Panel de Concesiones, compuesto por expertos en el área de concesiones y obras públicas, donde solicitó compensaciones por US\$ 302 millones. El Panel emitió una recomendación en la que señaló que esa petición era exagerada. En primer lugar, porque asignaba todo riesgo al Estado (y no solo el de causa sobreviniente), y, segundo, porque asignaba también los costos de operación al fisco. La recomendación fue que se

adoptara un horizonte temporal de varios años para determinar los efectos concretos que había tenido la pandemia y así determinar el posible monto a compensar, junto con estimar que las propuestas de la concesionaria estaban basadas en proyecciones excesivamente optimistas del tráfico aeroportuario.

Ante esta recomendación, que no se ajustaba a sus peticiones, la empresa acudió al Ciadi, encargado de arbitrar internacionalmente conflictos entre los Estados y firmas internacionales, y a la Comisión Arbitral, el ente nacional que arbitra discrepancias si no se acepta la recomendación del Panel. Esta comisión señaló que se debía constituir un grupo de trabajo para determinar el monto de la compensación, cuya labor acaba de terminar con el acuerdo que ha trascendido, el que ahora requiere la visación de Contraloría.

Según lo que se conoce, el acuerdo considera extender en tres años el contrato de operación para así compensar la situación ocurrida en la pandemia. Además, el Estado reduciría su participación en los ingresos aeroportuarios en favor de la concesionaria. Sin saber aún el detalle, es difícil evaluar si el acuerdo fue excesivamente generoso y si se tomaron en consideración las recomendaciones del Panel de Expertos para ajustar las pretensiones de la empresa. Con todo, una de las lecciones que deja este conflicto es confirmar la ventaja de los contratos de plazo variable en estos casos, que hubieran permitido evitar esta larga renegociación. Lo que sí es claro es que lo acordado tendrá un costo para los usuarios, los que deberán esperar tres años de mayor congestión antes de que pueda ampliarse el aeropuerto, como está planificado para cuando concluya la actual concesión.

Un contrato de plazo variable hubiera permitido evitar esta larga renegociación.