

"Éste será el año de la recuperación"

Milagros Montenegro, VP de estrategia y asuntos públicos de Telefónica del Perú, resalta una mejora en su utilidad operativa, ebitda y margen ebitda en el 2T19, pese a la pérdida neta registrada en ese trimestre.

¿Qué grandes contratos perderían por la sanción del OSCE?

En el 2018 las ventas al Estado fueron casi S/200 millones del total de ingresos del negocio B2B. Ganamos alrededor del 67% de los procesos de licitación. Los *big deals* del 2T19 en los que no participaríamos son con la Policía Nacional, Essalud y el Banco de la Nación. El impacto se verá en el 2020.

¿Podrían participar en la licitación de la banda 2.5 GHz?

Hemos comprado las bases y ya estamos realizando el análisis económico. Si se licita antes que termine la sanción [inicios de diciembre], no podríamos. Sin embargo, el proceso está retrasado dos meses, y lo más probable es que sea a fin de año o inicios del próximo. También estamos evaluando otras alternativas de espectro. En el 2020 estaremos atentos a la licitación de la banda 3.5 GHz, que será utilizada para 5G.

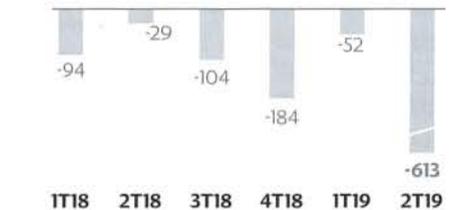
En el 2T19 registraron una pérdida de utilidad superior a la de los últimos dos años, ¿a qué se debió?

Se explica por una provisión contable de S/580 millones, producto de las controversias con la Sunat. Pero no significó un desembolso de caja. A pesar de esto, se registró una utilidad operativa positiva. Éste será el año de la recuperación y los resultados lo demuestran.

Movistar Total es un pilar de su estrategia (SE 1655), ¿cuál fue su impacto en el 1S19?

Tuvimos clientes fijos [dúos y tríos] que sumaron el servicio móvil y también ganamos clientes que no tenían ningún servicio. Ya alcanzamos los 100,000 clientes y apuntamos a los 500,000 a fin de año. La apuesta es apalancar el crecimiento a través de esta oferta convergente. No todos los jugadores podrán replicar esta estrategia.

Margen Ebitda



Telefónica

¿Qué eficiencias generaron en el 2T19?

Generamos eficiencias en tiempo y costo automatizando y robotizando nuestros procesos. También se vendieron 658 torres y algunos inmuebles. La venta de activos impactó en el ebitda en el 2T19, que alcanzó los S/513 millones. Sin contar este efecto extraordinario, el ebitda sería entre S/375 millones y S/380 millones. La mejora también se reflejó en el mayor margen ebitda.

(ASU)



Telefónica

COSTOSA IMPORTACIÓN

La falta de una ley de internamiento temporal de aeronaves —que estuvo vigente entre el 2005 y 2015— está generando sobrecostos a las aerolíneas que hayan renovado su flota recientemente. Esta situación desincentiva a las empresas a seguir renovando o incrementando su flota en el Perú, pues tienen la posibilidad de operar en países vecinos en los que no hay costos adicionales.

La ley extendía el tiempo de internamiento para aviones de 18 meses —el plazo para cualquier bien importado— a cinco años, e incluía medidas para garantizar el pago en caso el avión sea nacionalizado. En el 2017, en el Congreso se intentó renovar la norma, pero la propuesta legislativa no prosperó (ver *Latam vs. Sunat...* en *semanaeconomica.com*).

Hoy las aerolíneas están sujetas al régimen general de importación de bienes, que obliga a las empresas a presentar cartas fianza por el valor de los impuestos que deberían pagar en caso el avión se nacionalice luego de 18 meses. "Esas cartas fianza ameritan inmovilizar entre US\$7 u US\$8 millones por el costo del avión. Entonces, si tienes una flota de 10 aviones tienes que inmovilizar US\$80 millones", explicó José Raúl Vargas, CEO de Sky Perú. Muy pocas aerolíneas nacionalizan sus aviones al tener operaciones en otros países de la región, según las fuentes consultadas.

Este régimen disminuye el atractivo de Lima como un *hub* aeroportuario. Los sobrecostos no se dan en otros países de la región como Colombia y Chile. Prueba de ello es la reducción del plan de flota de Viva →

Las cartas fianza ameritan inmovilizar US\$8 millones por avión.

→ Viene de la pág. 19

Air en el Perú. La empresa planeaba cerrar este año con ocho aviones y ahora solo lo hará con cinco; el resto se quedará en Colombia, según Eduardo Fairen, CEO de Viva Air Perú. Otras aerolíneas podrían ir migrando sus flotas hacia países con condiciones de inversión más atractivas, según Vargas, de Sky.

La renovación de la flota se vería afectada. Al costar menos, las aerolíneas se inclinarían a adquirir aviones usados, situación que no pasaba con el régimen anterior. "Una aeronave nueva te cuesta más que una usada. Eso hace muy común el arrendamiento de aeronaves de segundo o tercer uso. Eso no se debe fomentar porque el parque aéreo se debe renovar con aviones nuevos, no usados.

8 aviones iba a tener Viva Air a fin de año, ahora tendrá cinco

Naturalmente un avión usado tiene una depreciación mayor por lo que la garantía será un monto menor, entonces conviene", añadió **Fernando Hurtado de Mendoza**, asociado senior del estudio Rodrigo, Elías y Medrano.

Esta situación pone en desventaja principalmente a las *low cost*, cuyo modelo de negocio contempla menores márgenes y menores costos, según Hurtado, de Mendoza. Las nuevas aerolíneas ingresaron al mercado cuando la ley no existía, a diferencia de las aerolíneas tradicionales. "Hay aerolíneas que en su momento se acogieron a la vigencia de las normas en el 2015, pero esa vigencia se va a ir terminando poco a poco [hasta el 2020]", señaló Carlos Gutiérrez, gerente



Chile y Colombia se muestran como plazas de inversión más atractivas
ISTOCK

general de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI). A medida que los aviones salgan del plazo de vigencia, todas las aerolíneas del sector empezarán a tener sobrecostos.

A la situación actual se le suman los problemas de infraestructura del aeropuerto Jorge Chávez y los impuestos

aeroportuarios que se pagan en el país, más elevados que en los pares de la región (SE 1639). De no incentivar el crecimiento del mercado aerocomercial, las aerolíneas optarán por reconsiderar sus inversiones en el país, lo que frenaría el crecimiento de pasajeros transportados y, de manera indirecta, la actividad turística. **(WN)**