

DIARIO FINANCIERO

Inicio > Empresas > Construcción

Construcción

Nuevo Pudahuel acude al Panel Técnico de Concesiones y propone dos alternativas de ajuste al contrato

Para "recuperar el equilibrio perdido", la concesionaria planteó acordar un período sin coparticipación de ingresos con el Estado, o bien que éste último reduzca de manera permanente el porcentaje que capta. Estimó pérdidas por US\$ 420 millones a largo plazo.

Por: Valentina Osorio | Publicado: Martes 16 de marzo de 2021 a las 17:30 hrs.



Foto: Julio Castro

Compartir



de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI), la concesionaria del Aeropuerto de Santiago, Nuevo Pudahuel, abrió un segundo frente al recurrir a la instancia local de resolución de controversias.

La compañía presentó una discrepancia al Panel Técnico de Concesiones, organismo que emite las recomendaciones técnicas para dirimir diferencias entre las partes. En el escrito de 69 páginas, la concesionaria plantea que los efectos de la pandemia no se limitarán a los años 2020 y 2021, sino que serán permanentes al punto que se calcula que, a su término, transitarán por el aeropuerto aproximadamente 209 millones de pasajeros menos respecto a las proyecciones anteriores a la crisis.

“Bajo las actuales condiciones, la Concesionaria no podrá cubrir todos los costos de construcción y operación y, hacia comienzos del año 2022, caerá en insolvencia”.



Xavier Lortat-Jacob, gerente general de Nuevo Pudahuel

de amortizar económicamente la inversión realizada conforme lo previsto en el contrato, generando pérdidas estimadas en \$ 303 mil millones (US\$ 420 millones) en valor presente y, en definitiva, en una destrucción total del equilibrio económico del contrato de concesión", señala la firma.

Plantean que "es tal la gravedad de la situación que, bajo las actuales condiciones, la Concesionaria no podrá cubrir todos los costos de construcción y operación y, hacia comienzos del año 2022, caerá en insolvencia".

Frente a eso, apunta al MOP y sostiene que la cartera "ha cerrado la puerta a conversar con esta parte sobre fórmulas para restablecer el equilibrio perdido". Lo anterior, agrega, "al punto de, incluso, afirmar que la noción de equilibrio económico del mismo sería irrelevante, cuestión que no solo es evidentemente errada, sino que contradice lo dicho en repetidas ocasiones por este H. Panel técnico, la doctrina, la jurisprudencia y el propio MOP". Recalca que "ante la ocurrencia de un evento sobreviniente de esta magnitud, el MOP tiene la obligación de adoptar las medidas conducentes para reequilibrar económicamente el Contrato de Concesión".

Es por esto que la empresa solicita al Panel que emita una recomendación que declare que "la pandemia es un hecho sobreviniente cuyos efectos sobre el tráfico aéreo alteran sustancialmente y en forma duradera el equilibrio económico del Contrato de Concesión, en perjuicio de la Concesionaria".

Las propuestas

La firma plantea dos soluciones. La primera, que considera la más "adecuada", propone al MOP poner 'en pausa' el régimen de coparticipación de ingresos durante el periodo que transcurra entre el inicio de los efectos de la pandemia (marzo de 2020) y el momento en el que se recupere el nivel de Ingresos por Pasajero Embarcado de 2019 (en valor de ese año), durante 12 meses seguidos. "Durante este periodo, la Concesionaria, en lugar de recibir una contraprestación fija correspondiente al 22,44% de los Ingresos Totales, recibe únicamente los montos necesarios para mantener un EBITDA igual a cero y cubrir una porción, -por determinar entre las partes o por el H. Panel Técnico-, del costo financiero devengado por la inversión realizada. El Estado, por su parte, recibe el remanente de los Ingresos Totales de la Concesión", propone.

Luego de esa fase, la fórmula de la empresa señala que "el plazo de la Concesión se extiende de una duración equivalente al periodo para permitir a la concesionaria explotar la concesión en



pandemia". Según la empresa, este planteamiento "va en la línea de que durante este periodo de pausa, la Concesión se explota 'a precio de costo', sin plusvalía ni retorno para la Concesionaria".

En el caso de no acogerse esta propuesta, plantea una segunda alternativa: que se aumente el plazo de la concesión y se modifique el porcentaje de ingresos totales que la concesionaria entrega al MOP, que en la actualidad se reparte 77,56% para el Estado y 22,44% para la empresa. "El aumento de plazo y la reducción de la coparticipación de ingresos del Estado pueden ser combinados en diversos modos, dando pie a diferentes fórmulas de restablecimiento del equilibrio económico de la Concesión", sostuvo.

Con un total de nueve casos, la concesión del Aeropuerto de Santiago es la que más veces ha recurrido Panel Técnico. Los integrantes de esa instancia tienen un plazo de máximo 60 días para emitir una recomendación.

Los hitos de la pugna entre la concesionaria y el MOP

- **Marzo de 2015**
- Nuevo Pudahuel, consorcio compuesto por Vinci, Aeroports de Paris y Astaldi se adjudican el contrato.
- **Marzo de 2020**
- Tráfico de pasajeros en el Aeropuerto Arturo Merino Benítez empieza a caer drásticamente por causa de la pandemia.
- **Octubre de 2020**
- El gerente de Nuevo Pudahuel advierte públicamente sobre los efectos de la pandemia.
- **17 de noviembre de 2020**
- El ministro Alfredo Moreno refutó a la empresa planteando que "hay que respetar el contrato que tenemos y respetar los intereses del Estado".
- **19 de enero de 2020**
- Los controladores de Nuevo Pudahuel anuncian que abrirán un proceso en el Ciadi.
- **18 de febrero de 2020**

acercamientos en la etapa de negociación previa al Ciadi.

- **16 de febrero de 2020**
- Nuevo Pudahuel presenta discrepancia al Panel Técnico de Concesiones.

Te Recomendamos



Huawei comenzará a exigir pago de royalties a Apple y Samsung por el acceso a su tecnología 5G



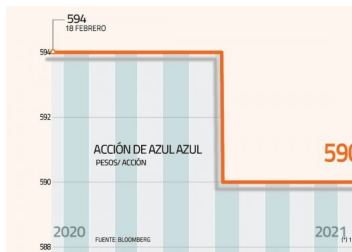
Telefónica demanda a Perú por incumplimientos de acuerdos de inversión



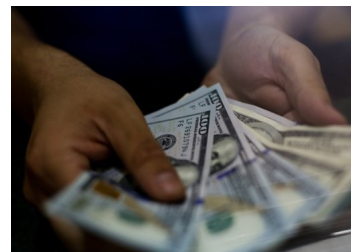
Cruzados pone fecha para la junta de accionistas que decidirá sobre los dineros para la remodelación de San Carlos de Apoquindo



Frontal Trust, Banchile y CMB-LarrainVial en conflicto con el MOP por Vespucio Norte



El precio de no conocer al nuevo dueño de Azul Azul



Dólar en Chile abre al alza en la previa del "Fed-day"