

# ECONOMÍA & Negocios

**PROMESA DEL INEI [B3]**  
Los resultados del censo económico se conocerán en enero del 2009

**ÉDGAR SALDAÑA, RADIO COMAS [B2]**  
“La palabra ‘cono’ está siendo dejada de lado. Hay una campaña para lograrlo”



**DÓLAR: Paralelo** ↻ Compra 2,910 Venta 2,930 • **Interbancario** ↻ Compra 2,924 Venta 2,931 • **Bancario** ↻ Compra 2,860 Venta 2,980 • **EURO: Interbancario** ↻ Compra 4,521 Venta 4,579

LOS EFECTOS DE LA CRISIS TRAS EL ALZA DEL PETRÓLEO

# Aerolíneas peruanas esperan que el Estado las apoye para seguir volando

■ El Ministerio de Transportes descartó opción de subsidiar el Turbo Jet A-1

■ Aerolíneas piden que MTC fije política de banda de precios para elevar tarifas

LUIS FELIPE GAMARRA

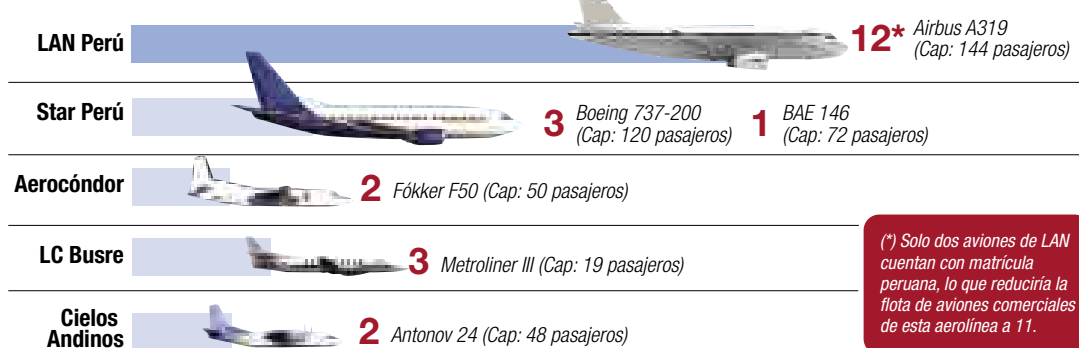
Fue, quizá, la tormenta que se llevó el dique. El alza del combustible Turbo Jet A-1, con el que operan todas las naves aerocomerciales en el mundo, ha significado para las aerolíneas el fin de las llamadas rutas no rentables. Si empresas con anchas espaldas financieras como Delta Air Lines han previsto enfrentar la crisis petrolera disminuyendo sus rutas locales en Estados Unidos hasta en 15%, con despidos masivos de 2.000 trabajadores, imaginemos el panorama que encaran las pequeñas empresas aéreas del Perú.

La crisis petrolera no solo pone en peligro todo lo avanzado en materia de turismo y conectividad interna, sino que también nos permite ver el problema que atraviesa la aeronáutica nacional: “El Perú es un ejemplo chiquito de lo que está pasando en el mundo”, señala Eduardo Arrarte, presidente de la Cámara Nacional de Turismo (Canatur). Las empresas aerocomerciales que operan rutas en nuestro país están agrupadas en la Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA), que reúne a las cinco aerolíneas con permiso de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) para operar vuelos regulares (no charter) dentro del territorio nacional: LAN Perú, Star Perú, Aerocóndor, LC Busre y Cielos Andinos.

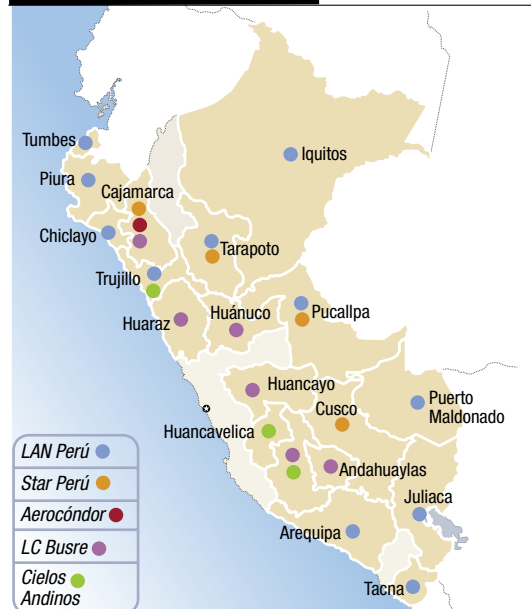
## Pocas naves menos turismo

La ministra de Comercio Exterior y Turismo, Mercedes Aráoz, señaló que la crisis aerocomercial afectará las expectativas que tenía respecto al incremento del turismo interno. Espera que operadores internacionales vengan a operar en el mercado local.

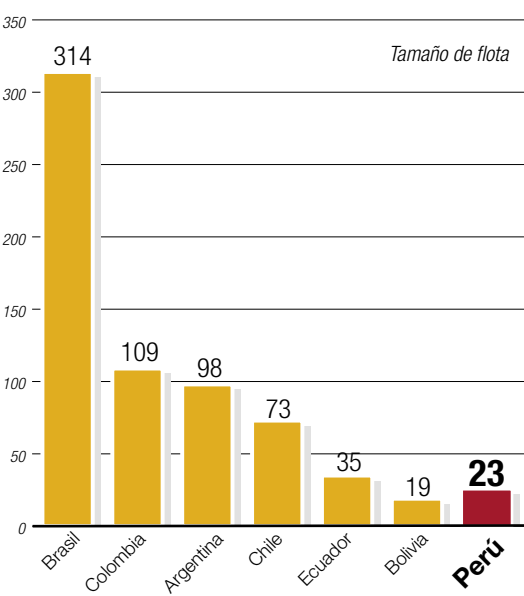
### Flota de aerolíneas peruanas



### Destinos cubiertos



### Flota de aerolíneas peruanas



Las cinco empresas componen una flota aerocomercial para pasajeros de 23 aeronaves. Si restamos las 10 naves Air Bus 319 de LAN Chile que operan dentro del país, la flota se reduce a 13 naves: la flota más insignificante de América Latina. Más pequeña incluso que las de Ecuador y Bolivia,

países territorialmente más pequeños con menores cifras de turismo interno que el Perú. Hace dos semanas, Carlos Palacín, presidente de la APEA (y presidente ejecutivo de Aerocóndor), anunció el cese de las operaciones de Aerocóndor a Tacna, Arequipa, Juliaca, Piura, Chiclayo

y Trujillo. En esa misma fecha se reunió con la titular del Ministerio de Transportes, Verónica Zavala, para solicitar el subsidio del combustible Turbo Jet A-1, a través del Fondo de Compensación de Precios de los Combustibles. La ministra Zavala descartó esa posibilidad. “No veo una situación

### PRECISIONES

#### El diálogo entre empresas y MTC

- 1 La próxima semana regresará a Lima Ernesto López, director de la DGAC, para estudiar las propuestas de la política de bandas de precios de la APEA.
- 2 Las empresas no quieren subir sus precios. Esperan que el ministerio defina la banda de precios para, a partir de eso, incrementar sus tarifas con mínimos y máximos.
- 3 LC Busre planea abrir dos rutas hacia Chachapoyas y Chimbote, pero aún no define la fecha exacta en la que empezarán estos vuelos.
- 4 La empresa Cielos Andinos aprovechó que Trujillo ha quedado desabastecido (solo opera LAN Perú) y abrió ayer su primer vuelo a esa ciudad.
- 5 Entre enero y mayo del 2008, según la DGAC, la empresa LAN Perú ha transportado al 70% de los pasajeros internos. La actual crisis hará que ese porcentaje se eleve sobremanera para las próximas mediciones del Ministerio de Transportes.

específicos de mercado que las aerolíneas podrían desarrollar.

#### UNO PROPONE, OTRO DISPONE

Las empresas aerocomerciales esperan algún tipo de ayuda del Estado para seguir operando. Una vez que el tema del subsidio quedó descartado, las empresas elevaron la posibilidad de que la DGAC, a través del MTC, fije una política de bandas de precios. Javier Guzmán, director de Star Perú, señaló que el MTC les ha solicitado que elaboren un estudio sobre el tema, el cual aún no tiene un plazo determinado para ser finalizado.

Sin embargo, Arrarte, de Canatur, indica que tanto los subsidios como la banda de precios representan paliativos frente al esquema de crisis que tenemos desde que empresas como Aero-Perú y Faucett fracasaron. “Necesitamos una solución a largo plazo. Si hubiéramos tenido empresas fuertes, habrían sabido defenderse del tema de los combustibles”. Arrarte sostiene que el gran problema que aqueja al sector ha sido la falta de descentralización de las rutas internas. “Nos hemos concentrado en Lima. Necesitamos una descentralización aeronáutica, conectando destinos rentables en el norte, en la selva, conectando de manera regional al Perú con ciudades de frontera de Ecuador, Brasil y Bolivia, donde se está experimentando un desarrollo comercial interesante”, dice.

Canatur ha empezado a elaborar un estudio a cargo de expertos del sector sobre la problemática de la aeronáutica civil comercial que será presentado en forma de iniciativa legislativa. “El sueño de una aerolínea nacional ha terminado. Debemos pensar de manera regional, con una aerolínea andina”, asegura Arrarte. Por lo pronto, el MTC aún no ha tomado una decisión sobre el tema.

ELIMINACIÓN GRADUAL PARA NO GOLPEAR AL USUARIO

# Fondo de estabilización deberá ir disminuyendo en tamaño

■ Estado inyecta cada mes hasta US\$200 mlls. para frenar impacto del incremento del petróleo

El constante incremento del precio del petróleo obligó al Gobierno, hace un año y medio, a crear un fondo de estabilización que filtre o disminuya el impacto de dicha alza directamente sobre los consumidores. A la fecha, este fondo le cuesta al Estado alrededor de US\$50 millones a la semana, US\$200 millones al mes o US\$2.400 millones al año.

Pese a ello, los combustibles siguieron subiendo –aunque no en la misma medida en que el petróleo– y el subsidio del Estado también. Por eso, hace algunas semanas, el Gobierno decidió retirar de la banda de precios los combustibles más caros, las gasolinas de 95 y 97 octanos, y reducir el ISC a los combustibles más baratos que, irónicamente, también son los que más contaminan. Irónico, porque el Gobierno siempre ha sostenido que se debe castigar con más impuestos a los combustibles más sucios para fomentar así el cambio de la matriz energética hacia el gas natural, que es mucho más limpio que la gasolina de 97 octanos y también más barato que el diésel.



**CAMBIO.** La meta no inmediata es eliminar los combustibles contaminantes y caros. Para ello se definirá cambios al esquema del ISC.

El titular del Ministerio de Economía y Finanzas (MEF), Luis Carranza, justificó la medida de corto plazo diciendo que primero se buscaba mantener una estabilidad relativa, lo que implicaba, por número de consumidores, favorecer a la mayor cantidad. Después de todo, quienes utilizan las gasolinas de más alto octanaje no representan ni el 5% del parque automotor y el incremento del precio por el retiro del subsidio solo llegó a bordear S/.1 por galón, lo que es, según el Gobierno, una cantidad que puede pagar quien

tiene vehículos que utilizan estos combustibles caros.

#### LO QUE SE VIENE

Carranza considera, como muchos analistas, que el precio del petróleo está artificialmente alto y que debería retroceder. Reconoce, sin embargo, que eso mismo pensaban en el Gobierno cuando el crudo estaba ligeramente por encima de US\$90; y hoy está alrededor de US\$135 por barril.

Por ello, sabe que no se podrá mantener el subsidio por siempre y que habrá que ir eliminán-

dolo de manera gradual. Así, se buscará reducir el fondo de estabilización a medida que se cambia el esquema de ISC, cargando más a los combustibles más contaminantes.

Con él coinciden Pedro Pablo Kuczynski y el presidente del Banco Central, Julio Velarde. Ambos concuerdan con que el subsidio debe ser gradualmente eliminado, el primero para evitar distorsiones en el mercado, y el segundo porque eliminarlo de golpe tendría un impacto muy fuerte en la inflación.

ANUNCIO PRESIDENCIAL



**POSITIVA.** La norma permitiría a los trabajadores de las contratas gozar de seguros, horarios, vacaciones y CTS. En el Gabinete hubo polémica.

# El lunes promulgan ley de tercerización laboral

■ Pese a debate dentro del Consejo de Ministros, la norma respetaría el proyecto del Legislativo

Jorge del Castillo lo mencionó en la mañana y en la tarde el presidente Alan García lo confirmó: en la tarde del lunes 23 de junio el Gobierno promulgará la ley que regula la tercerización laboral respetando el proyecto que envió el Poder Legislativo.

“La ley tiene como objetivo acabar con el mal uso de la intermediación que realizan las llamadas contratas a las compañías grandes. (Es) una norma necesaria para terminar con el abuso de algunas empresas que contratan servicios a otras compañías, en vez de contratar directamente a los trabajadores para actividades principales”, dijo

García a la agencia Andina.

El presidente también comentó que la norma requeriría “pequeñas correcciones” para afinar sus alcances. En ese sentido, el posterior reglamento de la ley precisaría los temas de pluralidad de clientes y responsabilidad solidaria para el caso de las mypes (entre 1 y 10 trabajadores), que podrían verse afectadas negativamente. Cabe destacar que este tema fue el que retrasó la promulgación de la ley, que se debatió intensamente en el Consejo de Ministros.

#### TRABAJADORES

De otro lado, la Central de Trabajadores del Perú anunció una movilización para este lunes a fin de respaldar la norma; mientras que en la CGTP comentaron que esperarán la promulgación de la ley para dar una opinión.