

¡NO PERMITAMOS QUE MINISTRA ZAVALA COMERCIALICE LA SEGURIDAD Y DEFENSA NACIONAL!

En nota periodística, el diario El Comercio informó en su edición del 17 de octubre que en aproximadamente dos meses comenzaría a operar el aeropuerto de Pisco, luego de haberse superado el problema surgido con el Ministerio de Defensa en la administración de los terrenos adyacentes a dicho terminal aéreo.

La declaración de la ministra de Transportes, que nos tiene acostumbrados a la desinformación, merece ser aclarada porque NO existió dificultad alguna sobre los terrenos adyacentes al aeropuerto de Pisco; en efecto, es una falacia que se verifica con el contrato de concesión, con el Manifiesto al pueblo peruano, con el propio comunicado del MTC de fecha 5 de setiembre; con las

declaraciones del ministro de Defensa, y con el comunicado que esa entidad publicó el 14 de setiembre.

La experiencia en la promoción de la inversión privada de nuestra infraestructura aeroportuaria ha sido traumática y funesta, y lo peor o extraño es que no aprenden las lecciones. La concesión del primer grupo de aeropuertos de provincias —que suman



*Basta de burla
y desinformación,
señorita
ministra de
Transportes.*

doce— se realizó con irregularidades a las que ahora se adicionan las actitudes proclives a la sospecha de la ministra Zavala, específicamente sobre la concesión del aeropuerto de Pisco.

En diciembre del año pasado la novísima empresa “Aeropuertos del Perú S.A.” y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones firmaron el Contrato de Concesión prefijándose los derechos y las obligaciones técnicas y legales que las partes debían cumplir y respetar.

El Estado peruano transferiría los aeropuertos materia de la concesión, es decir entregaría bienes y áreas de terreno; y “Aeropuertos del Perú” se encargaría del diseño, financiamiento y construcción de obras, adquisición de equipos, mantenimiento de los bienes y, obviamente, la explotación de los terminales aéreos, que significa brindar los servicios para el transporte de pasajeros y carga, atención de las aeronaves, mantenimiento de las mismas en hangares, servicios de rampa, etcétera.

En la cláusula QUINTA del contrato de concesión se estipula que la concesionaria mantendría el derecho de propiedad de los bienes transferidos y, por esa condición, el derecho de hacer valer sus intereses frente a terceros. En el numeral 5.9, el Estado peruano, conector de que en dichos aeropuertos operan bases aéreas de la Fuerza Aérea del Perú, puntos

neurálgicos en la seguridad y defensa nacional, se reservó el derecho de entregar al concesionario los aeropuertos de Pisco, Chiclayo y Piura dentro del plazo de dos años contados a partir de la firma del contrato.

La Asociación de Pilotos Peruanos considera no sólo una temeridad entregar los aeropuertos donde operan las bases aéreas de la FAP, sino un error la totalidad del proceso de concesión. La ingrata experiencia de Lima Airport Partners — LAP es un claro ejemplo de ello, que confabulado con el organismo regulador viene postergando la construcción de la segunda pista de aterrizaje que fue el pretexto para la concesión del Jorge Chávez.

El período para la entrega del aeropuerto de Pisco, que finalizaba en diciembre del 2008, fue abruptamente reducido por la Ministra de Transportes, con el pretexto que permitiría iniciar el plan de inversiones para la reconstrucción de la ciudad de Pisco —golpeado por un fuerte sismo— con una plataforma logística moderna.

Ante tal irreflexiva decisión, la Asociación de Pilotos Peruanos y un connotado grupo de personalidades militares y civiles rechazamos la pretendida intención a través de un ‘Manifiesto al pueblo peruano’, difundido por un medio periodístico de importante circulación nacional. En el manifiesto se propuso al gobierno la instalación de una comisión de alto nivel encargada

de encontrar la fórmula ideal que permita el desarrollo de la infraestructura y servicios aeroportuarios sin exponer la seguridad y defensa nacional.

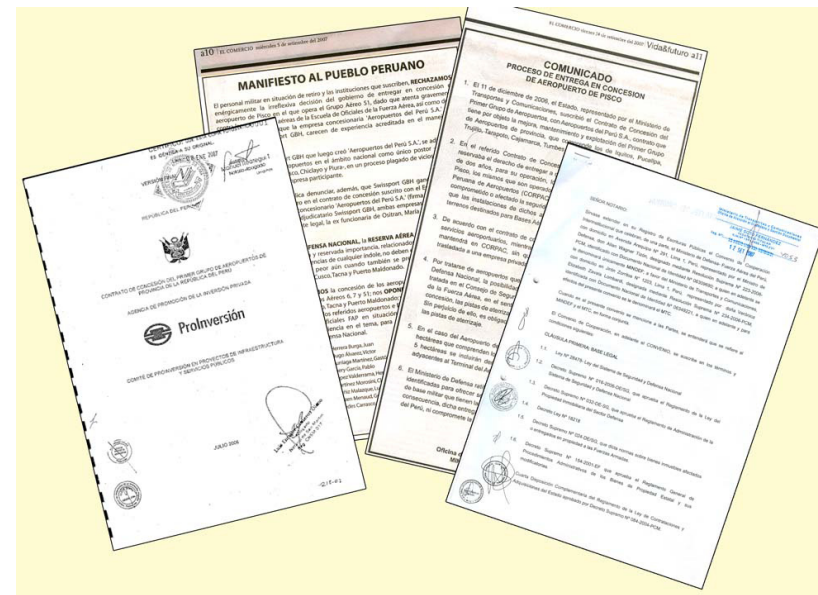
A dos días del pronunciamiento público de la Asociación de Pilotos Peruanos, el Ministerio de Transportes y Comunicaciones publicó en su página Web una nota de prensa sobre la suscripción de un convenio con el Ministerio de Defensa para agilizar la concesión del aeropuerto de Pisco. La referida nota precisó que ambas instituciones acordaron una política de cooperación para que el MINDEF-FAP permita y facilite al MTC, a través de la concesionaria, acceder al uso de las pistas de aterrizaje y calles de rodaje con el objeto de desarrollar servicios aeroportuarios, así como realizar labores de mantenimiento, rehabilitación, obras e inversiones previstas en el contrato de concesión.

Lo cierto, y que no precisa la nota, pero un somero análisis lo advierte, se le otorgaba a la empresa "Aeropuertos del Perú S.A." todos los derechos de concesión, es decir, la entrega del aeropuerto internacional de Pisco, y tal como lo establece el numeral 5.1 del contrato de concesión, el derecho de propiedad del mismo y, sin perjuicio de éste, el título suficiente para que ejerza derechos exclusivos de explotación de los bienes, y haga valer sus derechos frente a terceros.

Tres días después de la nota de prensa, en entrevista periodística, el Ministro de Defensa declaró que las instalaciones seguían bajo el control de la FAP y que el concesionario podría operar en las mismas condiciones que lo hacía Corpac; además, que el MTC realizó la concesión y era su responsabilidad. El 14 de setiembre, el Ministerio de Defensa publicó un comunicado precisando que de las 535 hectáreas que comprenden los terrenos destinados a la base aérea, sólo 5 hectáreas se incluirían dentro de la concesión, las mismas que son adyacentes al aeropuerto de Pisco que actualmente opera CORPAC; además, que no se comprendería dentro de la concesión las pistas de aterrizaje ni las instalaciones de las bases aéreas.

Sin embargo, ese contrato de concesión que no delimita ni precisa áreas exactas o aproximadas, estipula la entrega del aeropuerto para operaciones aerocomerciales.

La Ley N° 27261 de Aeronáutica Civil del Perú define al aeropuerto como el aeródromo de uso público que cuenta con edificaciones, instalaciones, equipos y servicios destinados de forma habitual a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga en su superficie; obviamente, la pista de aterrizaje y calles de rodaje forman parte del aeropuerto. La Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) establece que la pista de aterrizaje es el área rec-



El Contrato de concesión, el 'Manifiesto al pueblo peruano', el comunicado del MINDEF y el convenio interinstitucional, desmienten a doña Verónica Zavala

tangular definida en un aeródromo preparada para el aterrizaje y el despegue de las aeronaves; y las calles de rodaje como vía de un aeródromo para proporcionar enlace entre una y otra aeronave, entre otros accesos.

La concesión de aeropuertos, reiteramos, implica la entrega del terminal aéreo, y así lo especificó el contrato de concesión supuestamente firmado el 11 de diciembre del 2006, donde no se estipuló que la entrega del aeropuerto de Pisco sería sin las pistas de aterrizaje, calles de rodaje ni edificaciones destinadas a la llegada, salida y movimiento de aeronaves, pasajeros y carga. Si bien el Convenio Interinstitucional promovido por el Ministerio de Transportes y firmado con el Ministerio de De-

fensa precisa su exclusión, y ambigua con relación a las dimensiones de las áreas que serán entregadas, el contrato de concesión prevalece.

Entonces, resulta evidente la extraña prisa de la Ministra de Transportes para entregar el aeropuerto de Pisco, por lo tanto justificada la consulta popular promovida por los pobladores pisqueños para que sean ellos quienes decidan el destino del terminal aéreo. La Asociación de Pilotos Peruanos brinda todo su apoyo por ser una propuesta digna y necesaria, más aún cuando ahora se pretende concesionar el aeropuerto Velasco Astete que ha provocado la reacción justificada del pueblo cusqueño, cuyo gobierno regional declaró persona no grata a la referida ministra.