



ASOCIACION DE OFICIALES EN RETIRO DE LAS FUERZAS ARMADAS
Y POLICIA NACIONAL DEL PERU
"ADORFAIP"

Jesús María, 11 de Setiembre de 2007.

Oficio N° 268 P/ADORFAIP.

Señor **CrI FAP**
 VICTOR GIRAO ALATRISTA

Asunto : Remite Boletín de ADORFAIP.

Tengo el agrado de dirigirme a Ud. **señor Coronel**, remitiéndole adjunto Dos (02) ejemplares de nuestro Boletín N° 08.

Sin otro particular, hago propicia la oportunidad para manifestarle los sentimientos de mi mayor consideración y deferente estima. .

Aterramente,



HERBERT LOPEZ VALDERRAMA
CRL EP
PRESIDENTE DE ADORFAIP

¿AEROPUERTO DE PISCO CONDE...NADO?



Cuando el 3 de mayo del 2006, hace 15 meses, escribí el artículo 'Su atención por favor' que publicó el diario La Primera, pedí al gobierno de Toledo que suspendiera la concesión del primer paquete de once aeropuertos del norte y nororiente (Talara, Tumbes, Piura, Chiclayo, Chachapoyas, Iquitos, Pucallpa, Tarapoto, Anta, Cajamarca y Trujillo), con la finalidad de que quien lo reemplazara tuviera más tiempo para evaluar la conveniencia o no de concesionarlos, teniendo en cuenta la mala experiencia de la concesión del aeropuerto Jorge Chávez de Lima-Callao, no imaginé que sería peor, ¡qué iluso fui! a pesar de mis años; ahora prácticamente ¡los han regalado!

Entregar 12 aeropuertos a una sola empresa por 25 años, durante los cuales invertirá 100 millones de dólares, es decir, 4 millones al año que divididos entre los 12 resulta en 333,000 dólares anuales, esto es 912 dólares diarios, ¿es inversión ventajosa para el Perú? ¡NO! Solamente lo es para los "inversionistas" que harán el negocio de su vida, especialmente con el de Pisco. Estimado lector, peruano, ¿cree usted que el interés por la concesión del aeropuerto de Pisco es por el reciente terremoto? ¡NO! A ellos y a quienes lo entregan solamente les importa el lucro, saben muy bien que ese aeropuerto será una mina de oro cuando los agroexportadores del Sur chico se recuperen, ahorrarán el transporte terrestre hasta Lima, es decir, bajarán sus costos y, consiguientemente, ganarán más dinero, ¿y la FAP?

En setiembre del 2006 escribí el artículo '¿Es conveniente para el Perú la concesión de aeropuertos?', en el que denuncié la actitud de algunas autoridades del Perú, aceptando que los aeropuertos de Chiclayo, Piura y Pisco en los que operan los Grupos Aéreos 6, 7 y 51, se sumen al paquete de nueve aeropuertos que el viernes 18 de setiembre se entregaron en concesión a una sola empresa, de remate extranjera y sin experiencia en la administración de aeropuertos.

Más sorprendente es que los 12 aeropuertos se entreguen por menos de lo que producen, así ocurrió con el aeropuerto Jorge Chávez de Lima-Callao, el cual tenía ingresos netos de 32 millones de dólares por año y se entregó a cambio de 100 millones de dólares, esto significa que en los primeros 3 años y medio la mañosa empresa 'Lima Airport Partners - LAP'

recuperó toda su "inversión", y no ha construido la segunda pista de aterrizaje que fue el principal motivo de la concesión, pero lo ha convertido en gigantesco centro comercial con un hotel en el frontis que más parece cuartel de cementerio; esto significa que solamente le interesa el lucro, no la seguridad de los vuelos ni la vida de los pasajeros, ya que la única pista de aterrizaje y despegue caducó en el 2006, ¿qué pasaría si colapsa por un terremoto como el del Sur chico?

Si es de público conocimiento que por la concesión del aeropuerto de Jorge Chávez de Lima-Callao continúan sin esclarecer graves cuestionamientos detalladamente descritos en el libro '¡Estafa al Perú, cómo robarse aeropuertos y vivir sin problemas!', escrito hace poco por don Herbert Mujica Rojas, ¿por qué no se evaluó a cada uno de los aeropuertos y se dieron en concesión a diversas empresas para que compitan entre ellas? ¿por qué no se informa a la opinión pública el estado financiero de cada uno? ¿por qué los presidentes regionales salientes han firmado el acta sin consultar con su pueblos? ¿son acaso ellos los propietarios? Podemos seguir haciendo preguntas que nadie podría responder apropiadamente porque la concesión de 12 aeropuertos entre los cuales están 3 importantes bases militares no tiene justificación económica, técnica ni estratégica; a propósito, ¿los Grupos Aéreos 6, 7 y 51 de la FAP en Chiclayo, Piura y Pisco, respectivamente, tendrán que pagar al concesionario por cada despegue y aterrizaje? ¡Sería el colmo!

Debería ser todo lo contrario porque las Bases Aéreas de la FAP se construyeron hace más de 60 años, incluyendo pistas de aterrizajes y rodaje o taxeo, están registradas en el Margesi de Bienes de la FAP e inscritas en los Registros Públicos y en la Dirección de Bienes Nacionales, por ello, siendo propietaria, debe si se otorgan en concesión que rechazamos percibir por lo menos el 50% de los dineros que la concesionaria abone al Estado; de esta manera esos ingresos podrán ser utilizados en la reparación, mantenimiento y operación de sus aeronaves, pero no es la solución ideal, de seguro hay otras mejores y más beneficiosas para el Perú que solamente surgirán si el gobierno atiende el enérgico y patriótico pedido que se está haciendo mediante MANIFIESTO AL PUEBLO PERUANO de instalar la comisión de alto nivel conformada por oficiales FAP en situación de actividad y en retiro, y profesionales civiles con experiencia en el tema, para encontrar una fórmula que no atente contra la Seguridad y Defensa Nacional que vienen siendo y serán mas afectadas si además de entregar el aeropuerto de Pisco se concesionan los aeropuertos de Cusco, Arequipa, Tacna y Puerto Maldonado.

Lima, 3 de setiembre del 2007

Victor Girao Alatriza
Piloto y abogado