

LEONIE ROCA

Presidenta en la AFIN



Alerta aeropuerto

Necesitamos una red aeroportuaria con servicios de aeronavegación adecuados, con conexiones planificadas a la ciudad y con una política agresiva de cielos abiertos.

Se inauguró el Jorge Chávez y empezaron los detractores de la inversión privada a cuestionar los mecanismos de recuperación de la inversión, a criticar la arquitectura y otros.

La historia de la intervención privada en infraestructuras que prestan servicios públicos ha sido exitosa en el Perú. Miremos los puertos, la provisión de energía eléctrica, las telecomunicaciones.

¿Hay problemas en su ejecución? Por supuesto que sí, y casi todos ellos tienen que ver con una contraparte pública que no coordina, no toma decisiones ni ejecuta su parte en los contratos, o con que lo que pide el Estado al privado no alcanza la integridad o profundidad de intervenciones que luego la población reclama.

Regresemos al mundo aeroportuario. LAP ha aportado más de 2 mil millones de dólares a un fideicomiso destinado al desarrollo de aeropuertos regionales, y las proyecciones 2025-2041 estiman un aporte adicional de casi 5 mil millones. Ese dinero debería estar siendo usado para fortalecer la red aeroportuaria, pero no es lo que vemos: hay dinero, pero los expedien-



tes técnicos que permitirían fortalecer el sistema aeroportuario, y los ajustes contractuales en el caso de los aeropuertos del sur, pasan por diversas etapas y fases en el Estado que ralentizan su desarrollo y posterior ejecución. Increíble, ¿no?

Otro tema por atender son los sistemas de aeronavegación de Corpac: radares, torres de control modernas y controladores debidamente capacitados. El contrato de LAP dispone que, del total de la TUUA y de las tarifas de aterrizaje y despegue, un porcentaje se asigne a esta empresa. Corpac ha recibido 326 millones de dólares por el 50% de los ingresos de servicios de aterrizaje y despegue, y 308 millones por el 20%

de la TUUA internacional. Hasta el final de la concesión, recibirá poco más de 1,400 millones adicionales. Sería interesante saber en qué han sido empleados esos fondos y qué inversiones significativas piensan realizar a futuro con cargo a estos recursos.

Por último, está pendiente la liberalización de los derechos de tráfico, que es lo que determina la competitividad y el nivel de apertura en este mercado. También ahí, la DGAC y el Congreso (que debe dejar de promover medidas populistas) tienen una agenda pendiente.

Reducir la discusión a un absurdo intento de entrometerse inconstitucionalmente en un contrato de concesión o a una discusión sobre gustos arquitectónicos, nos entrapa y no permite conversar sobre lo relevante. Necesitamos una red aeroportuaria con servicios de aeronavegación adecuados, con conexiones planificadas a la ciudad y con una política agresiva de cielos abiertos. Buena parte del dinero está ahí; lo que nos falta es claridad y gestión.



Está pendiente la liberalización de los derechos de tráfico, que es lo que determina la competitividad y el nivel de apertura en este mercado".