

¡ESTAFA AL PERU!

¡Cómo robarse aeropuertos y vivir sin problemas!



■ Herbert Mujica Rojas

A light gray outline map of Peru is positioned in the background, spanning the top and bottom halves of the page. The top half of the map is partially obscured by the title and subtitle.

¡ESTABA AL PERU!

¡Cómo robarse aeropuertos y vivir sin problemas!

■ Herbert Mujica Rojas

iEstafa al Perú!
Autor Editor
© Herbert Mujica Rojas
Primera Edición 2007

Diseño y Diagramación:
Sergio Dancourt

Impreso en:
Aleph Impresiones S.R.L.
Bernardo Alcedo 559, Lince
Telf. 470 9523 / 266 0307
www.alephimpresiones.net
1,000 ejemplares

Hecho el Depósito Legal en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 2007-04923

ISBN: Nº 978-9972-33-428-3

Registro del Proyecto Editorial en la Biblioteca Nacional del Perú
Nº 1150100070004

Partida Registral Indecopi Nº

**A la memoria del patriota integérrimo Alfonso Benavides Correa
(1924-2007), tribuno y maestro decente.**

INDICE

Palabras iniciales (a manera de prólogo)	09
I Casanova-LAP: caimanes de un mismo pozo	53
II Cexport: historia de un calvario	71
III Camusso: vía crucis de una tienda	85
IV Señales de Alerta	97
V Terrenos: la madre del cordero	233
VI Desmanes de Alterra en Costa Rica	287
VII Café Britt: conflictos por todas partes	301
VIII Aeropuertos de provincias, cunde el mal ejemplo	313
IX Titulares y noticias recientes	339

¡ESTABA AL PERÚ!

Palabras iniciales (a manera de prólogo)

¿Ha leído usted que alguien haya hecho cuestión de Estado por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez? La respuesta probable –o casi seguras que no. Tal parece que los derechos humanos de 28 millones de peruanos a quienes se enajena su primer Terminal aéreo no están dentro del menú de las preocupaciones cotidianas de ningún grupo en particular ni en general. Sin embargo ¿qué debe hacerse en los países, cuando, vía monstruosas maquinarias de propaganda y engaño, desde el mismo Estado, el concesionario (s) y los miedos de comunicación, se impulsan fraudes como el habido contra el Perú a través de la empresita Lima Airport Partners desde hace más de un lustro?

Si no hay reacciones, por intereses múltiples, negativos y positivos, quiénes sí se llevan las palmas vergonzosas e inversas, son los partidos políticos o los clubes electorales que pomposamente así suelen denominarse. ¡No han dicho nada orgánico y en el Congreso se han limitado a hacer fintas y maromas al gusto de quien procura no inquietar o agitar demasiado el cotarro político! En buen castellano, si hay un papel oprobioso en este intríngulis iése es el protagonizado por las colectividades políticas! Las causas pueden ser muchas: debilidad organizativa, orfandad de ideas, mediocridad intelectual, ignorancia del tema aeroportuario y falta de preocupación en enterarse del mismo, claudicación por los intereses nacionales, anacronismo y desarticulación de ideas, masas y resabios movilizables. Nada de esto excusa su apabullante ineficacia. Las pandillas políticas destacan por su mudez cómplice.

Si los partidos-clubes u organizaciones diversas han sido alegres compañeros de ruta del desmadre contemporáneo que constituye la concesión del Jorge Chávez, no hay duda que la ciudadanía tiene derecho a preguntarse: si ellos no pueden hacerlo, ¿quién puede?

Si hasta hoy, el tema de la robo-concesión del Jorge Chávez no quedó apoltronado en las puras piruetas judiciales o en múltiples tribunales, es porque hay periodistas que con persistencia y valentía impusieron su pluma e investigación durante larguísimos años. Los testimonios de los vendidos a LAP no valen nada porque maquillan las irregularidades según la dotación de dólares a que se hacen acreedores por tarifas de corrupción y venalidad.

Advierto, supongo que el lector lo sabe, que éste no es un libro. Por lo menos no al modo usual. Para que consiguiera la condición de tal, debiera ser hecho por

un escritor. Yo no lo soy. Amén que también necesitaría ostentar, quien escribe, las habilidades de diestro en el castellano, tema del que tampoco puedo holgarme. Es más bien un manual, un grito desesperado en la oscuridad que ha sido –y es– el mundillo político, intelectual, judicial, periodístico y moral del Perú. Una herramienta puesta en las manos de cada cada hombre o mujer para que saque sus propias conclusiones luego de una revisión de documentos, unos más asombrosos que otros. Aquí no necesitamos de Ripley –el de, “Aunque usted no lo Crea”, que de vivir en el Perú hubiera muerto de inanición pues aquí todo lo raro es cosa del día a día– para tener nuestras muy propias e intransferibles rarezas, únicas en su género o despelotes de calibre superlativo.

El cuento usado para concesionar el Aeropuerto Jorge Chávez fue no sólo que el Estado ya no gastaría un centavo en infraestructura aeroportuaria sino que además iba a traer inversión a manos llenas. La mentira fue iniciada por el “descubridor” del negocio, Alberto Pandolfi, y continuada con desmedido e inexplicable entusiasmo por el vicepresidente Raúl Diez Canseco, el ex ministro de Economía, Pedro Pablo Kuczynski y vociferada por el estridente ex ministro de Economía, Javier Silva Ruete, este último con don de la ubicuidad para colocarse bajo el manto benefactor de cualquier gobierno y magia de sortilegios para fugarse y apelar a la madriguera de los organismos internacionales, caparazón indudable de cohechos mil, anunció que llegaban al Perú ¡1400 millones de dólares! con esta privatización.

El trío, (PPK, RDC y Dañino) émulos de The Three Stooges, Larry, Curly y Moe, ya olvidaron cuando asistieron al convite del primer año de la concesión en el Hotel Sheraton y allí declararon a coro que la decisión tomada con el Aeropuerto Jorge Chávez era lo mejor que podía haberle pasado al Perú (o a ellos).

Luego de varios años, esa afirmación comprueba su pobreza y ha ocurrido todo al revés. Lima Airport Partners, empresita que ganó como postora única la concesión, se ha endeudado por algo así como US\$ 125 millones de dólares con bancos norteamericanos y alemanes. Lo que debió ser contribución merced a su prestigio y respaldo económico se lo “arrimó” comprometiendo al Estado como su garante, de manera que si ellos no cumplen puntualmente ¡seremos nosotros los peruanos quienes, contradiciendo el pretexto manido para privatizar el Jorge Chávez, los que terminaremos pagando las deudas de estos aventureros!

Cualquier peruano –y lo hace a cada rato– podría preguntarse ¿y qué tengo que ver con este asunto? Es importante subrayar que el Aeropuerto Jorge Chávez pertenece a todos, es patrimonio del Estado que conforman los 28 millones de

peruanos. Por tanto, cuanto afecte a este Terminal Aéreo, daña o beneficia a la ciudadanía. Que las organizaciones, partidos-clubes, el Congreso, hayan miserablemente trocado en vectores anuentes, no opaca o anula la capacidad de supervisión a que tiene derecho la ciudadanía. Pero, nueva interrogante, ¿cómo se puede hacer esto, si todo está consumado?

La ignorancia de la ley, no exime de su cumplimiento

En Perú, no sé si en otras partes, hay neumáticas institucionales de silencio. De mudez crónica, casi siempre pagada, solventada con publicidad y sufragada con favores a los principales líderes de las distintas ramas que tienen que ver con la cosa pública. El pueblo ve cómo los rumores sobre inmoralidades y robos son usualmente evidencias que se tapan con toneladas de supuestas bondades o mentiras a granel con tal de salirse del apuro.

La impotencia torna en costumbre o tradición y el dicho: “roba pero hace obra” se traduce en permisividad que pulveriza cualquier atisbo de condena moral o real a los robos que el hombre común y corriente observa con ojo simple. Es decir, los asaltos son hechos a vista y paciencia del ciudadano que NO tiene cómo investigar, preguntar o protestar. Cualquier brote insurgente será aplastado por una turba de paniaguados hábiles en el control de daños.

Estratagemas de nuevo cuño

Ha escrito Andrés Oppenheimer en Ojos Vendados, El ritual de los mea culpa: “Mi asombro por la confesión de Reed (ex hombre fuerte del Citibank) no duró mucho. Esa misma tarde, hablando con Jack Blum, un veterano ex investigador del Congreso que se había hecho famoso por su labor en la pesquisa sobre sobornos a funcionarios extranjeros que involucraron a la Lockheed Corp. en los años setenta, me di cuenta que las admisiones de Reed podrían no ser espontáneas ni audaces, sino más bien seguir al pie de la letra un prototipo de estrategia ilegal de control de daños que utilizan las grandes corporaciones en casos como éste.

En su calidad de asesor externo del Senado en los últimos años, Blum había sido consultado más de una vez por Roach y otros investigadores del Congreso, y había seguido el caso de Citibank desde la distancia. Según me explicó esa tarde, la declaración de Reed no lo había sorprendido en absoluto. A su juicio, ésta era una típica maniobra de control de daños. Blum ya había visto este tipo de mea culpa muchas veces en el pasado.

Es siempre lo mismo: se trata de un ritual que puede ser adaptado a diferentes circunstancias”, señaló Blum. Citibank, al igual que otras grandes multinacionales, contrata a superabogados de Washington especializados en estrategias de contención de daños. En este caso, habían contratado a los abogados que asesoraron a Clinton en sus problemas legales a comienzos de los noventa. Las recomendaciones de los abogados al Citibank no eran diferentes a los consejos legales que se daban a los políticos en dificultades: lo primero que había que hacer era ganar tiempo, cuidándose de no hacer movimientos en falso que pudieran tener repercusiones en el futuro. La regla básica en cualquier escándalo era postergar los mea culpa públicos lo más posible, preferiblemente hasta años después, cuando la opinión pública ya se hubiera olvidado –o aburrido- del caso.”

Originalidad peruana

Desde que apareció en el universo financiero, político y periodístico peruanos, Lima Airport Partners, LAP, hizo gala de una imaginación fértil a prueba de cañonazos. Nunca contrató superabogados, aquí no los hay. Sólo se asoció con abogángsteres, aporte criollo a la jurisprudencia internacional. Delincuentes con disfraces de ovejas, procuraron limpiar los pasivos y activos de esta empresita que se hizo del contrato de concesión del Jorge Chávez como postora única, con un capital de US\$ 3 (tres mil) y cuando –como lo ha señalado en caso judicial penal otra empresa combativa- ino existía en los Registros Públicos! Lo más que ha hecho durante largos años, LAP, es guardar silencio. Son numerosos los artículos en blanco y negro y con titulares tan duros como “LAP es un fraude” los que escribí bajo mi responsabilidad y enderezados a esta concesionaria que ¡jamás! se dignó contestar a la opinión pública sobre las serias denuncias expuestas. La originalidad peruana –una vez más- se hizo presente: simple y llanamente se hicieron los suecos (para no usar otra expresión más popular pero que haría más efectiva la carga de indignación ambiente).

Empieza la fuga

No ha mucho, en el antiguo Senado, hoy la Sala Raúl Porras Barrenechea, ante un público de no menos de 150 personas, todas entendidas en temas de aviación, el funcionario de LAP, Gustavo Enrique Morales Valentín, “disertó” ampliamente sobre las bondades e integridad de Bechtel y su relación con el Terminal Aéreo concesionado. La pregunta que no se dejó hacer al presidente de la Asociación Nacional de Artesanos, Víctor Ramírez, era muy simple: ¿qué tiene que ver Bechtel en este asunto? En 2003, por artes legales ocultas y muy

de baja intensidad, Bechtel, empresa originaria en el contrato de concesión, “heredó” a Alterra, firmita creada para este propósito y con menos de cinco años en el mercado aeronáutico, sus acciones. Es decir Bechtel se sacudió del contrato, Cosapi desapareció y quedaron Fraport y Alterra. ¿De qué hablaba Morales Valentín en aquella cita, insultando la inteligencia de un auditorio culto y enterado de cómo caminaban las trapacerías de LAP?

Más aún. Por falta de capital, eficacia en los trabajos en las terminales del Aeropuerto Juan de Santa María de Costa Rica, en ese país centroamericano, está denunciada Alterra en la Contraloría y en la Asamblea Legislativa. Es decir ila están botando por ser una mala empresa! ¿Tiene alguien duda posible que su filial Perú es diferente?

Pero los vicios se repiten como si fueran calco y copia de malos hábitos. En Costa Rica hay una alianza que de estratégica tiene poco y sí muy meritoria para hacerse de dinero a raudales, como aquí en Perú, entre Alterra y Café Britt. Pero Alterra, como hemos visto –y se comprobará testimonialmente en el capítulo correspondiente de este manual- está de salida de ese país hermano. Y Café Britt es la empresa costarricense, pero de dueño norteamericano, recolectora de café –no produce un grano- que manda fabricar artesanía en China, le pone el marbete de Hecho en Perú y lo vende a precios ridículos, matando la vida y el derecho cultural de los artesanos peruanos, temas de inviolable presencia que Indecopi, el Congreso NO defienden ¡jamás!, con el agravante que Café Britt no sólo insulta la inteligencia de los peruanos vendiendo artesanía china sino que ahora ha inundado sus monopólicas tiendas de artículos provenientes de Costa Rica.

Contacto en San José

En el 2006, estuvimos en San José de Costa Rica, con los medios de comunicación y en la mismísima Asamblea Legislativa, Víctor Ramírez, presidente de la Asociación Nacional de Artesanos y quien esto escribe. Los artesanos ticos, bajo la presidencia activa de Albania Elizondo, nos habían gentilmente invitado. Y estuvimos algunos días que transcurrieron no sin incidentes muy extraños, por así denominarlos.

Primero, un desconocido nos llamó por teléfono, siendo que, nadie sabía gran cosa de nosotros, como no podía ser de otro modo, al hotel. No nos hicimos problema del asunto al que denominamos anécdota, Ramírez y yo.

Segundo, alguien quiso conocer más de nosotros pero al solicitarle que se identificara, huyó apuradamente porque le exigimos documentos y, además, notificamos que esto se iba a saber en la embajada del Perú. Es evidente que entonces, el asunto se ponía más irrespirable. Dábamos por hecho que en la casa diplomática nacional nadie nos iba a dar pelota alguna!

Tercero, ya de vuelta en Panamá, sitio de enlace obligado luego de haber salido del Juan Santa María de San José, Víctor Ramírez fue bajado del avión. La alharaca que promoví sólo asemeja a un rebaño de vacas furiosas ante semejante yerro propio o ipor encargo! Felizmente, la aeromoza, sólo dio por explicación: “su amigo el calvito, ya ha vuelto a subir.” Ciertamente que no podía ir a ver el asunto personalmente porque había una especie de muralla humana que me separaba de la puerta delantera de la nave. En Panamá, en tránsito y sin ninguna clase de protección, Ramírez y yo, pensábamos que algo raro había. En fin, después supimos que una funcionaria tica que se había atrevido a cuestionar a Alterra, Café Britt y a sus trapacerías en Costa Rica, le habían ivaciado los frenos y casi se mata! Nosotros, humildes peruanos en tierra fraterna pero ajena ¡qué podíamos importar!

A posteriori hemos sabido, como se consigna en estas páginas, de las valientes acusaciones de nuestros hermanos artesanos y la actitud gallarda, emprendida por el parlamentario Marvin Rojas de denunciar en la Asamblea Legislativa a Alterra por sus malos manejos en la concesión del Aeropuerto Juan Santa María en San José.

La extraordinaria y gallarda entereza de los artesanos ticos fue una lección de la que Ramírez y yo salimos sumamente congratulados. Y agradecidos. Nuestro grano de arena habíase colocado en acto internacional. Ciertamente que la enorme cantidad de gallos pintos que ingerimos fue ide antología!

¡Britt derrotada!

No siempre la insolencia mandona de empresas poderosas consigue lo que quiere. Sobre todo si hay ciudadanos dignos y con entereza convicta de sus aseveraciones y búsquedas. Como parte del deporte simpático que es ejercer el periodismo de combate, denunciemos a Café Britt por prácticas de que se dan cuenta y cuyo reporte apareció en Liberación en noviembre del 2006:

“Pocas semanas atrás interpusimos una denuncia múltiples en Indecopi contra las malas prácticas de Café Britt. Pero ¡oh sorpresa! acabamos de descubrir

que en la Comisión de Protección al Consumidor de Indecopi está nada menos que Juan Daly Arbulú. ¿Coincidencia fortuita no? La verdad que la suavidad de la pena con que se castiga a Café Britt ahora tiene una explicación algo más detallada. ¡Daly no come Daly!

Indecopi (Comisión de Protección al Consumidor-Perú) en su resolución final No. 1271-2006-CPC en su acápite VII dice: “Declarar fundada la denuncia por infracción a los artículos 5 inciso b), 7 y 15 de la Ley de Protección al Consumidor. Ello, toda vez que ha quedado acreditado que Café Britt omitió incluir en el rotulado de los productos que expende, la información señalada en la Ley No. 28405, Ley de Rotulado de Productos Industriales Manufacturados y su Reglamento; ix) Sancionar a Café Britt con 1 Unidad Impositiva Tributaria (aprox. US\$ 1 mil dólares). Ni las matonerías del abogado insolente de esta empresa, Héctor Alvarez Pedraza, que apostrofó al autor de la denuncia, quien esto escribe, ni la parcialidad criminal de la mala funcionaria del Mincetur, Madeleine Burns, jugada por entero por la empresa foránea, siendo pagada por el pueblo peruano, han podido impedir iesta clamorosa derrota!”

CAL defiende la peruanidad

El Colegio de Abogados de Lima asumió la defensa de los consumidores y en fecha 3 de agosto del 2006 publicó la siguiente nota de prensa:

En establecimiento abierto ubicado en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la empresa Café Britt SAC. oferta productos falseando su origen; sorprendiendo a turistas nacionales y extranjeros que adquieren estos productos de buena fe, asimismo perjudica a artesanos nacionales. El 2 de setiembre del 2005, el periodista Herbert Mujica Rojas y su abogado, Manuel Burga Solar, representante de la Asociación Nacional de Derecho Turístico-APEDATUR- presentaron denuncia contra la empresa Café Britt SAC ante la Comisión de Protección del Consumidor del INDECOPI, por trasgredir y violentarse el derecho a la información e idoneidad del producto, velado en el artículo No. 7 de la Ley de Protección al Consumidor.

En la resolución final No. 1271-2006/CPC del INDECOPI, respecto al procedimiento referido (Expediente 1275-2005/CPC), se puede apreciar que la sanción es diminuta, no ejemplar; porque, no se pronuncian por la protección de los intereses difusos (no obstante que ellos decidieron de oficio ampliar la denuncia), y la declaran improcedente a instancia del denunciante. Asimismo, no se dispone que se oficie al MINCETUR, y de manera especial a la Dirección Nacional de Artesanía.

La empresa denunciada descarta frente a los turistas: veracidad, autenticidad, legalidad, buena fe, y colateral, emprendiendo una competencia desleal en desmedro de la artesanía, y al fin de nuestra peruanidad. Se debe velar por la defensa de los intereses difusos de los miles de turistas nacionales y extranjeros; pluralidad que sin duda resulta afectada, en lamentables casos recurrentes”.

iUy salen unos y entran otros!

Pocos días atrás dio cuenta la revista Caretas de la nueva composición accionaria de Lima Airport Partners y en ella se encuentra la sorpresa que Alterra se las pica o fuga con el más amplio descaro y ante el silencio iotra vez! cómplice de ONGs, partidos-clubes, organismos de control, Ositran, ministerio de Transportes, etc.

¿De qué hablaba Gustavo Morales Valentín entonces a fines del 2006? ¡Babas, words, words, words! al decir de George Bernard Shaw. Pero este procedimiento nocturnino y sorprendente no es nada nuevo en este individuo. Morales, ex empleado de COSAPI e ilustre ignorante en asuntos aeroportuarios, firmó el contrato de concesión con el Estado peruano cuando Lima Airport Partners ino existía en Registros Públicos!, además, tampoco podía ostentar poderes de ninguna clase porque la entidad original no tenía vida legal, por tanto, todo lo que después han arreglado, previos y munificentes dólares, es ilegal, tramposo, en desmedro del pueblo y Estado peruanos. Ahora, Alterra, la empresa que paga estas inmoralidades ise fuga del Perú pues ya consiguieron lo que querían, es decir que papá Bechtel hiciera las construcciones en el Jorge Chávez, a los precios que ellos imponían y porque ya le vieron las orejas al galgo y entendieron que sus barbaridades y abusos no dan para más!

Basta con leer

En 2003 el Estado, a petición y práctica imposición de la concesionaria LAP, aprobó vía Ositran la Addenda 4 que tiene sorpresas de esas que descalabran hasta las estructuras más fijas o sólidas.

Bajo el título Addendum No. 4 al Contrato de Concesión para la Contrucción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se dice en la modificación al numeral 1.15:

“Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP) significará el endeudamiento por concepto de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor Permitido, o

por la emisión de valores mobiliarios colocados entre Acreedores Permitidos o cualquier obligación u otra modalidad crediticia autorizada y aprobada por el Concedente (Estado), previa opinión técnica de Ositran, para su inversión en las Mejoras, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, que se garantice conforme a lo previsto en la Cláusula 21. Los términos financieros principales del préstamo, obligación o emisión de valores mobiliarios, incluyendo los montos de principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización u otros términos o condiciones similares, también deberán ser aprobados por el Concedente, previa opinión técnica de Ositran. El arrendamiento financiero de bienes muebles se incluye entre las obligaciones que el Concesionario podrá solicitar al Concedente para su aprobación.

El Concesionario deberá remitir la información vinculada a la obtención del Endeudamiento Garantizado Permitido al Concedente y a Ositran simultáneamente. El Concedente deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de treinta (30) días útiles contados desde la fecha de recepción de la solicitud y remitida al Concedente dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes.”.

Lo antedicho significó la deuda de que se habla en líneas anteriores y de las que se da cuenta en páginas interiores.

Para curarse en salud, en la modificación al numeral 1.36, se dice: “Nuevo concesionario” significará la persona jurídica, elegida por concurso público internacional, que sustituirá al Concesionario, de conformidad con lo establecido en el procedimiento a que se refiere el numeral 15.7”.

En la modificación al numeral 5.6.2.1 se dice: “El Concesionario está obligado a construir una segunda pista de aterrizaje de tal manera que ésta se encuentre terminada y lista para entrar en operación al final de décimo cuarto año de Vigencia de la Concesión o en cualquier caso, después de cinco (05) años desde la fecha en que el Concedente entregue al Concesionario, en conjunto y en una sola oportunidad, el área requerida por la ampliación del Aeropuerto, de acuerdo a lo establecido en el numeral 5.23.

En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de Ositran podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el noveno año de Vigencia de la Concesión”.

¿Cómo la vieron? ¡Adiós segunda pista! ¡Ni más ni menos, el Jorge Chávez se queda sin el elemento fundamental para garantizar su desarrollo y ampliar su capacidad operativa! Pocas veces la infamia y estafa más escandalosa ante el silencio de ONGs, partidos-clubes, autoridades estatales y de todo tipo está presente con insolencia pistolera. O sea que para LAP, hay chance de “aterrizajes virtuales” o “imaginarios”. ¡Qué desfachatez!

No es todo

En la modificación al numeral 5.23 se dice: “De la ampliación del Aeropuerto. El área requerida para la ampliación del Aeropuerto, será entregada en conjunto, en una sola oportunidad, salvo pacto en contrario de las Partes, al Concesionario por el Concedente dentro del plazo de ocho (08) años contados a partir de la Fecha de Cierre. Dicha área, descrita en el Anexo 11 del presente Contrato, en su totalidad será destinada para la ejecución de las Mejoras, a que se refiere el numeral 5.6 de esta Cláusula, salvo que el Concedente acredite técnicamente y con la conformidad de Ositran que los terrenos entregados permiten el desarrollo del Plan Maestro del Concesionario en todos sus alcances.

Más aún

A sabiendas que el Estado no impulsó o mal hizo la afectación de los terrenos aledaños al aeropuerto, se prevé que es causal de terminación de la Concesión con el Concesionario en caso que el Concedente: “c) No entregue las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato en el plazo máximo de doce (12) años contados a partir de la Fecha de Cierre.”

O sea la ley del gallinero en su máxima expresión: ilo ancho y conveniente para LAP y lo angosto y perjudicial para el Estado, es decir para los habitantes de este sufrido país!

Radiografía de altura

El lector podrá comprobar, a simple vista, sin mayor esfuerzo, en los desdoros en que se ha incurrido para regalar el Aeropuerto Jorge Chávez porque hay aquí irregularidades múltiples. LAP que, según Javier Silva Ruete, iba a traer más de 1400 millones de dólares, no lo hizo y se endeudó con aval del Estado peruano. La segunda pista podrá, según lo transcrito, ser reemplazada por algún mecanismo de birlibirloque para evitar su construcción ¡así de fácil! De los tres concesionarios que formaban parte de LAP, la firma inexistente en aquella época

que se hizo del contrato del Aeropuerto, han desaparecido Bechtel y Cosapi. Ahora se fuga Alterra, hija de Bechtel, y resulta que también están botando por malos manejos a Alterra de Costa Rica y quizás no tarden de hacer lo mismo en Curacao, tercer y último aeropuerto que los facinerosos de Alterra dicen administrar. Las agresiones contra artesanos se han dado allá en Centroamérica como también en Perú. Y esto merece un acápite singular cuya descripción también va con lujo de detalles en páginas aparte.

No hay duda que colegirá quien lea este manual que aquí no hay gato encerrado sino idinosaurio putrefacto y maloliente! ¿Cómo se ha podido permitir con tanto silencio lo monstruoso de un negocio cosmético en donde el Perú avala préstamos y se queda, su principal Terminal Aéreo, sin segunda pista? ¿No hay fórmula posible para sanear esta delicadísima situación?

Cuestión de comunicaciones

El papel de la prensa ha sido irregular. Siempre maquillando las barbaridades de LAP, contentándose con el titular para decir hoy y desmentirse mañana, según cómo soplara el viento de los arreglos que sus directivos patentizaban en cuotas de publicidad, coimas imposibles de probar pero que dan cuenta de muchos viajecitos a Europa (Fraport es empresa alemana) y de manejos que tienen de todo menos de transparentes o diáfanos. Pero hay excepciones como se comprueba en el último capítulo.

¿Por causa de qué el ciudadano común y corriente no sabe casi de estos hechos? Por una simple razón: la prensa ocultó gran parte de estos desaguisados. LAP es una empresa que tiene manejo comunicacional típico en nuestro medio: contacto, información sesgada, premio al corresponsal, aseguramiento del control de daños. Su ex oficial de esta área, expectorada poco después de la defenestración de su compinche y también ilustre ignorante en asuntos aeroportuarios pero ducho en manejos turbios, Juan Antonio Casanova San Simón, Carolina Castilla, quien ahora trabaja para Minera Yanacocha y no ha perdido el tiempo en sus prácticas aviesas y ya forma parte de una de las facciones que pelean al interior de esa empresa por hacer prevalecer prácticas embrutecedoras, engañadoras y fútiles, sobre todo, tomando en cuenta que Cajamarca es un pueblo alto-andino en que hasta las piedras están compradas por las vertientes corruptas de Minera Yanacocha.

Pero el ibérico lenguaraz que era –y es- Juan Antonio Casanova San Simón, no se quedó quieto: denunció a LAP, Lima Airport Partners, por delito penal y está

en lidia permanente con aquella. Bien reza el dicho: ladrón que roba a ladrón. El texto completo de la demanda puede verse en las páginas y comentarios más adelante.

Cuanto se ha referido al Jorge Chávez, pasó siempre, o casi siempre, por la remodelación de sus instalaciones y el embellecimiento innegable de su faz externa. Pero la procesión va por dentro. ¿Cuántos son los crímenes que cometió LAP al interior del Duty Free? Se sabe por información pública que muchas empresas con años y tradición de haber estado en el Aeropuerto, debieron abandonar sus estancias y retirarse, siempre por causas mañosas del Terminal Aéreo. Una de las pocas que quedó fue la firma Cexport Exclusive. Otra expulsada con maniobras bastante forzadas, Camusso, empresa emblemática peruana, conocida en todo el mundo por la calidad de sus productos también constituye un hito en el abuso y la forma arbitraria con que LAP ejerció su mandato –hasta hoy inexpugnable- al interior del Jorge Chávez.

¿Y qué vela tengo en este entierro?

El ciudadano común ha sido embutido de aberraciones hechas pasar como verdades inconcusas e irrefutables. Le han hecho creer que los organismos del Estado protegen al Perú. Ositran es la encargada de custodiar el fiel cumplimiento del contrato de concesión del Aeropuerto, pero ¿alguien se atrevería a sostener que ha peleado por los intereses del Perú? o, más bien, ¿ha hecho todo lo contrario? Hay testimonios de cómo Ositran permitió que LAP mañosamente empujara la elevación de los precios de compra de las mangas iesa famosas mangas! para pretender, luego, una cobranza mayor a todos los involucrados y que supera largamente lo que se cobra en otros aeropuertos del mundo y la región. Y ¡por supuesto! Ositran era la garante que estos atentados asesinos del contrato se hicieran del modo más letal posible contra Perú.

El habitante común sólo lee titulares y ve fotos. No son pocas las que dan cuenta de las luces y la nueva imagen del Aeropuerto Jorge Chávez. Una imagen vale más que mil palabras, parecen repetir los grandes vivos de LAP. Sin embargo, la fiesta va por dentro. El buen rostro ha justificado u opacado palizas y abusos contra artesanos, expulsión de tiendas cuyos productos eran el fruto de decenas de años de dedicación con calidad y envergadura de exportadores finos a la altura de cualquier competidor foráneo y de baladronadas que en cualquier otro país ya habrían comportado la cárcel ¡y por largos años! a sus protagonistas. ¡Aquí no!

El hombre o mujer de a pie ha sido “entrenado” para creer que sus jueces, vocales, secretarios u hombres de prensa, actúan de acuerdo a ley o informan con apego a la realidad. Se les ha engañado vilmente y timado de un modo recurrente, continuo, añejo, perpetuo.

El bombardeo ha desguarnecido al ciudadano y le ha hecho ajeno a su patrimonio físico y ¡ni qué decir! de su idoneidad patriótica o identificación histórica con el terruño. Le ha castrado y le ha convertido en un muñecón que come, vive como puede, se reproduce a como dé lugar y malvive una existencia miserable, huérfana de valores, carente de orientación cívica y nulo sentido del compromiso con toda su heredad. Por tanto cuanto ocurra con el Aeropuerto es un asunto de jueces y políticos. ¡Cómo si unos y otros fueran protagonistas felices de una historia malhadada!

La sociedad peruana en su conjunto ha callado porque se le ha hecho pensar que este tema sólo lo es para entendidos. Hay otros conjuntos, ya enunciados, como las ONGs y partidos-clubes que por desidia, estupidez colectiva y muy bien pagada, han incurrido en la lenidad de hacerse los ciegos, sordos y mudos.

La pregunta va por el ángulo menos esperado de lo que a otros se antoja como un “libro”. ¿Puede el Juan Pueblo defender su patrimonio sin tener que mirar al costado en búsqueda de asentimientos o rostros aprobatorios? ¡Por supuesto que puede! ¡Y no sólo puede, debe!

Pero ¿tiene derecho a preguntarse Juan Pueblo, qué hace, si los jueces no dicen nada o dan la razón a LAP; si Ositran dictamina a favor de LAP; si el Estado encarga a Ositran el asunto y ellos conceden?

Tengo la más viva impresión que nada de lo dicho, siendo verdad, desprotege el derecho de construir una nación de seres dignos, respetables por la entereza de sus convicciones, plenos de amor a la patria y, sobre todo, dispuestos a castigar a sus malas autoridades, perseguirlas o pulverizarlas de la cosa pública, tengan el apellido o millones que pudieran poseer. Casi siempre producto de sus robos, estafas o timos tradicionales.

La primera condición sine que non es la humildad mínima para reconocer que en el tema del patrimonio nacional no hay razones ide ninguna clase! para evitar juicios de valor muy por encima de lo que digan jueces o periodistas. Muchos son los robos legitimados por malos funcionarios del Poder Judicial o por periodistas que sólo aprendieron a ser coimeros profesionales y no informadores

serios y respetuosos del bien común, público o privado. Por tanto ino hay juez ni periodista o policía o político sagrado! ¡Todos son iguales ante la ley!

En buena cuenta, no hay leyes perfectas ni todo está dicho. En el tema de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, son muchos los titulares, demasiadas las imperfecciones y muy sospechosas las maniobras habidas como para permanecer silenciosos o en boba reflexión que equivale a la mudez más deprimente.

Si los parlamentarios, los de ayer y los de hoy, callan, es asunto que habrá que enrostrarles en su momento. Si los jueces prevarican o no actúan a favor del Estado porque de por medio hay coimas jugosas, es un asunto que delimitar y castigar fieramente. Los encargados de administrar la ley que incumplen su sagrado cometido, merecen el fusilamiento a secas. O la sindicación pública y por calles y avenidas que son los malos y perversos que conspiran con su inmoralidad contra el bien público. Un juez venal debiera ser escupido, echado de sitios públicos e impedido de juntarse al resto de los ciudadanos para no infectarlos con su pobredumbre. Los castigos morales son mucho más eficaces que muchas leyes punitivas hechas ipor estos mismos sujetos que se saben todas las salidas y resquicios por los cuales escapar y tomar las de Villadiego!

Por tanto, hay una actitud que asumir y un credo que practicar. La actitud protestante es legítima en un país que, como el nuestro, exhibe sin vergüenza, tantas taras y corrupciones. El credo consiste en entender que todos somos iguales ante la ley. Y que los poderosos consuetudinarios son apenas otros ciudadanos más, con obligaciones y derechos y con penas si los incumplen. El castigo alimentará el orgullo de una moralización que no distingue entre delincuentes sino que procura la eliminación radical de estos cánceres.

Inversión indispensable

Casi no hay duda que la inversión externa deviene indispensable para la puesta en marcha de grandes proyectos. Perú de por sí carece de capitales de riesgo o montos enormes de dinero para obras de infraestructura como, por ejemplo, un aeropuerto moderno, de gran funcionalidad y de acuerdo a las exigencias de un tráfico aéreo de intensidad más que exigente.

Haciendo las cosas mal y entendiendo todo al revés

En el libro, La empresa aeroportuaria, de Rigas Doganis, se dice lo siguiente, bajo el epígrafe: “¿Qué es un aeropuerto? Los aeropuertos son complejas em-

presas industriales. Actúan como foro en el cual se reúnen actividades distintas y dispares para facilitar a los pasajeros y a la carga el intercambio entre el transporte aéreo y el transporte de superficie. Por razones históricas, legales o comerciales, las actividades dentro de un aeropuerto de las que el director es responsable varían de un país a otro y a menudo entre aeropuertos de un mismo país. Así, el negocio aeroportuario puede, en algunos casos, cubrir casi todo lo que ocurre en un aeropuerto, mientras que en otros puede que sólo abarque una parte de las actividades del aeropuerto.

Un aeropuerto es esencialmente un conjunto de pistas y edificios en los que se manejan los pasajeros o la carga en un avión. En el mundo la mayoría de las autoridades aeroportuarias son dueñas de y operan las pistas, las terminales y las instalaciones asociadas como las calles de rodadura y los estacionamientos para aviones. Pero hay excepciones, particularmente en USA, donde muchas de las terminales pertenecen a las compañías aéreas, y en Francia, donde las instalaciones de superficie pertenecen al gobierno y no a las Cámaras de Comercio locales, que son quienes generalmente administran el aeropuerto.

Bajo el techo general del aeropuerto se provee una amplia gama de servicios que pueden ser divididos en tres grupos distintos: servicios operacionales esenciales, servicios de control de tráfico, y actividades comerciales. Examinando cómo tratan estos servicios distintos aeropuertos europeos, es posible juzgar tanto la variedad de servicios que tienen lugar en el aeropuerto como el nivel al que llegan los directores en el control de esas actividades.

Servicios e instalaciones operacionales esenciales

Estos servicios se encargan principalmente de garantizar la seguridad de los aviones y de los usuarios del aeropuerto. Incluyen el control del tráfico aéreo (ATC) para facilitar la aproximación y el aterrizaje de los aviones, servicios meteorológicos, telecomunicaciones, servicios policiales y de seguridad, bomberos y ambulancias, incluyendo aquellos para la busca y el rescate, y finalmente el mantenimiento de las pistas y de los edificios.

Es el propio aeropuerto o determinados Departamentos del gobierno central o regional quienes proporcionan estas instalaciones. Pero incluso cuando el operador del aeropuerto es el responsable de suministrar de estos servicios, el operador puede tener un control muy limitado sobre ellos ya que su provisión puede estar fuertemente influenciada por la política del gobierno o las normas nacionales e internacionales. Por ejemplo, en los últimos años el nivel de se-

guridad provisto en los aeropuertos británicos no ha estado a discreción de los propios aeropuertos, sino dictado por el ministro correspondiente.”

Interesante recordar los rudimentos básicos de qué es un aeropuerto, a guisa de referencia que la crítica que este manual enfila hacia la defectuosa robo-concesión del Jorge Chávez no se basa en meras y vulgares especulaciones, sino que toma en cuenta manuales de experiencia muy ricos y llenos de enseñanzas. De manera que, tampoco, nadie podría navegar por las tortuosas y dudosas aguas de descalificar al autor por aparentemente ser ignorante. Lo que uno no sabe, lo aprende o lo investiga y lo expone y si no le contestan es por algo. En Perú, el silencio habla a gritos, aunque suene antitético y hasta absurdo, pero así es. No hay testimonio más acusador que el mismísimo silencio.

En el acápite de Actividades comerciales, el mismo libro, sostiene que “En la mayoría de los aeropuertos europeos las actividades comerciales las dirigen concesionarios que son especialistas en su campo. Las autoridades aeroportuarias recaudan los honorarios por la concesión o el alquiler a estas compañías. Pero hay una cuantas autoridades aeroportuarias que están directamente involucradas en dirigir algunos o prácticamente todos los comercios presentes en el aeropuerto. Air Rianta, la autoridad aeroportuaria de Irlanda, opera las tiendas del Duty Free de todos sus aeropuertos incluido el de Dublin. En Roma, la tienda libre de impuestos y los restaurantes son controlados directamente por las autoridades aeroportuarias, mientras que el resto de las tiendas y bares son (desde 1983) operados por concesionarios. En Dusseldorf, la autoridad aeroportuaria sólo leva la tienda libre de impuestos. En Amsterdam, todos los negocios de suministro los provee una compañía que es parcialmente propiedad de la autoridad aeroportuaria. El único servicio comercial que un significativo número de autoridades aeroportuarias proveen por sí solas son los servicios de aparcamiento de coches. Amsterdam, Ginebra, Dusseldorf, Frankfurt, Lisboa, Dublin, Manchester, Niza, Roma y Viena se cuentan entre los aeropuertos que controlan sus propias instalaciones de aparcamiento, mientras que el resto de aeropuertos usan concesionarios para proporcionar este servicio.

Además de las tiendas habituales, restaurantes, bares y oficinas de alquiler de coches, algunos de los aeropuertos grandes ofrecen otros muchos servicios para sus clientes dentro de las mismas terminales o en parte del terreno del aeropuerto. El ejemplo más notable es el aeropuerto de Frankfurt que incluye entre sus actividades comerciales cines, boleras, discotecas, peluquerías, supermercados, un salón de congresos y un hotel. Estos son normalmente alquilados como concesionados.”

Por tanto no puede ser ajeno al conocimiento del hombre común que un aeropuerto necesita generar recursos de variadas formas. Es evidente que en Perú no hay capitales suficientes para movilizar esa dinámica en formato potente y eficaz. Eso nos lleva a la certeza que es perentorio utilizar las fortalezas de otras experiencias y eso nos conduce a alianzas estratégicas de muy buena contextura para obtener resultados óptimos, rentables y de futuro. Y todos ganan, los pasajeros, las líneas aéreas, las tiendas que proporcionan servicios o venden artículos de variada gama.

¿Ocurrió algo de eso en Lima?

Cualquiera deduce que hay una presunción básica que se desprende con lógica imbatible de las últimas líneas: hay que aliarse con quien sepa del negocio y aprender de ellos porque traen capital y tecnología. ¿Qué tecnología trajo Lima Airport Partners? No existía al momento de “ganar” la concesión del Jorge Chávez, en los Registros Públicos y luego su capital príncipe apenas si llegaba a los US\$ 3 mil dólares. Preguntémosnos con parsimonia de buenos escuchantes: ¿cómo nos benefició aquella firmita? ¿Podrían US\$ 3 mil, atraer como generación, al 10 mil %, los 1400 millones de dólares de que habló con bocaza incomparable y tremebunda Javier Silva Ruete? Es preciso recordar que aquél dijo que la privatización del aeropuerto se hacía “sí o sí”. Se adelantó a lo que el posterior presidente Toledo diría del TLC con Estados Unidos, “sí o sí”. Hasta donde se sabe, y se sabría por lo monstruoso del monto inunca llegó un dólar de esos 1400 millones!

Cuando, reclamado por las prisas que su lamentable gobierno provisional, empujaba, Valentín Paniagua, éste ofreció que a posteriori con una addenda se corregirían los yerros en la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. ¿Qué oscuros intereses envolvieron estas prisas tan raras? ¿Qué intereses ocultos habían para enriquecerse con la venta de los terrenos donde supuestamente se debería hacer la segunda pista? ¿Quiénes pretendían sacar provecho de este festín?

El inventor de la fábula benéfica y salvadora de la privatización del Jorge Chávez fue el ex ministro fujimorista Alberto Pandolfi. Sostuvo que los millones iban a empezar a llegar con esa operación y que nunca más habría el Estado de desembolsar nada en la modernización del primer Terminal Aéreo. Curiosamente, todo se hizo para que los terrenos necesarios en la expansión del aeropuerto, fueran pasibles de expropiación pagada a sus dueños actuales o pasados y por coincidencia es en esta época cuando se modifica la Ley de Expropiaciones con un deseo de ayudar a los interesados en el tema de los terrenos, pues la

misma ya no se hace a valor de arancel sino a valor comercial, poniéndoles, en consecuencia, el banquete al alcance de sus fauces. Era un tema legal. Un estudio de abogángsteres, muy vinculado a todas las privatizaciones durante el régimen delincencial de Fujimori, tenía las garras puestas en este negociado. Dos hijos de un importante político cusqueño trabajan aún en ese estudio. Una asesora y allegadísima de Pedro Pablo Kuczynski lo propio. El mismo PPK fue ministro de Economía y miembro del directorio de una de las empresas, Cosapi, que integró la nómina inicial de la concesión junto a Fraport y Bechtel. Todos ellos se pasean por las calles del mundo como si no hubieran hecho nada. Los abogángsteres se han encargado de cubrir todo con el manto legal que ellos fabrican y que los dólares pagan a muy buenas tarifas.

Como se ha visto en el texto de la Addenda 4, negociada por un rufián en nombre del Estado, casi con secreto y ocultamiento a la opinión pública, al Congreso que normalmente, ese es su papel, no reclama nada, y con absoluta prescindencia de Ositrán, cómplice preferida de LAP, se echaron las bases no de una construcción sino del evitamiento de la construcción de la segunda pista del Aeropuerto. Además, Perú quedó embudinado en préstamos por el orden de US\$ 125 millones de dólares con bancos alemanes y norteamericanos. ¿Dónde estaban los 1400 millones de dólares de que hablaba Javier Silva Ruete? ¡No existen! Pero sí se sabe donde está aquél: en el Banco Mundial. ¿Interesante, no?

Entre otras muchas tiendas, dos simbolizan el paso de la pezuña bestial y abusiva de LAP: Cexport y los artesanos y Camusso. La primera aún se mantiene heroicamente en el Duty Free del Aeropuerto, luego de múltiples juicios, un desalojo violento del cual se dio cuenta amplia en los medios de comunicación locales e internacionales y porque ide puro machos! como se dice en fabla popular, han aguantado hasta nuestros días el embate brutal que conduce en persona el gerente general de la empresa que se está fugando del Perú: Jaime Daly Arbulú. Camusso, merced a triquiñuelas diversas e idas y venidas, debió desalojar la tienda, luego de casi quince largos años y quedar fuera del negocio aeroportuario. Es posible que el lector haya tenido la oportunidad de ver, fuera del país, algún que otro recordatorio platero proveniente del Perú: en el 100% de los casos son manufactura, fina y de muy alta calidad de la empresa Camusso. Con 80 años a cuestas, generando puestos de trabajo, invirtiendo en Perú, la empresa creada por un italiano, afincó sus reales en nuestra tierra y, soy testigo, tiene obreros con más de 40 años laborando en la Avenida Colonial. ¿Había que botar la calidad artística argentífera del Aeropuerto Jorge Chávez? ¿O hubo, para variar, negociados e irregularidades como siempre?

¿Quién paga los daños?

La vida útil de la pista de aterrizaje del Jorge Chávez técnicamente ya venció en el 2006. Es decir ¡ya no sirve! La simple deducción aguda sugiere que una pista en esas condiciones no garantiza aterrizajes ni salidas al 100% fiables. Es más, ninguna compañía aseguradora del mundo cubre siniestros si los presupuestos mínimos no están suministrados por quienes aspiran a tener cobertura. En castellano simple: ¿hay seguridad en la pista del Jorge Chávez? ¿cumple con todas las Normas OACI contenidas en el Anexo 14, Aeródromos? ¿se ha pagado la prima del seguro contra siniestros? ¿puede LAP mostrar los documentos vigentes, no trucados, que acrediten esta delicada circunstancia? Además, como se ha visto líneas antes, la Addenda 4 hecha entre gallos y media noche y sin criterio técnico avalado por el Organismo rector de la aviación civil en el mundo como es la OACI, nos ha despedido, con argucias de tinterillos, de la pista número dos. ¿Qué dice Ositran frente a este hecho?

De ocurrir un accidente, no sólo se producirían desgracias personales. De inmediato la calidad del aeropuerto bajaría a términos que ahuyentarían al turismo. Es decir, Perú perdería soja y cabra. ¿Quién paga los daños? LAP es una empresita irresponsable, permitida en su mal funcionamiento por Ositran que se ha tomado muy en serio su papel de convidada de piedra. ¿Seguirán sin castigo todos los irresponsables con nombre propio que pasaron por Ositran y se hicieron de la vista gorda? ¿Se va a investigar a Alejandro Chang, fautor de mil y un irregularidades y hombre de confianza puesto por el gobierno de Alejandro Toledo e incondicional de LAP a quien atendía solícitamente todo lo que ordenaba?

Vaya sumando, amable lector, desaguisado tras desaguisado y reflexione si no estamos frente a un asunto de proporciones alarmantes. Si esto ha ocurrido es porque Ositran, el ministerio de Transportes, los gobiernos desde la mismísima concesión, los medios de comunicación, los Congresos diversos, las autoridades burocráticas, los organismos de control, han permitido que pase. El silencio bullanguero, antinómico pero demostrable, es parte de la realidad del Perú. ¿Y qué se hace frente a eso?

LAP-OSITRAN: ¡adiós a la II pista del Jorge Chávez!

Leamos la parte resolutive del documento No. 063-2006-CD-OSITRAN, firmada por el entonces ya renunciante (nov/2006), Alejandro Chang Chiang, quien se ha ganado, a pulso firme y dedicado, un monumento a la infamia por su ser-

vilismo ante la empresita Lima Airport Partners, concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez:

“SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Interpretar el Numeral 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, remitida por Lima Airport Partners S.R.L., en el sentido siguiente:

La ejecución de las Mejoras del Período Remanente de vigencia de la concesión (Tabla 4 de la Propuesta Técnica), con excepción de la Segunda Pista de Aterrizaje a la que se refiere el numeral 5.6.1.1.; que comprende las Mejoras Eventuales y Complementarias incluidas en la Propuesta Técnica de la empresa concesionaria, depende del volumen de tráfico, la demanda y otros criterios de desarrollo de infraestructura aeroportuaria indicados en el Anexo 19 del contrato de concesión. En consecuencia, la decisión del Concesionario respecto a la inversión relacionada a este tipo de Mejoras no debe considerarse en sí misma como obligatoria. En tal sentido, cuando LAP decida ejecutar las Mejoras Complementarias, o cuando el volumen de tráfico u otros factores relevantes correspondientes generen la necesidad de realizar las Mejoras Eventuales; recién en ese momento ambos tipos de Mejoras serán consideradas como exigibles a LAP por parte del Estado, de acuerdo al Programa de Inversión contenido en la Propuesta Técnica.

Los hitos de inversión a que se refiere el Numeral 5.6.1.1 se relacionan sólo una parte de las Mejoras Obligatorias que deberá ejecutar LAP durante el Período Inicial.

El contrato de concesión establece algunas Mejoras que son consideradas como Obligatorias. En tal caso, la obligatoriedad de dichas Mejoras es una condición del acuerdo contractual, y no una característica intrínseca de las mismas. Tal es el caso del Numeral 1.27 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, que establece un Programa de Desarrollo mínimo requerido para la modernización de la infraestructura aeroportuaria, durante el Período Inicial de vigencia de la concesión.”

Nótese que, de modo claro e inequívoco, el tema es puesto ante Ositran por LAP. En efecto, el Informe No. 027-06-GRE-SG-CAL es relativo a “la solicitud de interpretación del Numeral 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, presentada ante Ositran

por Lima Airport Partners SRL (LAP)". La direccionalidad es evidente. Como es patético el papelón de un presidente, Alejandro Chang Chiang, renunciante en noviembre del 2006 y la anuencia silenciosa –y acaso cómplice- de la ministra de Transportes en el actual gobierno de Alan García, Verónica Zavala.

El documento de Ositran parece factura de Cantinflas por enredado. Sin embargo, tras la maraña típica de burócratas camanduleros, se dice, enuncia y alambica que el Contrato de Concesión tiene menor importancia o queda de lado y todo se somete a un análisis que NO dice quién llevará a cabo con el fin de determinar si una obra es necesaria o no.

¡En buen romance, LAP-OSITRAN, acaban de perpetrar el crimen legal de alejar, destruir y pulverizar la obligación de la primera, de construir la Segunda Pista del Aeropuerto Jorge Chávez! ¡Así de simple y desvergonzado!

El contrato de marras estableció una serie de mejoras a introducir y a construir en el Jorge Chávez pero ¡en ningún lado! se habla de la condicionalidad de las mismas. ¡Se hacen y punto en beneficio del Perú!

¿Será Ositran, este organismo cómplice de LAP, el árbitro que decida si aquellas obras son necesarias o no? Esta entidad está obesa de neófitos en asuntos aeronáuticos y mal puede emitir la más mínima opinión técnica ¡de nada!

Cuando se incluyeron las mencionadas obras para el Aeropuerto, éstas fueron objeto puntual de observaciones técnicas en un estudio hecho por la consultora aeronáutica Parsons que fue contratada por la Cepri para definir qué era lo que Jorge Chávez requería y que fueron aprobadas en su momento, años atrás.

¿Cómo así que ahora salen diciendo, los burros de Ositran, que la ejecución se hará en base a los requerimientos operativos?

La aspiración normal, natural, era que el Aeropuerto Jorge Chávez obtuviera toda la infraestructura necesaria y con una adecuada proyección al futuro, tema contra el que conspira traidoramente esta resolución que nos dice, o pretende hacerlo, que iremos creciendo –como en el vals- pasito a paso, sujetos a decisiones de un ente regulador que no sabe nada de aviación o aeronáutica.

Si los de LAP, empresita de célebres US\$ 3 mil dólares de capital príncipe e inexistente en Registros Públicos, cuando asumió la adjudicación de la buena pro del Estado peruano, aceptó las bases y el contrato, ¿qué significa

cambiarlos de acuerdo a los intereses episódicos u ocasionales de sus suscriptores? ¡Una vergüenza que convalida Ositran! ¿Qué han hecho el Estado, el Congreso, los partidos, la sociedad, los organismos de control, para averiguar, denunciar y encarcelar, si hubiere lugar, las tremendas coincidencias del señor Chang Chiang con LAP y su inocultable favoritismo hacia esa firma tramposa?

Lo comenzado con la Addenda 4, en 2003, “negociada” por un rufián que fue viceministro y que se pasea por calles y plazas, porque no está en su hábitat natural, la cárcel, en contra del Perú, ha sido materia de una interpretación solicitada por LAP en el 2006, ayer nomás, por Ositran, la supuesta entidad guardiana de la fidelidad al contrato de concesión del Jorge Chávez. Pero ahora, se da cuenta, en documento muy bien ocultado que la Segunda Pista del Terminal Aéreo y cualquier otra mejora que no “cumpla” determinados requisitos, podrá ser obviada y no construida. ¡A esto se llama robo contra el Perú! ¡Y a sus fautores hay que enjuiciarlos y responsabilizarlos y botarlos de por vida de la administración pública!

Lo realmente grave es que la segunda pista se requiere no sólo para ampliar la capacidad operativa del aeropuerto sino también porque la actual que ya está colapsada, requiere ser reconstruida y se necesita una segunda pista para no paralizar las operaciones y poder seguir operando aún si se produce un accidente en la actual.

La verdad monda y lironda es que LAP no tiene, ni va a conseguir, los USD 100 millones que cuesta construir una nueva pista y trata por todos los medios de evitar hacer ese gasto pues no tiene el dinero y le sería imposible conseguirlo con el antecedente que ya le fue negado por los bancos y ante lo cual, gracias a las gestiones de los felipillos peruanos, el gobierno tuvo que salir de garante para que les prestaran los USD 125 millones que debían invertir en los primeros 3 años de la concesión.

Caminos distintos, todos originales

Perú es un país de diagnósticos. Somos brillantes para arrojar cuadros, etiologías, análisis ricos. Tenemos explicaciones para todo. Depende quién las pida, si el gobierno, o el Congreso, los ministerios, la Contraloría, etc. Debajo de cada piedra hay un politólogo, un intelectual, un estratega, un internacionalista. En los árboles crecen las soluciones que se venden a foráneos que aceptan sufragar con copiosos dólares cualquier tema exótico que les permita rumiar su culpa

de ser ricos, blancos y pertenecientes a mundos plenos en desarrollo y justicia social. Los cómplices criollos, en casi el 100% de los casos, pasaron de ser genzaros de Moscú o Pekín a vasallos de nuevo cuño al servicio del único imperialismo vigente y de enorme impacto, Estados Unidos. ¿Quiénes suministran dinero a las diversas ONGs locales? ¡Basicamente: Gringolandia! ¿Y quiénes los beneficiarios?: la lista sería interminable. Ciertamente hay una comunidad de temas que sí pueden ser tocados, los santos y archiconocidos derechos humanos, fuente, ya no tan ubérrima, que ha enriquecido a una oligarquía sectaria, endogámica, mediocrísima, materialista, pero que también elude otros: por ejemplo la concesión del Jorge Chávez.

Si el Congreso no funciona por la tradicional y atávica, signo distintivo, ignorancia de sus integrantes (en largo años republicanos, casi ha sido la constante de sus precarios y episódicos inquilinos), ¿qué puede mover los cimientos de esta parálisis desastrosa con el cuerpo social del Perú? Si cinco o seis mil ciudadanos juntan sus firmas, dan génesis a una iniciativa legislativa, que tiene, necesariamente, que ser incluida, bajo la atenta mirada de sus suscriptores, en la agenda de discusión del Congreso. Es decir, el camino de abajo a arriba, por la inoperancia de los legiferantes, entonces, el pueblo, sus fiscales como alguna vez llamé, se juntan para firmar un petitorio con exigencias de examinar, por ejemplo, la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. En buena cuenta, el pueblo, como en las calles del Buenos Aires de 1810, quiere saber ide qué se trata! La democracia también tiene sus formas directas, no contaminadas ni envilecidas por la influencia de partidos-clubes u ONGs, en la discusión pública de los temas esenciales del drama peruano, como los llamaba el maestro y amigo recientemente desaparecido, el patriota Alfonso Benavides Correa.

Los ciudadanos por la dignidad del Perú tienen esa potestad que la Constitución protege y están libres de hacer su protesta en forma de rúbricas que el Congreso, muy a su pesar, debe tratar. Más aún: ¿qué ocurriría si hay cien mil peruanos rodeando el Parlamento para verificar que sus legisladores no se tuerzan o vendan al mejor postor que regala sus tradicionales obsequios? Puede parecer una quimera, pero no lo es. En realidad, es una salida política genuina y de raigambre absolutamente popular. Si el Congreso ante sí y por sí, no actúa: ¡el pueblo sí lo hace y con decisión de vencedores y arrolladora valentía que tumba a los cobardes y sepulta a los traidores! ¡Y no hay juez o parlamentario que pueda esconderse en los galimatías de sus tribunales corruptos o sus curules mañosas! ¡Es hora de empezar a pensar nuevas y originales fórmulas! Entonces la ley se convierte en aliada democrática de las mayorías y no, como es hoy, privilegio de unos pocos sobre el cuerpo social del resto del país.

Contra los mandarines

Escribió con magistral precisión Alfonso Benavides Correa, en junio del 2005, en prólogo al brillante libro del embajador e historiador Félix C. Calderón, *Las veleidades autocráticas de Simón Bolívar*: “La crítica, sin embargo, no será unánimemente laudatoria. Las críticas se resienten de superficialidad, de carencia de fundamentación histórica y sociológica seria; no van al fondo en el examen de los problemas ni intentan revisión alguna de las cuestiones que realmente importan a la República; optando generalmente por el ominoso silencio. Esto ocurre no sólo en el Perú. Es el caso de Manuel Ugarte o el coraje civil. En su *Historia de la Nación Latinoamericana* anota Jorge Abelardo Ramos: “el irritado silencio que ha rodeado siempre a la figura de Ugarte no sólo es necesario atribuirlo al papel de “emigrado interior” del intelectual del 900 en las semi-colonias, sino al “leprosario político” en el que la oligarquía y sus amigos de la izquierda cipaya recluyen a los hombres de pensamiento nacional independiente.

¿Será una trágica constante, al cabo de años de apostolado, de no evadir los temas esenciales del drama, luciendo el coraje de estar contra los mandarines, tener, sin prensa adicta, un atardecer escéptico por el silenciamiento”.

¡Aquellos miedos, esos miedos de comunicación!

El escritor, sí que lo es, con sus enormes contradicciones, yerros y aciertos, Mario Vargas Llosa, en su *Diccionario del amante de América Latina* y en artículo dedicado a Carlos Oquendo de Amat, sostuvo lo siguiente (cambie, eso sí, el lector, la palabra escritor y ponga periodista y entenderá mejor): “El escritor es el eterno aguafiestas.... Es verdad que no todos nuestros escritores han sido probados al extremo de Oquendo de Amat; algunos consiguieron vencer la hostilidad, la indiferencia, el menosprecio de nuestros países por la literatura, y escribieron, publicaron y hasta fueron leídos. Es verdad que no todos pudieron ser matados de hambre, de olvido o de ridículo. Pero esos afortunados constituyen la excepción. Como regla general, el escritor latinoamericano ha vivido y escrito en condiciones excepcionalmente difíciles, porque nuestras sociedades habían notado un frío, casi perfecto mecanismo para desalentar y matar en él la vocación. Esa vocación, además de hermosa, es absorbente y tiránica, y reclama de sus adeptos una entrega total. ¿Cómo hubieran podido hacer de la literatura un destino excluyente, una militancia, quienes vivían rodeados de gentes que, en su mayoría, no sabían leer o no podían comprar libros, y en su minoría, no les daba la gana de leer? Sin editores, sin lectores, sin un ambiente cultural que lo azuzara y exigiera, el escritor latinoamericano ha sido

un hombre que libraba batallas sabiendo desde un principio que sería vencido. Su vocación no era admitida por la sociedad, apenas tolerada; no le daba de vivir, hacía de él un productor disminuido y ad honorem. El escritor en nuestras tierras ha debido desdoblarse, separar su vocación de su acción diaria, multiplicarse en mil oficios que lo privaban del tiempo necesario para escribir y que a menudo repugnaban a su conciencia y a sus convicciones. Porque, además de no dar sitio en su seno a la literatura, nuestras sociedades han alentado una desconfianza constante por este ser marginal, un tanto anómalo, que se empeñaba, contra toda razón, en ejercer un oficio que en la circunstancia latinoamericana resultaba casi irreal.... La vocación literaria nace del desacuerdo de un hombre con el mundo, de la intuición de deficiencias, vacíos y escorias a su alrededor. La literatura es una forma de insurrección permanente y ella no admite las camisas de fuerza. Todas las tentativas destinadas a doblar su naturaleza airada, díscola, fracasarán. La literatura puede morir pero no será nunca conformista.... Sólo si cumple esta condición es útil la literatura a la sociedad. Ella contribuye al perfeccionamiento humano impidiendo el marasmo espiritual, la autosatisfacción, el inmovilismo, la parálisis humana, el reblandecimiento intelectual o moral. Su misión es agitar, inquietar, alarmar, mantener a los hombres en una constante insatisfacción de sí mismos: su función es estimular sin tregua la voluntad de cambio y de mejora, aun cuando para ello debe emplear las armas más hirientes. Es preciso que todos comprendan de una vez: mientras más duros sean los escritos de un autor contra su país, más intensa será la pasión que lo una a él. Porque en el dominio de la literatura la violencia es una prueba de amor”.

Con travesura reflexiva el escritor uruguayo Eduardo Galeano llamó a los medios, miedos de comunicación, por su constante vergonzosa de ponerse de hinojos ante los poderes, hablando y suscribiendo cuanto ellos mandan u ordenan. Los miedos se han convertido en amables amanuenses de verdades oficiales o políticamente convenientes. Otro uruguayo, Jorge Majfud, ha escrito con acierto: “Se estigmatiza a los críticos que van más allá de un pensamiento políticamente correcto”. Y habla de una conciencia desobediente. Como no soy escritor, sino apenas, un denodado redactor con algún orden y humilde lógica, sé que no seré mayormente objeto de críticas que ya sabremos o descubriremos quiénes pagan cuando así ocurra o producto genuino de espíritus con conciencia desobediente. Pero cada quien descubre su desnudez, aun cuando vaya premunido de vestimentas de marca, huachafería fundamental de nuestros intelectuales criollos tan valientes a la hora de cobrar el dólar pero tan cobardes cuando de denunciar temas políticamente incorrectos.

¡Estas preguntas queman!

En la página 81 de su libro antecitado, *Un fraude en 3 letras: LAP*, Raúl Wiener se pregunta: “¿Qué debe hacerse con el contrato LAP?”

En un lado están situados los representantes de LAP, personajes mutantes, donde pueden variar las empresas integrantes del consorcio, los directores, los gerentes, los términos del contrato, pero se mantiene la misma arrogancia monopólica del primer día. Seguramente si este país se respeta tan poco como para entregar su aeropuerto, con el ofrecimiento de ponerles a costo del Estado, los terrenos de la ampliación y de aplicar a esa compra los ingresos que le pagará el concesionario en varios años, ¿qué obligación van a sentir estos afortunados administradores hacia los usuarios que caen en sus manos, sean peruanos o turistas que atraemos con nuestras riquezas naturales e históricas; las empresas nacionales y extranjeras que hacen servicios en el país y que tienen que tratar con ellos para hacer uso del primer Terminal Aéreo; los arrendatarios locales que hacían honestos negocios dentro del aeropuerto, y que la angurria de LAP se propuso desalojar desde un primer momento.

Si los respetos guardan respetos, las indignidades también traen reacciones proporcionales.

En el lado de LAP se han ubicado toda una serie de ministros y autoridades de tres gobiernos (ahora cuatro con el del señor Alan García Pérez), los que van desde los que cuentan historias sobre la “necesidad” de concesionar el aeropuerto, como los de Fujimori; los que dicen que “quedamos mal” en un mundo globalizado si revisamos las tropelías de la dictadura, como los de Paniagua; y los que pueden ser un rato concesionarios y otros autoridad de gobierno, como Pedro Pablo Kuczynski, socio de LAP y ministro de Economía de Toledo.

Ninguno de los funcionarios de los gobiernos de la privatización ha mostrado algún gesto de energía ante las empresas transnacionales. Aquí hasta los supervisores y reguladores están esperando una sonrisa y una palmadita en el hombro, de los gerentes internacionales.

Y un premio semejante deben haber estado buscando también los investigadores del grupo de trabajo del Congreso que conscientemente miopes no vieron un solo problema en el diseño de la concesión y en las formas cómo LAP ha venido ejecutando el contrato y extendiendo su dominio monopólico sobre una posición estratégica como la del aeropuerto internacional de la capital del país.

Los jueces, por su parte, como es casi una costumbre, no han mostrado demasiada independencia del poder político y económico, cuando han debido pronunciarse sobre asuntos tan candentes como la legalidad del contrato firmado sin registro y sin poderes reconocidos, y sobre la serie de arbitrariedades incurridas por LAP. No es por gusto que la concesionaria se jacta de poder moverse libremente con 70 juicios a cuestas.

Del presidente (entonces Toledo), por supuesto, sólo se puede decir que le bastó pasar por una manga de ingreso a los aviones y brindar con un pisco sour, para decretar que éramos la envidia del mundo. Y para encontrar una fusión de lo nacional y lo internacional, sobre un territorio donde se avasallan diariamente los símbolos nacionales y se hace prevalecer la fuerza económica y política del concesionario foráneo sobre los derechos de los peruanos en su propia tierra.

Todos ellos se preparan para 30 ó 60 años de continuación de la situación actual.

En la otra orilla están los perjudicados por LAP.”

Dinámicas de acción

Si sólo el 10% de lo que aquí se consigna vía transcripción de documentos, recensión de textos legales o judiciales; opiniones vertidas en diarios y radios de modo público y personal, pero jamás contestados; logra hacer palpitar en el lector la inquietud protestante de la indignación, entonces, se ha cumplido un primer y ambicioso objetivo militante: icolocar en el corazón peruano un tema peruano y de resolución por y para los peruanos! Es absurdo pensar o dar pie a que las malhadadas maniobras de LAP brinden oportunidades de hacer bien o conducirse con decoro o apego a las leyes.

Hoy que proso estos versos –honor al Vallejo inmortal- mayo del 2007, escucho que los ignorantes de LAP, pretendieron ante Ositran que los pilotos y personal auxiliar que realizan vuelos comerciales, cada vez que les toca cubrir algún itinerario dentro o fuera del Perú, en vuelos domésticos o internacionales, deben pagar la Tasa Unica de Uso de Aeropuerto. ¡No puede ser más majadera la ambición de estos badulaques! Felizmente -iraro, muy raro!- Ositran denegó la impostura. Esto da idea de cómo es que se mal conduce a la institución, de tumbo en tumbo, de ridículo en ridículo, de estropicio en estropicio.

Uno de los tantos filibusteros de LAP, en su afán de quedar bien con papá Alterra y el tío Jaime Daly, se puso a pensar en cómo sacar mas viruta, hizo cálculos y quedó maravillado “al descubrir” que cada avión comercial tiene una tripulación, entre pilotos y personal auxiliar, de por lo menos 10 personas y que si a estos se les cobraba la Tasa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA), cada vez que subían al avión a cumplir con su trabajo, se multiplicaban los ingresos y se obtenía como resultado la solución milagrosa de los problemas económicos de LAP, es decir LQQD, lo que queríamos demostrar el teorema rufianesco.

Aquél pirata mostró su “inspirada genialidad” a Jaime Daly y éste, supremo ignorante, la aprobó y dio trámite para que fuera a OSITRAN, en la presunción –felizmente errada- que recibirían el visto bueno. ¡El tiro salió, pero por la culata

Pero lo más indignante de estos burdos intentos es que la recua de truhanes, hábilmente capiteaneados por el mercantilista Daly, no incurre por vez primera en la estratagema, pues basta con recordar cuando al inefable Gerente General de LAP se le ocurrió “generar” más ingresos cobrando la Tasa Unica de Uso de Aeropuerto (TUUA) a los pasajeros en tránsito y que felizmente también fue denegado por OSITRAN.

¡Los sinverguenzas de LAP!

Las tramoyas jurídicas de la empresita concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners, LAP, no tienen cuándo parar. Ahora proponen un documento que con frescura ya han bautizado como la Addenda V. Ciertamente, el texto ingresado, como comprobará el lector, en octubre del 2006 al MTC, fue disimulado a la opinión pública y la ministra de ese portafolio, Verónica Zavala, entre dientes y como quien no quiere la cosa, dejó saber algo en algún momento. ¿Hasta cuándo el silencio cómplice de las castradas élites políticas, burocráticas y sociales del Perú? ¿No les da vergüenza a los miedos de comunicación-intoxicación ser tan traidores con el patrimonio nacional?

LAP cree que los contratos son prendas que se adecúan según sus particulares fases de desarrollo o involución. Algo así como ropa talla única, buenas para las ocasiones en que se puede exaccionar a un Estado pleno en miserables que conceden, siempre con jugosas coimas de por medio, y en absoluto y descarado asalto al país.

Importantes funcionarios oficialistas dijeron que LAP está pagando las deudas que con aval del Estado peruano y por el orden de US\$ 125 millones de dó-

lares, contrajeron ante bancos norteamericanos y alemanes. ¿Dónde están los documentos? Siempre aparece la neumática de silencio sacralísima y excusa de bobos sempiternos: “es una empresa privada”. ¡O sea que en nombre de aquella situación hay que dejar que nos estafen, nos roben, nos timen! ¡Qué tales descastados!

Juzgue el lector con el documento, (sic), que transcribimos y que está, ahora sí, en la página web de Ositrán <http://www.ositrán.gob.pe/documentos/solicitud-adenda-V-LAP.PDF>:

LAP-GCCO-C-2006-00135

Callao, 23 de octubre de 2006

Señores

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO -OSITRAN
Presente.-

Estimados señores,

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante “LAP”), con R.U.C. No. 20501577252, con domicilio real y procesal en el Edificio Central piso 7 del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, ubicado en Av. Elmer Faucett s/n, Callao, debidamente representado por su Gerente General, Sr. Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú, identificado con D.N.I. N° 06480269, y por su Gerente Central de la Concesión, Sr. Gustavo Enrique Morales Valentín, identificado con D.N.L No. 08770493, conforme a los poderes que corre inscrito en la Partida Registral No. 11250426 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, ante ustedes respetuosamente nos presentamos y decimos:

Que, nos dirigimos a ustedes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° literal f) de la Ley N° 26917, el artículo 34° de vuestro Reglamento General, el artículo 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo 058-2006-CD-OSITRAN y el segundo párrafo de la Cláusula 24.7 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (el “Contrato de Concesión”), a efectos de solicitarles emitir una opinión favorable con respecto a las modificaciones al texto del Contrato de Concesión que se consignan en el documento adjunto a la presente.

Las modificaciones propuestas son esenciales para garantizar la sostenibilidad económica a largo plazo de la concesión. A la luz de los más de cinco años de vigencia de la concesión y de operación del Aeropuerto, resulta imprescindible adecuar el Contrato de Concesión a las circunstancias actuales así como a los cambios tecnológicos y nuevas circunstancias producidas o constatadas a lo largo de este período, con el fin fundamental de lograr un óptimo desarrollo de las operaciones en el Aeropuerto, así como permitir la más eficiente explotación de la infraestructura concesionaria, en beneficio tanto del Estado peruano y de los usuarios del Aeropuerto, como de nuestra empresa.

En general, debemos indicar que las modificaciones propuestas abordan -entre otros- los siguientes temas: (i) la modificación del nivel de servicio a ser cumplido en el Aeropuerto; (ii) la modificación respecto a la ejecución de Mejoras en el Periodo Remanente; (iii) la aclaración de la posibilidad que el Concesionario cargue a las aerolíneas una tarifa por transporte de pasajeros en bus; (iv) la aclaración de la forma de aplicación de la Metodología de Factor de Productividad (RPI - X) a las tarifas cobradas por el Concesionario; (v) la aclaración de la facultad del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros de Transferencia Internacional; (vi) la definición de "Acreedores Permitidos"; (vii) la definición de "Autoridades Gubernamentales"; (viii) la definición de "Fuerzas Armadas"; (ix) la definición de "Hora Punta"; (x) la definición de "Ingresos Brutos"; (xi) la definición de "Valor Contable de las Mejoras"; (xii) la definición de "Valor/Presente del flujo de Caja Libre"; (xiii) los descuentos por servicios impagos correspondientes a Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales; (xiv) los alcances de la Garantía del Estado; (xv) la clarificación, respecto de la Obligación de Cooperación del Concedente; (xvi) la modificación de los plazos para la inscripción de las Mejoras referidas a bienes inmuebles a favor del Concedente, el reconocimiento como inversión del valor de las Mejoras realizadas por Operadores Secundarios y la eliminación de la obligación de/devolver al Concedente los bienes muebles en desuso; (xvii) el uso de los Precios Unitarios aprobados por OSITRAN como parte de la información relevante para las fijaciones tarifarias; (xviii) la precisión respecto de la obligación del Concesionario respecto a la obtención de Licencias de Operación por parte de los Operadores; (xix) la modificación respecto de la obligación de operación simultánea de ambas pistas de aterrizaje en el Aeropuerto; (xx) la clarificación respecto de la Garantía de Calidad por parte del Concesionario; (xi) la modificación respecto del mecanismo de solución de Controversias respecto de Tarifas; (xxii) la clarificación respecto de la Garantía del Concesionario con respecto al cumplimiento de las Leyes; (xxiii) la aclaración respecto al Cierre del Aeropuerto como Incumplimiento del Concesionario; (xxiv) la modificación respecto del plazo en el que el Concedente pagará a los

Acreedores Garantizados Permitidos el Valor Contable de las Mejoras en caso de caducidad de la concesión, así como la aclaración respecto de los descuentos que podrá realizar; (xxv) la aclaración respecto de la elección del Perito en el caso de Controversia Técnica; (xxvi) la posibilidad que las Controversias Técnicas de Menor Cuantía sean llevadas ante un Tribunal Arbitral Nacional bajo las reglas de la Cámara de Comercio de Lima; (xxvii) la aclaración respecto del derecho a presentar auditorías ambientales complementarias y de la responsabilidad por las actividades de limpieza y mitigación ambiental a cargo del Concedente, en especial respecto de los terrenos aún no entregados por el Concedente; (xxviii) la aclaración de la obligación del Concesionario de minimizar la contaminación causada como consecuencia de las actividades en el Aeropuerto; (xxix) la eliminación de la obligación de contratar una póliza de guerra; (xxx) la modificación de la obligación de confidencialidad a cargo del Concesionario, Operadores e Inversionistas Estratégicos; (xxxi) la aclaración respecto a la responsabilidad de las Autoridades Gubernamentales vinculadas a la prestación de diversos servicios en el Aeropuerto y a cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos previstos por el Contrato; (xxxii) aclaración respecto a la existencia de los Regímenes Especiales que permiten el descuento de la Retribución de ciertos servicios prestados por el Concesionario; la modificación respecto a los supuestos que alteran el Equilibrio Económico Financiero del Contrato, incorporando los cambios vinculados a tarifas; (xxxiii) la modificación a efectos que los temas tarifarios puedan afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, así como permitir que las discrepancias respecto a si existe ruptura del equilibrio económico financiero esté siempre sujeta a los mecanismos de solución de controversias del Contrato e Concesión; (xxxiv) la aclaración respecto de los alcances del Servicio de Extinción de Incendios (SEI); (xxxv) la modificación de la asignación de responsabilidades en el cuadro de responsabilidades de los servicios de aeronavegación; (xxxvi) la modificación respecto a La obligación del Concesionario de mantener permanentemente actualizados los equipos utilizados para la seguridad en el aeropuerto y la aclaración respecto de los alcances de la Seguridad-de la Aviación (AVSEC) a cargo del Concesionario; (xxxvii) la creación de una Tarifa Espedal por Seguridad; (xxxviii) modificación respecto de la forma de asignación de los locales y servicios para líneas aéreas; (ixl) modificación respecto del mecanismo de fijación tarifaria y aplicación de la Retribución respecto de la playa de estacionamiento vehicular; (xl) la modificación de los alcances del servicio de Seguridad Aeroportuaria - AVSEC, como parte de los Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUDA; (xli) la eliminación de la obligación de instalar Sistemas de Agua Potable en los futuros Puentes de Embarque a ser instalados por el Concesionario; (xlii) el establecimiento de un derecho de preferencia a favor del Concesionario respecto de cualquier asignación de áreas que las Fuerzas Armadas o CORPAC decidiera

hacer respecto de terrenos adyacentes al Aeropuerto o integrantes del mismo; (xliii) la aclaración de los alcances de la obligación de Saneamiento de Terrenos por parte del Concedente; (xliv) la aclaración respecto a que aquellos Requisitos Técnicos Mínimos vinculados a actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales será responsabilidad del Concedente; (xlv) la aclaración respecto al ancho libre de obstáculos que debe existir en el corredor del Terminal; (xlvi) la modificación de los alcances de la obligación de control de polvo de erosión, polvo y peligro aviar por parte del Concesionario en la plataforma; (xlvii) el ajuste de algunas inconsistencias existentes en el anexo referido a los Requisitos Técnicos Mínimos y (xlviii) la modificación de las tablas de escalas variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional.

El documento adjunto contiene la exposición de motivos y el debido sustento técnico, jurídico y/o económico por los cuales los cambios propuestos deberían ser materia de una enmienda al Contrato de Concesión, así como es acompañado por la documentación siguiente:

- 1.- Copia del RUC de nuestra representada.
- 2.- Copia del documento de identidad de nuestros representantes.
- 3.- Copia del documento que acredita la representatividad de los mismos.

Sin otro particular que expresar, agradecéndoles por adelantado la atención que les merezca la presente solicitud, quedamos de ustedes.

Atentamente,
DALY ARBULU
Gerente General

GUSTAVO MORALES VALENTÍN
Gerente Central de la Concesión

-cc: Sra. Verónica Zavala Lombardi - Ministerio de Transportes y Comunicaciones”

¿No habrá, también, que darles, en el Grado de Gran Cardo, la medalla de Caraduras Meritorios a estos “empresarios”?

LAP: imangas y sobrecostos criminales!

¿Qué o cuánto ha recibido o bajo qué pretextos mantiene sin dar curso, desde diciembre del 2005, este gravísimo informe, el contralor Genaro Matute, en torno a la sobrevaluación criminal de precios de las mangas ofertadas por la empresita Lima Airport Partners, LAP, concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

Ya no es tan sólo que este informe, que le costó el puesto a un probo empleado de Ositran, bajo la presión directa, nefasta y culposa del entonces presidente, Alejandro Chang Chiang, más aún verifica una investigación que fue, a posteriori, reiterada, sino que hay aquí comprobado icómo se roba al país! bajo las narices de quienes debían inspeccionar que ino se hiciese aquello!

Recuérdese la rimbombancia jactanciosa que rodeó la concesión del Jorge Chávez cuando se decía que llegarían al Perú cientos o miles de millones de dólares. ¿Y qué ha ocurrido? La empresita LAP, con aval del Estado peruano, gracias a la Addenda 4, negociada entre gallos y medianoche, en el 2003, ha adquirido deudas por el orden de US\$ 125 millones con bancos alemanes y estadounidenses. ¿Alguien saben si están honrando las obligaciones?

¿Hasta cuándo el Congreso no va a conformar una genuina, irrestricta, severísima Comisión que investigue las múltiples irregularidades y crímenes que implican la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez a cargo de una firma insuficiente, tramposa y que está buscando la fórmula de cómo fugarse del país para no asumir sus responsabilidades? Leamos.

OSITRAN

Mangas de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Resumen

1. El valor ofertado por LAP en su propuesta por cada Manga de Abordaje, con la que gana la licitación internacional del Jorge Chávez es por \$ 676,804; sin embargo, terminan costando \$ 990,021. La diferencia de \$ 313,217 por cada una de las 07 mangas instaladas hacen un total de \$ 2,192,519 de sobre precio.
2. OSITRAN permite que LAP justifique el monto mayor por cada una de las 07 mangas de abordaje ya instaladas, por la contratación entre Bechtel y LAP bajo el sistema Llave en Mano, modalidad no contemplada en el contrato de concesión y no justificada, ya que la primera forma parte del Consorcio dueño de la segunda. Bechtel, tal como señala LAP en la propuesta con la que gana la licitación es la primera empresa en su rubro en los EEUU y ha participado en la construcción o mejoras de diversos aeropuertos. En su propuesta LAP ya señala que Bechtel se iba a encargar de la construcción de las mangas de abordaje.

Entonces, ¿qué justifica un contrato para la construcción de las mangas con el sobre costo que significa esa modalidad?

3. El sobre costo enunciado supera largamente el 15% de incremento, con lo cual, de acuerdo a la cláusula 5.10 del contrato de concesión (páginas 26 y 27, 2º párrafo), la nueva cifra debió someterse a consideración del MTC, lo cual nunca ocurrió; con lo que en la práctica, OSITRAN ha modificado el contrato de concesión, algo que no está dentro de sus facultades (Programa de Inversiones a octubre 2002)

Análisis

OSITRAN sin mayor análisis previo y más bien buscando una justificación posterior, acepta como válidos los montos que presenta el concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners (LAP), con una sobrevaluación superior a los \$2 millones, por la adquisición de las mangas de abordaje a que está obligado según contrato suscrito con el Estado.

Cuando estas “mangas” son adquiridas por CORPAC para el Aeropuerto del Cusco cuestan \$500 mil, pero cuando quien las compra es LAP cuestan casi US\$ 1 millón.

La información relacionada a los Puentes de Abordaje (Mangas) es tratada en el Anexo XIV, Numeral 1.20, página 8, del Contrato de Concesión, el mismo que figura en la web de OSITRAN.

La documentación que presentan y que es aceptada sin validar por la institución reguladora, la emite Overseas Bechtel Inc. (OBI), subsidiaria de una de las empresas integrantes del consorcio que conforma LAP, la propia Bechtel Corporation! ¡Es decir, se facturan entre empresas del mismo grupo!

A pesar de ello, el regulador no efectúa ninguna labor de certificación de los montos de adquisición por el concesionario y acepta el que señala la documentación alcanzada. Por lo cual, se establece una tarifa provisional a pagar por su utilización por las empresas aéreas, que supera largamente el mercado sudamericano.

Al respecto, los representantes de Líneas Aéreas del Perú y de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, Carlos Palacín Fernández y Carlos Gutiérrez Laguna, semanas atrás declararon ante la Comisión de Fiscalización del Congreso

de la República haber obtenido proformas de mangas, en el mercado internacional, por \$400 mil.

Ante las presiones recibidas, OSITRAN requiere de los Supervisores designados para dicha labor, de acuerdo con el contrato de concesión, las empresas: TYP-SA - OIST y LAHMEYER AGUA y ENERGÍA S. A., su opinión respecto al valor declarado por LAP.

Estas empresas supervisoras emiten sus informes respectivos, sin embargo es de apreciar estas incongruencias, tanto de parte del regulador como de las supervisoras:

1. Las consultas las formula OSITRAN o de manera verbal o vía correo electrónico, tal como es de verse en los informes de los supervisores; lo cual, revela la informalidad con la que se maneja el regulador en un tema de tanta trascendencia y controversia como el tratado.
2. Ambos Supervisores coinciden en que el valor presentado por LAP sería el correcto, al hacer una verificación internacional de precios; no obstante, encontramos las siguientes deficiencias en la información remitida por los Supervisores.

TYPSA-OIST

- a. Con fecha 06-04-05 remite a OSITRAN la Carta N° AIJCH-CT-061-2005/TYO-OSI mediante la cual adjuntan el Informe Especial N° 86 Información de Puentes de Embarque, en atención a una consulta verbal. A su vez, el Supervisor hace la consulta a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
- b. La consulta verbal recibida está referida a la diferencia de costos de las 7 primeras mangas ya instaladas y las 12 siguientes que se instalarán en años posteriores.
- c. La modalidad de contratación entre LAP y OBI es bajo el sistema de Llave en Mano.
- d. Inversión reconocida por las 7 mangas por un total de S 6,885,332.80 a un costo unitario de \$ 990,021.97, incluye costos directos e indirectos.

- e. El costo Over Head o Llave en Mano de OBI, dicen, está en el orden internacional entre 30 y 50% del costo directo.
- f. Según señalan, sin adjuntar documentación, AENA está pagando en la actualidad 677,000 Euros por Manga, que al tipo de cambio hacen un total de \$ 880,100. Es decir, aún \$ 109,921.97 más barato para cada una de las 7 mangas instaladas por LAP.
- g. Especifican que el costo unitario previsto por LAP era del orden de \$ 635,634.33, pero que al agregársele el Over Head (no previsto inicialmente en el Plan de Inversión aprobado) que ellos estiman entre 30 y 50%, se llega a un rango entre US\$ 908,050 a 1,270,000.
- h. Este último cálculo está equivocado pues el rango real está, partiendo del costo unitario de LAP, entre \$ 826,324 a 953,451. Lo que dice del apresuramiento con el que se ha hecho este informe.
- i. En sus Conclusiones, además de ratificar que el costo de las 7 primeras mangas está dentro de los precios internacionales, señalan que las 12 mangas restantes sí mantendrán el costo unitario antes mencionado, por ser de ejecución directa por LAP “con la experiencia adquirida en la ejecución de las 07 primeras mangas”.
- j. Sin embargo, la propia página web de Bechtel Corporation y la propuesta del Consorcio LAP cuando gana la licitación internacional explica que Bechtel llevó a cabo todas las obras del aeropuerto de Hong Kong, incluidas las mangas; así como también en el de Atlanta, O’ Haré (Chicago), Dubai, King Fahd Internacional (Arabia Saudi), Me Garran (Las Vegas), Newark (New Jersey), Ontario Internacional (California), Miami y Denver, entre otros, comprometiéndose a que sea esa empresa de prestigio mundial la que construya las 19 mangas ofrecidas. Entonces, ¿por qué contratar “Llave en Mano” por las 07 primeras mangas si corporativamente ya se tenía experiencia?
- k. Esta modalidad además de encarecer el producto, reiteramos, no estaba considerada en la propuesta con que LAP gana la concesión ni en el Plan de Inversiones presentado a octubre 2002 y que nunca fue aprobado por el MTC como correspondía al ser los nuevos montos superiores al 15% de fluctuación de la cifra inicial (cláusula 5.10 del Contrato de Concesión); y aún así, resultan mayores que los precios obtenidos por el Supervisor.

- i. Posteriormente, remiten a OSITRAN la Carta N° AIJCH-CT-066-2005/TYO-OSI del 20-04-05, atendiendo solicitudes efectuadas por correo electrónico, sobre aspectos puntuales que no desvirtúan las deficiencias anotadas.

LAHMEYER

- a. En fecha 27 de abril de 2005 remiten una Carta a OSITRAN adjuntando el documento AIJC-IF-SPB-0021 con su evaluación sobre los costos de los puentes de abordaje (mangas), atendiendo igualmente a un pedido verbal de OSITRAN, y luego de las consultas efectuadas a British Airports Authority (BAA) Construction Benchmarks.
- b. Según BAA el costo de fabricación es del orden de \$ 475,000, que no incluye diversos aspectos como trabajos preparatorios, mano de obra, seguros, planta y equipos, gerenciamiento del proyecto, honorarios de diseño, control de acceso al lugar de las obras, requerimientos para el trabajo en el lado aire, operaciones simultáneas.
- c. A estos costos enunciados le asignan un valor aproximado al 60%, con lo cual el valor inicial llega a \$ 791,667.
- d. En el numeral 4.2 de su documento expresan que el costo unitario por manga es de US\$ 983,619; el cual, difiere del enunciado por el otro Supervisor (\$ 990,021.97)
- e. En su numeral 4.4 explican que LAP cotizó cada manga en US\$ 676,804. El Supervisor le agrega 10.5% de gastos indirectos (¿?) de LAP, con lo que se llega a la cifra de US\$ 747,868 y señala que la diferencia con el costo total de OBI es el “overhead” de OBI y que representa el 45%.
- f. Se aprecia en esta parte del documento mencionado que expresan que el costo total de OBI es US\$ 1,082,000, que difiere de la cifra mencionada en el literal d.
- g. En sus Conclusiones hacen comparaciones de las distintas cifras que como costos han enunciado, tratando de expresar que el presentado por LAP se ajusta a los rangos internacionales; sin embargo, no reparan que en su segunda comparación señalan que el “overhead” de OBI es de 54.75% cuando antes dijeron que era 45% (cifra que además difiere de la señalada por el otro Supervisor, por este concepto)

- h. No obstante lo anterior, en su primer comparativo ya encuentran una diferencia en contra de lo valorado por LAP de US\$ \$ 191,952 por cada una de las 07 mangas. Diferencia que luego intentan explicar confusamente, sin conseguirlo.
- i. Debemos reiterar además lo antes dicho: ¿por qué usar el sistema “Llave en Mano”? si la obra la realizó una empresa de la Corporación, ya experimentada y cuando además ni la propuesta inicial ni el Plan de Inversión que nunca fue aprobado, como correspondía por el MTC, lo contemplan así. En todo caso, ¿por qué el Regulador y los Supervisores lo permiten? Así mismo, ¿por qué OSITRAN acepta un costo que supera el 15 % sin contar con la aprobación previa del MTC, tal como dispone la cláusula 5.10 del contrato de concesión?
- j. En la misma fecha remiten a OSITRAN otra Carta, adjuntando el documento AIJC-IF-SPB-0022, que absuelve otras consultas sobre el mismo tema hechas por el Regulador; las que sin embargo, no desvirtúan las deficiencias encontradas.

Lima Airport Partners (LAP)

- Mediante Carta N° AIJC-CA-CPMO-OSI-050478-PH de fecha 09-05-05, el concesionario responde a un requerimiento formal del Regulador respecto a proporcionar información detallada acerca de los montos reportados en su Programa de Inversiones - Versión 2004, específicamente para el sub proyecto 1040 - Puentes de Abordaje.
- En este documento LAP señala que no cuenta con “una desagregación real de dichos montos debido a que la información incluida en dicho programa de inversiones para el período 2006 - 2008 tiene un carácter meramente referencial ...”.
- Luego se refieren a su Plan Maestro mencionando que está en actualización, a fin de verificar el listado de sub proyectos que “potencialmente” se ejecutarán durante esta etapa.
- Entonces, si el propio Concesionario no conoce sus costos desagregados para los siguientes Puentes de Abordaje, ¿cómo los Supervisores y el Regulador ya establecieron una cifra al respecto?

- De otro lado, el hecho de estar “actualizando” su Plan Maestro para ver los proyectos “potenciales” a ejecutar hacen prever la próxima solicitud de renovación de esta obligación contractual, dado el rechazo generado por las tarifas establecidas por LAP y su negativa de uso por las empresas aéreas.

Finalmente, el Regulador ha establecido una cifra definitiva por el uso de las mangas de abordaje que continúa siendo alta comparativamente con el mercado internacional, además de injusta por las irregularidades comentadas.

Esto además, de la sobrevaluación en el reconocimiento del monto de inversión por LAP, y el perjuicio que finalmente se causará al público usuario, al que se le transferirá esta alta tarifa.

Diciembre 2005.

¿Se permitirá que esta, a todas luces, sinvergüencería permanezca escondida en el escritorio del contralor Genaro Matute? ¿Se traerá al ex presidente de Ositrán, Alejandro Chang, para que dé cuenta exhaustiva de qué ocurrió o qué recibió y se les encarcelará por, presuntamente, haber sido cómplices en robos de dinero del pueblo peruano?

Cunde mal ejemplo de concesión, gobierno se muerde la cola

Voces patrióticas advirtieron con enorme preocupación que en el último consejo de ministros (abril 2007) se desestimó de un plumazo, otra vez, como durante el toledismo, la asignación del dinero para la compra de los terrenos aledaños al Aeropuerto Jorge Chávez y se incurrió, para variar y en sospechoso concierto, en falta, posibilitando que la empresita concesionaria, Lima Airport Partners, LAP, sí tenga un buen pretexto para NO construir la segunda pista del primer terminal aéreo nacional. Esto equivale a traición.

No sólo eso. En cambio, en sintonía que llama a poca sorpresa, sí se concedieron los fondos para que la inexperta y fragilísima empresa en manejo de aeropuertos, Swissport-GBH Aeropuertos o Aeropuertos del Perú S.A. (¿?) sí cuente con aquellos dineros para llevar a cabo lo que Dios sólo sabe que van a hacer. Para muestra un botón: los de Swissport saben tanto de terminales aéreas que han contratado a “especialistas” portugueses. Quien tenga alguna noción, por rudimentaria que sea, de aeronavegación civil, sabe que Portugal no tiene nada que enseñar al Perú en ese ámbito y sí, en cambio, mucho que aprender.

Leamos un documento que se llama Contrato de Concesión del primer grupo de aeropuertos de provincia de la República del Perú:

“Conste por el presente documento el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (el “Contrato”) que celebran el Estado de la República del Perú, en adelante el CONCEDENTE, actuando a través del ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), facultado por el artículo 30º, inciso a) del Decreto Supremo No. 060-96-PCM, con domicilio en Jr. Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por Sergio Bravo Orellana, con DNI No. 06053464, debidamente facultado por Resolución Ministerial No. 880-2006-MTC/01 de fecha 05 de diciembre 2006, y de la otra parte, la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S. A. en adelante el CONCESIONARIO, con domicilio en Av. Víctor Andrés Belaunde No. 147, of. 701, San Isidro, República del Perú, debidamente representado por María Leoní Roca Voto-Bernales identificado con DNI. 10270516 debidamente facultado al efecto por poder inscrito No. 11946758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao.

Interviene en el presente Contrato el Consorcio Swissport-GBH Aeropuertos, en adelante “el Adjudicatario” con domicilio en Av. Víctor Andrés Belaunde No. 147, of. 701 San Isidro, debidamente representado por María Leoní Roca Voto-Bernales, identificado con DNI. 10270516, debidamente facultado al efecto mediante Documento Constitutivo del Consorcio, quien a la fecha de Cierre se constituirá en Concesionario.”

¡Qué interesante! Sería de altos quilates informativos para la opinión pública del país que se dijera quién es titular de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú: ¿Swissport-GBH Aeropuertos o Aeropuertos del Perú y ambas firmas tienen a una sola representante legal, la ex presidente de Ositrán, Leoní Roca Voto-Bernales? Y, lo que es de mamey, ni Swissport tiene experiencia alguna en aeropuertos y su manejo, salvo el manipuleo de valijas, escaleras, lo que se conoce como handling y ¡mucho menos! la otra firma que está en constitución. Novedosa manera de concesionar la que se practica en Perú a empresas que están en formación y desarrollo. ¿Quién aclara esta confusión, por así llamarla?

¿A cuál de estas dos empresas, sin mayores títulos o pergaminos, le va a entregar Perú, según determinación del último consejo de ministros, el dinero para que haga lo que no sabe?

iBotan a Swissport de Bolivia!

iPido perdón! Acabo de recordar que Swissport sí tiene títulos. Leamos lo que se publicó en La Paz, Bolivia, el 23 de febrero de este año: “Con la finalidad de velar por los intereses del país, la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) puso fin al contrato de concesión de 15 años de los recintos aduaneros con la empresa transnacional Swissport GBH Cotecna S.A.

Swissport, hoy en día denominada DBU S.A. es de capitales suizos y peruanos y administraba 11 recintos del país, tenía 250 trabajadores y generaba un movimiento de más de 6 millones de dólares.

De acuerdo a la información brindada por la presidente de la ANB, Marcia Morales Olivera, la anulación del contrato se debe a que esta empresa no cumplió con la inversión de 2.6 millones de dólares que debía realizar en los primeros tres años de manejo de los recintos aduaneros del país”.

iFéísima acusación la que tiene esta empresa Swissport en Bolivia! ¿Será esta la razón, sinrazón, que habría promovido esa anfibología tan curiosa entre Concedente y Adjudicatario, una sola dirección, una sola representante legal y un pasado a todas luces reciente como vergonzoso? ¿Es a esta firma, de nulos antecedentes en administración aeroportuaria, a la que se está regalando más de 10 aeropuertos de provincias?

El consejo de ministros no es una isla. Ha poco, para ser más precisos, el 5-12-2006 se reunió en FONAFE, la junta general de accionistas de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac, y decidieron:

“Aprobar la modificación del valor nominal de cada una de las 535 357 acciones representativas del capital social de Corpac S.A., de la suma de S/ 1000 (Un mil y 00/100 Nuevos Soles) a la suma de S/ 1.00 (Un nuevo Sol) y, como consecuencia de ello, aprobar la creación y emisión de 535 357 000 acciones, íntegramente suscritas y totalmente pagadas, de un valor nominal de S/ 1.00 (Un Nuevo Sol) cada una, distribuidas de la siguiente manera.....” Nótese que se habla de valor nominal y no de la tasación comercial de las acciones.

La señora Patricia Elliot Blas, según dice el acta, representando 55 056 acciones, suscritas y pagadas de titularidad de FONAFE, siendo el valor de cada acción de S/ 1,000.00 (Un Mil y 00/100 Nuevos Soles); suscribe un acta en que nadie explica cómo una funcionaria simple puede manejar, como en este

caso el patrimonio del Estado y en la entidad que tiene que ver directamente con la concesión de los aeropuertos de provincias.

En efecto, en el punto 2 del Acta, Reducción del Capital Social mediante Amortización de Acciones se dice: “Asimismo, el Presidente señaló que como consecuencia del Proceso de Concesión de los Aeropuertos del Norte, resulta oportuno aprobar la reducción del capital social de Corpac S.A., en la suma de S/ 200 798 825.60, mediante la amortización de 180 718 830 acciones de la clase A y 20 079 995 acciones de la clase B, de un valor nominal de S/ 1.00 cada una, de titularidad del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado-FONAFE; con lo cual el capital social de Corpac S.A. se reduciría de la suma de S/ 535 357 000.00 a la suma de S/ 334 558 175.00; de conformidad con el Acuerdo de Directorio No. 011-2005/003-FONAFE. En buen romance: ¿hay que envilecer el valor del patrimonio del Estado, es decir, de 26 millones de peruanos?

¿Qué hay de cierto que San Dionisio Romero Seminario ya metió sus uñas largas en alguna vinculación directa o indirecta o vía testaferros, en el proceso de concesión de aeropuertos que tiene a su cargo Swissport GBH o la otra Aeropuertos del Perú? ¿Y que, entonces se explicaría la premura de darles fondos, dinero de los peruanos, a estas empresas sin ningún lauro en destreza aeroportuaria?

Un directorio nacional, que eso es en buena cuenta, un consejo de ministros, desorientado o mal aconsejado; una sesión de Corpac en que desvalorizan el patrimonio de la empresa y una confusión rara, muy rara, en la titularidad de la concesión de los aeropuertos de provincias, y en cualquier caso, una precariedad oprobiosa por donde se lo mire, dan detalle alarmante de cómo se están manejando los destinos del país.

Tomar a lo serio las cosas del Perú, advirtió con certeza angustiada Manuel González Prada.

¿Cuál es su puesto?

Pero, advertía el poeta Bécquer: “No son muertos los que en la dulce calma la paz disfrutan de la tumba fría, muertos son los que tienen muerta el alma y viven todavía”. ¿En qué escalafón, amable lector, con o sin uniforme, en cargo público o privado, informal o profesional, se ubica usted? ¿Es un muerto que tiene el alma muerta y vive todavía?

No debe descartarse, de ninguna manera, que arrecien las campañas de control de daños sobre lo precisado y revelado en este manual. No hay duda que el argumento ad hominem será el preferido por los facinerosos que no entienden la existencia de personas decentes en este país y, mucho menos, en el periodismo en que encuentran venales que rematan a precio de feria sus complicidades. Sin embargo reza la biblia: por sus obras les conoceréis. Y a ella me remito.

Hay en este compendio el espíritu aguerrido, de combate perenne de muchas personas. A mí tocó la tarea organizativa de dar forma a los testimonios y de dar cuenta de cómo hay un Perú en plena pelea callejera y en los tribunales. ¿Serán capaces esos juecesitos, después de leer las barbaridades que ha protagonizado LAP, de darle razón porque no la tienen? ¿O es el dinero, el dólar más propiamente dicho, “argumento” irrefutable que cercena cualquier expresión de dignidad?

Debo agradecer a los artesanos, a los amigos numerosos, a los hombres y mujeres que han alentado esta compilación. Con sus generosos aportes y unos pocos de nuestra siempre alicaída economía, hemos logrado sufragar la impresión del texto de cuya responsabilidad integral me hago cargo con entereza y dedicación periodística como estandarte.

¡Hay que romper el pacto infame y tácito de hablar a media voz!

Herbert Mujica Rojas
Señal de Alerta, abril 26, 2007

CASANOVA-LAP: CAIMANES DE UN MISMO POZO

La idoneidad de la empresita Lima Airport Partners, está fuera de cualquier especulación. Tenemos un ejemplo de lo más interesante y testimonial que transcribimos literalmente: la denuncia que su más aguerrido y cómplice ex gerente general Juan Antonio Casanova de San Simón les hiciera por la vía penal y por adulteración y falsificación de documentos. ¿Quién tiene la verdad, Casanova cuando acusa a LAP o LAP al retrucar? ¿no será que ambos se dicen cosas que ellos sólo conocen con gruesos porcentajes de genuina y vergonzosa realidad en todos los casos?

Hay un dicho popular que, de repente, calza en alguna situación más o menos conocida: ladrón que roba a ladrón, tiene cien años de perdón. ¿Será este el caso?

Leamos (sic).

SUMILLA: FORMULA DENUNCIA PENAL ADULTERACIÓN Y FALSIFICACIÓN DE DOCUMENTOS

SEÑOR FISCAL PROVINCIAL DE TURNO:

JUAN ANTONIO CASANOVA DE SAN SIMÓN, identificado con Pasaporte Español N° AA297542, con domicilio real en Madrid, España en la calle Diplomáticos N° 2, 28023 y en Perú, en la calle Manuel Olaechea N° 489, Urb. El Rosedal Miraflores, Lima y procesal en la Casilla N° 759 de la Central de Notificaciones de la Corte Superior del Callao, a usted con el debido respeto digo:

I. PETITORIO:

Recurro a su honorable despacho a efectos de formular denuncia penal contra don Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, abogado del Estudio Jurídico Marzal con dirección domiciliaria en Mz F, Lote 7, Urb. COVIMA La Molina, Lima; contra don, Germán Marzal Ortiz, representante del Estudio Jurídico Marzal; con domicilio real en Parque Hernán Velarde N° 64 Primera Cuadra Petit Thouars, Lima; y contra el Dr. Guillermo Hesse Martínez, abogado del Estudio Jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, Abogados, con domicilio en Av. Camino Real N° 390, Oficina N° 801. Edificio Torre Central. Centro Camino Real, San

Isidro. Lima 27, Perú; y contra todos los que resulten responsables; los delitos de Falsificación de Documentos y Asociación Ilícita Para Delinquir ilícitos penales sancionados en los artículos 427 y 317 del Código Penal en atención de los fundamentos de hecho y de derecho que se exponen y a fin de que su despacho formalice la correspondiente denuncia penal, luego de la investigación pertinente.

II. FUNDAMENTOS DE HECHO:

2.1 Con fecha 18 de abril del 2001, Fraport Perú SAC y el recurrente suscribieron un contrato de trabajo de extranjero, en virtud del cual Fraport Perú me contrató para prestar los servicios como Gerente General de Lima Airport Partners SRL- LAP. (Ver Anexo N° 1 A)

2.2 Con fecha 27 de marzo de 2003, Fraport Perú me comunicó la terminación unilateral de la relación laboral, como consecuencia de ella, suscribimos el Acuerdo de Terminación con fecha 31 de marzo del año antes referido. Fraport Perú SAC debidamente representado por don Eduardo Benavides Torres, con domicilio en Av. Camino Real N° 390, Oficina N° 801 Torre Central, Centro Camino Real. San Isidro, Lima.

2.3 En el numeral 11.1 de la cláusula décimo primera del citado Acuerdo de Terminación, Fraport Perú SAC se compromete asumir los gastos de defensa legal que se originen como consecuencia de los procesos penales en los cuales me encontraba inmerso en calidad de Gerente General de LAP. siendo estos:

Tercer Juzgado Penal del Callao. Expediente N° 2877-2001
Octavo Juzgado Penal de! Callao, Expediente N° 4392-2001

mensualmente ante la autoridad judicial, o cuando sea requerido para cumplir cualquier diligencia. Para ello se obligaban a asumir los siguientes gastos:

- a) Traslado aéreo desde mi lugar de residencia, en este caso desde Madrid - España o mi lugar habitual de trabajo, a la ciudad de Lima y retorno en clase ejecutiva.
- b) Alojamiento y alimentación en un hotel cinco estrellas durante su estadía en la ciudad de Lima
- c) Traslados locales en la ciudad de Lima que requiera para cumplir las diligencias procesales.
- d) Indemnización por 1,750 EUR por día de viaje o estadía, etc.....

2.5 El Numeral 11.3 de la cláusula citada establece que en caso de ser condenado al pago de una reparación civil o cualquier otra suma de dinero, Fraport Perú SAC asumirá dichos pagos, siempre que en dicha condena no hubiere mediado causa directamente imputable a mi persona.

2.6 El numeral 11.4 de la cláusula en referencia, establece que en el caso que fuera condenado a pena privativa de la libertad, Fraport Perú SAC pagaría la indemnización de 1750 Euros, por cada día de privación de mi libertad.

2.7 Con fecha 12 de Noviembre de 2004, el denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez, abogado del estudio jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, me comunica mediante correo electrónico que se adjunta como Anexo N° 1 B, que el Dr. Aguirre, abogado a quien propuse que asumiera mi defensa, por conocerle profesionalmente, no aceptó la propuesta económica que le hicieran con relación a los procesos iniciados por Cexport sobre usurpación y desobediencia a la autoridad mencionada en el numeral 2.3 anterior, y que, ante esta supuesta negativa (del Dr. Aguirre), y con la finalidad de atender con carácter de urgencia la defensa legal de mis procesos, tomaron la decisión unilateral de contratar al estudio Marzal, justificando que la elección respondía al hecho de buscar otras alternativas que permitiera asegurar un servicio legal de calidad y eficiencia, habiendo obtenido un satisfactorio acuerdo con el Estudio Marzal.

2.8 En el correo electrónico antes referido, se me indicó que el Estudio Marzal, se encargaría de la defensa de los procesos penales que se me siguen ante la Corte Superior del Callao. Consideraban que el citado Estudio tiene una práctica legal de temas penales, destacando que uno de sus socios el Dr. Ricardo Rotta había sido hasta el año 2002 Fiscal Superior en lo Penal Titular de la Corte Superior del Callao, mientras que el Dr. Marzal en la fecha de la contratación era Secretario General del Colegio de Abogados de Lima. (Ver Anexo IB).

2.9 Mi desacuerdo de la contratación unilateral del Estudio Jurídico Marzal por parte de Fraport Perú SAC fue puesto de conocimiento de mi empleador, y como prueba del mismo, adjunto el correo electrónico en Anexo N° 1C, de fecha 18 de diciembre del 2004, en ella dejo expresa constancia de mi protesta y desacuerdo y donde responsabilizo directamente a la que fuera mi empleadora, de los resultados de la gestión de los profesionales del estudio Marzal.

2.10 Con fecha 12 de marzo del 2005, recibí el correo electrónico de parte del Dr. Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Abogado del estudio Marzal, en el cual se me informa que el expediente N° 4392-2002 que gira ante el 8vo Juzgado

penal del Callao, por el delito de Desobediencia y Resistencia a la Autoridad, ha logrado obtener resultado favorable exonerándome de firmar el libro de control por el mes de marzo del 2005. Del mismo modo me informa que ha solicitado la prorroga de la suspensión de! impedimento de salida del país, por el periodo de noventa días y la exoneración de asistir a firmar el libro de control por el mismo periodo (Ver anexo N° 1D)

2.11 Con fecha 06, 08 y 14 de abril del año en curso recibí los correos electrónicos de los denunciados Juan de Mata Ricardo Rotta Vía y Guillermo Hesse Martínez, que contenían la resolución de fecha 31 de marzo del presente año, donde supuestamente el Octavo Juzgado Penal del Callao me había concedido la suspensión del impedimento de salida del país, por nóvenla días computados a partir del 01/04/05 al 30/06/05, pero no había pronunciamiento sobre la obligación de firmar o no el libro de control. Debo indicar que dichos correos fueron enviados con copia al Dr. Benavides del Estudio Jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, Abogados y a funcionarios de Fraport (sociedad matriz de Fraport Perú) en Alemania (Ver Anexos 1 E. 1 F y 1G).

2.12 Ante mi reclamo que se aclare la obligación de firmar o no el libro señalado en el párrafo anterior en forma mensual, con fecha 06 de abril del año en curso, los denunciados antes citados, me remitieron una nueva resolución, sin número, pero con la misma fecha, es decir. 31 de marzo del 2005. en el que supuestamente se me exoneraba de la obligación de suscribir tal libro (Ver Anexos 1H, 1i y 1J)

2.13 Teniendo a la vista las dos resoluciones que se me enviaron, me doy cuenta que los tipos de letras de las mismas eran distintos a las que siempre se me hacían llegar. Además, se me presentaban resoluciones con la misma fecha y diferente contenido, y con texto diferente del que usualmente recibía. Todo esto me parecía incongruente y conocedor de la demasiada carga procesal de los juzgados en el Perú, me resultaba casi imposible aceptar y creer que el Juez haya tenido que pronunciarse en un solo día, dos veces, sobre un mismo proceso. Esta duda me llevó a solicitar la información directamente del expediente por mi propia cuenta para esclarecer la anormalidad que estuviera perjudicando mi situación jurídica y procesal.

2.14 Con gran sorpresa señor Fiscal, es que tomé conocimiento que, las resoluciones que me hicieran llegar los denunciados, NO ERAN LAS QUE OBRABAN EN EL EXPEDIENTE; TODA VEZ QUE, LA RESOLUCIÓN QUE OBRA EN EL MISMO, SOLO ME SUSPENDE EL IMPEDIMIENTO DE SALIDA DEL PAÍS POR

EL MISMO TÉRMINO DE NOVENTA DÍAS, MAS NO SE ME EXONERA DE LA OBLIGACIÓN DE SUSCRIBIR EL LIBRO DE CONTROL MENSUAL (Ver N° 1K) Esto es que la resolución adjuntada en el numeral 2.11 maliciosamente habría sido manipulada cortando la parte donde el magistrado se pronunciaba sobre la obligatoriedad de suscribir mensualmente el referido libro.

2.15 Frente a este supuesto hecho delictuoso y adjuntando la resolución citada en el numeral anterior y que obra en el expediente, solicite vía fax a la señorita Juez del Octavo Juzgado Penal del Callao, se pronuncie sobre la autenticidad de la resolución. No obstante que el Dr. Guillermo Hesse Martínez de! Estudio Jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, Abogados, me indicaba que la resolución que le adjunté, la misma que obra en el expediente no corresponde a las resoluciones que me había remitido, explicándome que ésta había sido emitida de manera previa a las siguientes resoluciones. (Ver Anexos N° 1L y N° 1M)

2.16 Es así que con fecha 15 de abril del presente año, recibí por el mismo medio, la confirmación de dicha autenticidad, la Juez del Octavo Juzgado Penal dando respuesta a mi solicitud me informa, que la resolución que adjunté de fecha 31/03/2005 es la misma que aparece en autos. (Ver Anexos N° 1N)

2.17 Con la confirmación del Juzgado competente se evidencia que los abogados Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Germán Marzal Ortiz, del Estudio Jurídico Marzal y Guillermo Hesse Martínez, del Estudio Jurídico Berninzon Loret de Mola & Benavides, Abogados, tendrían pleno conocimiento de los hechos denunciados, de acuerdo al contenido de los diferentes correos electrónicos cursados con mi persona, y señalados en los numerales 2.11 y 2.12, y subsiguientes de la presente denuncia, en consecuencia habrían incurrido en la comisión del supuesto delito de FALSIFICACIÓN DE DOCUMENTOS Y ASOCIACIÓN ILÍCITA PARA DELINQUIR, desconociendo el recurrente si han actuado solos o en complicidad, con otros funcionarios de Fraport Perú SAC, o del Estudio Jurídico Berninzon Loret de Mola & Benavides (es de recordar que han recibido copia de los mencionados correos electrónicos) por lo que la presente investigación servirá para determinar la responsabilidad o no de cada uno de ellos

2.18 Frente a los hechos sucedidos comunique a Fraport Perú SAC, adjuntando copia de las resoluciones materia de la presente denuncia; e inmediatamente regrese al Perú desde España, país donde vengo laborando y residiendo, para cumplir con el mandato judicial de suscribir el libro de control y como hombre respetuoso de las leyes de este país, y del compromiso asumido en el Acuerdo

de Terminación que la variación de las medidas judiciales o la reparación civil no sean por causas imputables a mi persona, considero pertinente comunicar a su despacho los hechos que considero contendrían el supuesto ilícito penal, por lo que amerita una exhaustiva investigación con la posterior sanción a que diera lugar, (Ver Anexo N° 1)

2.19 Finalmente debo agregar, que el recurrente es un profesional que ha venido y viene prestando servicios a diferentes empresas y demostrando en cada uno de ellas responsabilidad y eficiencia en el cumplimiento de cada uno de sus compromisos asumidos, como prueba de ello ofrezco presentar oportunamente el certificado de trabajo expedido por Fraport Perú SAC, y adjunto a su vez el certificado de trabajo de la empresa Joibe Asesores de Inversiones, SL a la cual actualmente presto mis servicios. (Ver Anexo N° 10)

En tal sentido, por los fundamentos de hecho vertidos, hace presumir que los daños y perjuicios como incumplimiento a las medidas judiciales impuestas sería elevado, más aun, si tenemos en cuenta los numerales 11.2 y 11.4 de la cláusula décimo Primera del Acuerdo de Terminación; sin agregar el perjuicio económico que desde ya me viene causando; por cuanto he dejado de prestar mis servicios y cumplir con los compromisos previamente asumidos; sin embargo, el daño moral que se ocasionase de comprobarse el hecho delictuoso, sería invaluable, por cuanto que mi honor y mi prestigio personal, profesional se verían seriamente afectados. Esta es la razón que no me permite poner en riesgo mi honorabilidad; de ahí que no desistiré hasta alcanzar la absolución en los procesos que se me viene investigando, por considerar que cada una de mis funciones las realice con mucha dedicación, responsabilidad e identificación con los objetivos trazados por la empresa como fue Fraport Perú SAC, de ahí mis reiteradas preocupaciones y reclamos para que la defensa legal a cargo de mis procesos este conducida por abogados idóneos y de reconocido prestigio en nuestro medio y que no actúen con ciertas conductas que hacen prever que se haya incurrido en la comisión de supuestos hechos delictuosos, como sería en el presente caso.

III FUNDAMENTOS DE DERECHO

Por los hechos expuestos, formulo ante usted, la presente denuncia a fin de que, conforme al artículo 2º del Código de Procedimientos Penales, formule denuncia penal por la comisión del delito falsificación de documento público y Asociación Ilícita para Delinquir, ilícitos penales tipificados en el artículo 427 y 317, en contra de los que resultaren responsables.

Según la Constitución vigente, el Código de Procedimientos Penales, el Código Procesal Penal, y la Ley Orgánica del Ministerio Público: sus atribuciones son las siguientes:

- a) Promover la acción judicial en defensa de la legalidad
- b) Ejercitar la acción penal. Ejercicio que comprende el inicio, su participación en el desarrollo de la investigación, la acusación y su participación en el juicio oral de ser el caso
- c) Conducir desde su inicio la investigación preliminar del delito.

IV. MEDIOS PROBATORIOS:

Acompaño a la presente denuncia lo siguiente.

4.1 Pruebas documentales:

Ofrezco como pruebas documentales el mérito de los siguientes documentos:

4.1.1 El mérito de! Acta del Acuerdo de Terminación suscrito con Fraport Perú SAC.

4.1.2 El mérito del correo electrónico enviado por el denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez abogado del estudio jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, comunicándome que el Dr. Aguirre, abogado a quien propuse que asumiera mi defensa, por conocerle profesionalmente no aceptó la propuesta su decisión de contratar al Estudio de Germán Marzal.

4.1.3 El mérito del correo electrónico de fecha 12 de noviembre de 2004 con el que el denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez abogado del estudio jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides no aceptaba la propuesta económica y la contratación del Estudio Jurídico Marzal para que vea los procesos pendientes.

4.1.4 El mérito del correo que remití a Fraport Perú SAC de fecha 18 de diciembre del 2004, en ella dejo expresa constancia de mi protesta y desacuerdo, donde además responsabilizo directamente a la que fuera mi empleadora, de los resultados de la gestión de los profesionales del estudio Marzal. El correo fue dirigido en inglés y cuya traducción del mismo haré llegar a su despacho.

4.1.5 El mérito del correo electrónico, del 12 de marzo del presente año. enviado por el Dr. Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Abogado del estudio Marzal, en el cual

se me informa que el expediente N 4392-2002 que gira ante el 8vo Juzgado penal del Callao, por el delito de Desobediencia y Resistencia a la Autoridad, ha logrado obtener resultado favorable exonerándome de firmar el libro de control por el mes de marzo del 2005. Del mismo modo me informa que ha solicitado la prórroga de la suspensión del impedimento de salida del país, por el periodo de noventa días y la exoneración de asistir a firmar el libro de control por el mismo periodo.

4.1.6 El mérito del correo electrónico de parte del Dr. Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Abogado del estudio Marzal, con fecha 04 de abril del año en curso, en el cual se adjunta como archivo la resolución descrita en el Anexo siguiente.

4.1.7 El mérito de la resolución s/n de fecha 31 de marzo del año en curso, la misma que ha sido maliciosamente subrogada la parte que me obliga a cumplir con el mandato de suscribir el libro en forma mensual.

4.1.8 El mérito del correo electrónico enviado por don Guillermo Hesse Martínez, conteniendo la misma resolución señalada en el Anexo 1E.

4.1.9 En mérito del correo electrónico que remití al Dr. Guillermo Hesse Martínez solicitando una explicación respecto a la obligación o no de firmar el libro de control.

4.1.10 El mérito del correo electrónico remitido por el Dr. Guillermo Hesse Martínez con fecha 06 de abril del año en curso, remitiendo la nueva resolución, sin número, pero con la misma fecha, es decir, 31 de marzo del 2005, en el que supuestamente se me exoneraba de la obligación de suscribir tal libro

4.1.11 En mérito **de la resolución indicada en el anexo precedente remitido por el Dr. Guillermo Hesse Martínez, con fecha 06 de abril del año en curso. Esta resolución no obra en el expediente.**

4.1.12 El mérito de la resolución que obra en el expediente con fecha 31 de marzo **donde sólo me suspende el impedimento de salida del país por el término de noventa días; más no se me exonera de la obligación de suscribir el libro de control mensual.** Esta resolución maliciosamente habría sido manipulada cortando la parte donde el magistrado se pronunciaba sobre la obligatoriedad de suscribir mensualmente el referido libro.

4.1.13 El mérito de la solicitud enviada vía fax a la señorita Juez del Octavo Juzgado Penal del Callao, se pronuncie sobre la autenticidad de la resolución.

4.1.14 El mérito del correo electrónico cursado por el Dr. Guillermo Hesse Martínez del Estudio Jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, Abogados, indicándome que la resolución adjuntada (Anexo N 1J) había sido emitida de manera previa a las siguientes resoluciones.

4.1.15 El mérito del fax emitida por la magistrado del Octavo Juzgado Penal del Callao confirmando la autenticidad de la resolución del Anexo N" 1K.

4.1.16 En mérito del correo electrónico de fecha 18/12/05, dirigida a Fraport Perú SAC, adjuntando copia de las resoluciones materia de la presente denuncia.

4.1.17 En mérito del certificado de trabajo de la empresa Joibe Asesores de Inversiones, SL; empresa a la cual actualmente presto mis servicios.

4.2 Peritaje Grafotécnico:

4.2.1 Se practique el peritaje grafotécnico de las resoluciones cuyo contenido ha sido adulterado a fin de determinar la falsificación de los mismos.

4.2.2 Se practique el peritaje para determinar la veracidad de los correos electrónicos cursados con el denunciado y los correos ofrecidos como pruebas documentales que obran en mi archivo.

4.3 Declaraciones

4.3.1 Se reciba la declaración del denunciado Dr. Juan de Mata Ricardo Rota Vía, Abogado del Estudio Marzal. a efectos de determinar su participación en las resoluciones falsificadas.

4.3.2 Se reciba la declaración del denunciado Dr. Germán Marzal Ortiz. representante del estudio Marzal, a efectos de determinar su participación en las resoluciones falsificadas.

4.3.3 Se reciba la declaración del denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez abogado del Estudio Jurídico Berninzon Loret de Mola & Benavides Abogados, a efectos de determinar su participación en las resoluciones falsificadas.

4.3.4 Se reciba la declaración de la Juez que viene despachando en el Octavo Juzgado Penal del Callao, Dra. Odilia Correa Heniles, a efectos de que confirme

la autenticidad de la resolución, y reconozca si las resoluciones presentadas por el Dr. Rotta. han sido expedidas por su despacho.

4.3.5 Se reciba la declaración del Juez Cerapio Roque Huamacóndor, magistrado que expidió la resolución actualmente viene despachando en el Séptimo Juzgado Penal del de la Corte Superior del Callao, sito en la Av. Dos de Mayo, cuadra 7, El Callao

4.3.6 Se reciba In manifestación de la Especialista Legal del Octavo Juzgado Penal del Callao Giovanna Moya Gavidia, a efectos de que reconozca el contenido y su firma de las resoluciones supuestamente falsificadas

4.4 Otras diligencias de acuerdo a su autonomía

El cumplimiento de lo dispuesto por los Arts. 9 y 10 de la Ley Orgánica del Ministerio Público que faculta la constitución al lugar de los hechos, esto es ante el Octavo Juzgado Penal del Callao, Especialista Legal Dra. Giovanna Moya Gavidia, Y/ o ante el Estudio Marzal, Estudio Berninzon. Loret de Mola &, Benavides o Fraport Perú SAC”, con el personal y medios especializados necesarios para efectuar un examen con la finalidad de establecer la realidad de los mismos, levantando las actas correspondientes.

V ANEXOS

1.A. Copia simple del Acta del Acuerdo de Terminación suscrito con Fraport Perú SAC

1.B. Copia simple del correo electrónico enviado por el denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez abogado del estudio jurídico Berninzon. Lord de Mola & Benavides. comunicándome que el Dr. Aguirre, abogado a quien propuse que asumiera mi defensa, por conocerle profesionalmente, no aceptó la propuesta su decisión de contratar al Estudio de Germán Marzal.

1.C. Copia simple del correo electrónico de fecha 12 de Noviembre de 2001, con el que el denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez abogado del estudio jurídico Berninzon, Loret de Mola & Benavides, no aceptaba la propuesta económica y la contratación del Estudio Jurídico Marzal para que vea los procesos pendientes.

1.D. Copia simple del correo que remití a Fraport Perú SAC de fecha 18 de noviembre de 2004, en ella dejo expresa constancia de mi protesta y desacuerdo,

donde además responsabilizo directamente a la que fuera mi empleadora, de los resultados de la gestión de los profesionales del estudio Marzal. El correo fue dirigido en inglés y cuya traducción del mismo haré llegar a su despacho.

1.E. Copia simple del correo electrónico de parte del Dr. Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Abogado del estudio Marzal, en el cual se me informa que el expediente N° 4392-2002, que gira ante el 8vo Juzgado Penal del Callao, por el delito de Desobediencia y Resistencia a la Autoridad, ha logrado obtener resultado favorable exonerándome de firmar el libro de control por el mes de marzo del 2005, Del mismo modo me informa que ha solicitado la prórroga de la suspensión del impedimento de salida del país, por el periodo de noventa días y la exoneración de asistir a firmar el libro de control por el mismo periodo.

1.F. Copia simple del correo electrónico de parte del Dr. Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Abogado del estudio Marzal, con fecha 06 de abril del año en curso, en el cual se adjunta como archivo la resolución descrita en el Anexo siguiente.

1.G. Copia simple de la resolución s/n de fecha 31 de marzo del año en curso, la misma que ha sido manipulada y donde se omite la parte que me obliga a cumplir con el mandato de suscribir el libro en forma mensual.

1.H. Copia simple del correo electrónico enviado por don Guillermo Hesse Martínez, conteniendo la misma resolución señalada en el Anexo 1F.

1.I. Copia simple del correo electrónico que remití al Dr. Guillermo Hesse Martínez, solicitando una explicación respecto a la obligación o no de firmar el libro de control.

1.J. Copia simple del correo electrónico remitido por el Dr. Guillermo Hesse Martínez, con fecha 06 de abril del año en curso, remitiendo la nueva resolución, sin número, pero con la misma fecha, es decir, 31 de marzo del 2005, en el que, supuestamente se me exoneraba de la obligación de suscribir tal libro.

1.K. Copia simple de la resolución indicada en el anexo precedente remitido por el Dr. Guillermo Hesse Martínez, con fecha 06 de abril del año en curso

1.L. Copia simple de la resolución que obra en el expediente con fecha 31 de marzo donde solo me suspende el impedimento de salida del país por el término de noventa días, más no se me exonera de la obligación de suscribir el libro de control mensual. Esta resolución maliciosamente habría sido manipulada cor-

tando la parte donde el magistrado se pronunciaba sobre la obligatoriedad de suscribir mensualmente el referido libro.

1.M. Copia simple de la solicitud enviada vía fax a la señorita Juez del Octavo Juzgado Penal del Callao, se pronuncie sobre la autenticidad de la resolución.

1.N. Copia simple del correo electrónico cursado por el Dr. Guillermo Hesse Martínez del Estudio Jurídico Berninzon Loret de Mola & Benavides, Abogados, indicándome que la resolución adjuntada (Anexo N° 1J) habría sido emitida de manera previa a las siguientes resoluciones.

1.Ñ. Copia simple del fax emitida por la Magistrado del Octavo Juzgado Penal del Callao, confirmando la autenticidad de la resolución del Anexo N° 1K.

1.O. Copia simple del correo electrónico de fecha 18/12/05, dirigida a Fraport Perú SAC, adjuntando copia de las resoluciones materia de la presente denuncia.

1.P. Copia simple del certificado de trabajo de la empresa Joibe Asesores de Inversiones SL, empresa a la cual actualmente presto mis servicios.

1.Q. Copia simple de mi pasaporte español.

OTROSI DIGO: En virtud del artículo 290 de la Ley Orgánica del Poder Judicial y sus modificatorias, OTORGO LAS FACULTADES GENERALES al Abogado Gustavo Simeón Rojas, para que me represente en la presente investigación y declaro estar instruido de la delegación que otorgo y de sus alcances.

POR TANTO:

Sírvase usted Señor Fiscal Provincial formaliza la correspondiente denuncia. A fin que está sea tramitada conforme a lo previsto al proceso correspondiente.

Lima, 25 de abril de 2005.

Acuerdo de Terminación

Conste por el presente documento el acuerdo que regula la terminación de la relación laboral que celebran de una parte Fraport Perú S.A.C., identificada con R.U.C. N° 20501901297 con domicilio en Av. Camino Real N° 390, Oficina

Nº 801, Torre Central, Centro Camino Real. San Isidro, Lima, debidamente representada por el señor Eduardo Benavides Torres, identificado con D.N.I. N° 07829505, a quien en adelante se le denominará “Fraport Perú”, y de la otra parte el señor Juan Antonio Casanova de San Simón, identificado con Carné de Extranjería N° N115334 y con Pasaporte Español N° 0099364. con domicilio en Diplomáticos N° 2, 28023 Madrid, España, a quien en adelante se le denominará el “señor Casanova”; en los términos y condiciones siguientes:

PRIMERO: Antecedentes

1.1 Fraport Perú es una empresa dedicada a la prestación de servicios vinculados con los sectores aeroportuarios y/o aeronáuticos.

1.2 Lima Airport Partners S.R.L. es una Sociedad de Responsabilidad Limitada, inscrita en la Partida N° 1250416 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, constituida por el Consorcio Frankfurter-Bechtel-Cosapi, el cual se adjudicó la buena pro en la licitación realizada por COPRI para entregar en concesión el derecho de explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

1.3 Fraport Perú es un establecimiento permanente de Fraport AG la cual, en su calidad de socio de Lima Airport Partners S.R.L., ha sido designada como operador principal del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Como tal, y de conformidad con el Contrato de Operación suscrito a tal efecto, Fraport Perú está obligada a contratar a un profesional a ser destacado a Lima Airport Partners S.R.L. para que ocupe el puesto de Gerente General.

1.4 Teniendo en cuenta lo señalado en las cláusulas precedentes, con fecha 18 de abril de 2001 Fraport Perú y el señor Casanova suscribieron un Contrato de Trabajo de Extranjero en virtud del cual Fraport Perú contrató los servicios del señor Casanova, para que este último le preste los servicios como Gerente General de Lima Airport Partners S.R.L. (en adelante, “Contrato”).

1.5 El 27 de marzo del 2003, Fraport Perú, comunicó al señor Casanova la terminación unilateral de la relación laboral con efectos en la fecha antes señalada, para lo cual cumplió con poner a su disposición y cancelar su liquidación de beneficios sociales.

SEGUNDO: Objeto

Por el presente documento las partes establecen las obligaciones derivadas de

la terminación de la relación laboral que le fuera comunicada al señor Casanova el 27 de marzo de! 2003, y las condiciones en que se ejecutarán las mismas.

TERCERO: Entrega del Cargo

Las partes dejaron constancia que de conformidad con la cláusula Décima del Contrato, el señor Casanova hace entrega de su cargo con fecha 31 de marzo de 2003, trasladando sus funciones y responsabilidades a la persona designada a tal efecto por Fraport Perú, para lo cual declara haber cumplido con entregar toda la documentación, material técnico o comercial y cualquier otro bien de propiedad de Fraport Perú que obraba en su poder como consecuencia del desempeño de sus labores, y haber entregado a Lima Airport Partners S.R.L., su fotocheck, tarjeta de crédito, vehículo y toda información o material de propiedad de Lima Airport Partners S.R.L. que se encontrase en su poder.

CUARTO: Liquidación de Beneficios Sociales

4.1 El señor Casanova reconoce y declara que Fraport Perú no le adeuda beneficio laboral alguno y que ha cumplido con el pago de todos sus beneficios laborales que por ley y de acuerdo al Contrato le correspondían, (al como ha quedado acreditado con la suscripción de la Liquidación de Beneficios Sociales.

4.2.En tal sentido, el señor Casanova renuncia a cualquier acción de reclamo contra Fraport Perú y Lima Airport Partners S.R.L. por el pago de cualquier suma de dinero o el cumplimiento de cualquier obligación que Fraport Perú y/o Lima Airport Partners S.R.L. tuvieren frente al señor Casanova, reconociendo que Fraport Perú ha cumplido con sus obligaciones como empleador y que no tiene nada que reclamar a Fraport Perú y/o a Lima Airport Partners S.R.L. por el ejercicio fiel sus funciones como Gerente General o por el cumplimiento cíe su Contrato.

QUINTO: Revocatoria de Facultades

Las partes acuerdan que como consecuencia del cese del señor Casanova, se deberá proceder a revocar las facultades que le fueron otorgadas para el ejercicio de sus funciones como Gerente Genera! de Lima Airport Partners S.R.L. en el plazo más breve. En tal sentido, desde la fecha de cese del señor Casanova hasta la fecha en que sus poderes hayan sido revocados en los Registros Públicos de Lima, el señor Casanova se compromete a no ejercer ninguna de las facultades que le fueron conferidas como consecuencia de las funciones

desempeñadas como Gerente General de Lima Airport Partners S.R.L.

SEXTO: Confidencialidad y No Competencia

6.1 El señor Casanova reconoce que en ejercicio de sus funciones, tuvo acceso a información y/o documentación de tipo confidencial y en algunos casos secreta de Fraport Perú y de Lima Airport Partners S.R.L., la cual reconoce, es de propiedad exclusiva de ambas empresas, respectivamente.

6.2. El señor Casanova se obliga a guardar absoluta reserva y confidencialidad sobre la información y/o documentación de Fraport Perú y de Lima Airport Partners S.R.L., obligándose a no utilizar, divulgar, o difundir la misma con terceros y a no usarla en su provecho. Por consiguiente, el señor Casanova se compromete a no revelar a terceros y a no usar en su provecho, ningún tipo de información de carácter reservado o confidencial a que haya tenido acceso como consecuencia de sus funciones, así como cualquier otro tipo de información relacionada con Fraport Perú y/o con Lima Airport Partners S.R.L, y/o con las empresas vinculadas a estas, sus sucursales, su contabilidad, estados financieros, sus socios, accionistas, patrimonio, tarifas, sus negocios, sus finanzas, sus ejecutivos, trabajadores, información técnica, inversiones, clientes, aspectos legales y/o cualquier otro concepto y/o información, que se hubiera puesto a su disposición así como de la cual se hubiera podido enterar y/o a la cual hubiera tenido acceso, en virtud del presente documento. La obligación prevista en el presente párrafo estará vigente por un plazo de dos (2) años contado desde la fecha del presente documento. En caso de incumplimiento de la obligación descrita en la presente cláusula, el señor Casanova queda obligado a indemnizar a Fraport Perú por los daños y perjuicios ocasionados.

6.3. De conformidad con la cláusula Décimo Octava del Contrato, el señor Casanova se compromete a no competir con Lima Airport Partners S.R.L. durante el plazo de doce (12) meses contado a partir de la fecha de terminación de la relación laboral, esto es, desde el 31 de marzo de 2003.

SETIMO: Entrega de Pasajes Aéreos

Las partes dejan constancia que de conformidad con la cláusula Décimo Quinta del Contrato, Fraport Perú ha entregado en la fecha al señor Casanova el pasaje aéreo de retorno a la ciudad de Madrid en clase ejecutiva y éste se compromete a devolver a Fraport Perú, dentro de un plazo razonable, el respectivo billete o boleto de pasaje aéreo para fines de acreditación del gasto en la contabilidad.

OCTAVO: Costos por Traslado

De conformidad con la cláusula Vigésimo Segunda del Contrato, Fraport Perú pagará los costos del traslado del menaje y enseres del señor Casanova hasta la ciudad de Madrid contra entrega de la respectiva factura a nombre de "Fraport Perú S.A.C.". El monto que Fraport Perú pagará por dicho concepto, será de US\$ 4,710.16 (Cuatro Mil Setecientos Diez, y 16/100 Dólares Americanos) más el impuesto General a las Ventas.

NOVENO: Certificado de Trabajo

Las partes dejan constancia que Fraport Perú ha cumplido con entregar al señor Casanova el correspondiente Certificado de Trabajo.

DECIMO: Certificado de Retenciones

Las partes dejan constancia que Fraport Perú ha cumplido con entregar al señor Casanova el correspondiente Certificado de Retenciones.

DÉCIMO PRIMERO: Defensa Legal

11.1 Fraport Perú se compromete a asumir los gastos de defensa legal que se originen como consecuencia de los procesos penales en los cuales se encuentra incluido el señor Casanova ante el Tercer Juzgado Penal del Callao, Expediente N° 2877-2001, y ante el Octavo juzgado Penal del Callao, Expediente N° 4392-2002.

11.2. Teniendo en cuenta lo acordado en el numeral 11.1 precedente, como quiera que el señor Casanova en cumplimiento del mandato judicial de los procesos descritos en el numeral 11.1 debe presentarse mensualmente ante la Autoridad Indicial y adicionalmente en caso que el señor Casanova sea requerido por la Autoridad Judicial en dichos procesos a efectos de apersonarse al Juzgado para cumplir cualquier diligencia procesal, Fraport Perú, previa coordinación con el señor Casanova, asumirá los siguientes gastos:

- a) Traslado aéreo del señor Casanova desde su lugar de residencia o su lugar habitual de trabajo, a la ciudad de Lima y retorno, en clase Ejecutiva.
- b) Alojamiento y alimentación en un hotel cinco estrellas durante su estadía en la ciudad de Lima.

- c) Traslados locales en la ciudad de Lima que requiera el señor Casanova para cumplir las diligencias procesales.
- d) Indemnización por 1.750 LUR por día de viaje o estadía. Durante el plazo comprendido entre el 1 de abril de 2003 y el 1 de marzo de 2004, el señor Casanova deberá acreditar estar prestando servicios a terceros, mediante carta expedida por ellos, a efectos de que Fraport Perú proceda al pago de la indemnización antes referida.

11.3. Las partes acuerdan que ante la eventualidad que en los procesos descritos en el numeral 11.1 precedente, el señor Casanova fuere condenado al pago de una reparación civil o cualquier otra suma de dinero, Fraport Perú asumirá dichos pagos, siempre que en dicha condena no hubiere mediado causa directamente imputable al señor Casanova.

11.4. En caso el señor Casanova fuere condenado a pena privativa de la libertad efectiva, Fraport Perú le pagará la indemnización señalada en el literal d) del numeral 11.2 precedente por cada día de privación de su libertad.

11.5. El compromiso asumido por Fraport Perú en los numerales 11.1, 11.2, 11.3 y 11.4 será extensivo a cualquier otro procedimiento judicial, arbitral o administrativo en el que el señor Casanova fuese demandado, denunciado o citado como parte o como testigo en razón de haber ocupado la posición de Gerente General de Lima Airport Partners S.R.L. siempre que no hubiere mediado causa directamente imputable al señor Casanova.

DÉCIMO SEGUNDO: Conformidad

Las partes suscriben el presente convenio en señal de conformidad con cada una de sus estipulaciones y declaran que no existe obligación pendiente alguna que pueda ser motivo de algún reclamo en el futuro por parte del señor Casanova contra Fraport Perú o contra Lima Airport Partners S.R.L. y declaran que no existe deuda pendiente de pago, obligación y/o prestación pendiente de cumplimiento por parte de Fraport Perú derivada de la relación laboral que existía entre ambos, por lo que el señor Casanova renuncia expresamente a cualquier acción y/o pretensión en relación a la terminación de la relación laboral y/o al pago de indemnización y/o remuneración alguna y a todos los conceptos compensatorios e indemnizatorios que forman parte de su liquidación de Beneficios Sociales, no teniendo el señor Casanova nada que reclamar al respecto contra Fraport Perú y/o contra Lima Airport Partners S.R.L.

DECIMO TERCERO: Domicilio

Las partes señalan como sus respectivos domicilios los especificados en la introducción del presente convenio, por lo que se reputarán válidas todas las comunicaciones y notificaciones dirigidas a las mismas con motivo de la ejecución del presente Acuerdo. El cambio de domicilio de cualquiera de las partes surtirá efecto desde la fecha de comunicación de dicho cambio a la contraparte, por cualquier medio escrito.

DÉCIMO CUARTO: Ley Aplicable

Ambas partes acuerdan que el presente Acuerdo, en lo que no se encuentra expresamente pactado, se rige supletoriamente por la legislación laboral aplicable en el Perú.

DECIMO QUINTO: Jurisdicción

Todas las controversias que se deriven de este Acuerdo o que tengan relación con el mismo, incluidas las relativas a su existencia, o validez así como las vinculadas al presente convenio arbitral, serán resueltas mediante arbitraje de derecho, por un árbitro, bajo la administración del Centro de Arbitraje AmCham Perú, a cuyos reglamentos y estatutos las partes se someten expresamente. El laudo será definitivo e inapelable.

En señal de conformidad las partes suscriben este documento en la ciudad de Lima, el 31 de marzo de 2001.

Juan Antonio Casanova

Fraport Perú SAC

II

CEXPORT: HISTORIA DE UN CALVARIO

CEXPORT es la empresa que representa a la Asociación Nacional de Artesanos Peruanos y representa a miles de artesanos de Lima y del interior del país, que desarrolla sus actividades comerciales en el Espigón Internacional del Aeropuerto Jorge Chávez, desde hace más de 20 años.

La experiencia no ha sido desprovista de accidentes, choques, querellas judiciales, abusos físicos contra el personal de Cexport, fisgoneos y elusiones de toda índole, siempre con el propósito de entorpecer, malograr, hostilizar y, finalmente, cansar a la empresa para promover su retiro del Jorge Chávez. La constancia valiente, el empeño de hombres y mujeres con larga permanencia en el negocio, expertos en sobrevivir crisis, manejar dificultades, domar bestias, han sido facetas en que se lució esta especie de estandarte que ha sido Cexport y su asociación con los artesanos.

Ni Café Britt, empresa costarricense de dueño norteamericano y gran amigo de Al Romeu, el catalán-argentino, hoy ciudadano norteamericano que fuera gerente general del Aeropuerto Juan Santa María de San José de Costa Rica y presidente del Directorio de LAP, que hace pasar baratijas chinas como artesanía peruana o café centroamericano o vietnamés o de cualquier otra parte del mundo, como si fuera producto nacional en el primer terminal aéreo del país, han conseguido ahuyentar o amilanar a Cexport. No sólo eso.

En el 2006, una misión llevó a Víctor Ramírez y Herbert Mujica Rojas, a San José de Costa Rica. Allí, con los hermanos artesanos de ese acogedor país, tomaron contacto y denunciaron por diarios y radios, los abusos de que eran objeto los artesanos peruanos por la agresión planteada por Café Britt y por ¡Alterra! una de las integrantes que en Lima, integra LAP (por lo menos hasta el cierre de esta edición, mayo 2007) y que está a punto de ser expulsada por ser mala empresa en Costa Rica y merced a las denuncias públicas de que ha sido objeto en la Procuraduría y la Asamblea Legislativa. Hasta allí llegó la denuncia de los artesanos.

En los párrafos siguientes se cuenta, de modo simple los momentos más duros de la confrontación, porque así lo quiso LAP, de Cexport con la empresa concesionaria. Resistió, lo que no pudieron hacer otras empresas, la artillería pesada de LAP. A cada asalto literal y abuso a puntapiés y escupitajos, respondió con sabiduría andina de ser buenos y pacienzudos, pero inteligentes empresarios,

de aguardar y persistir. El resultado está a la vista: Cexport sigue ganando sus causas y con ellas cientos y miles de hombres dedicados a la artesanía mantienen su sustento y su querencia a la patria.

Leamos.

En febrero del 2000 cuando, de manera irregular y controvertida se firma el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, entre el Estado peruano y la empresa Lima Airport Partners S.R.L. (firma de capital de S/. 10,000 nuevos soles –US\$ 3 mil), es cuando comienzan los problemas, y abusos contra de las firmas peruanas entre ellas Cexport.

Una de las primeras tropelías de la concesionaria fue obligar a firmar bajo engaños a todas las tiendas comerciales nuevos contratos comerciales, los cuales no respetaban los contratos vigentes celebrados con Corpac.

El 16-5-2001 se evidencia la mala fe y se perpetra abuso de la que viene siendo víctima Cexport, cuando una de sus empleadas fue obligada a permanecer más de 24 horas en las instalaciones del Jorge Chávez, hecho que fue verificado por el representante del Ministerio Público, David Navarro Oré, quien constató, además, que existía un correo electrónico que indicaba, expresamente, que no se le debía dar ningún tipo de acceso al personal de Cexport.

Motivo más que suficiente para que Cexport recurriera al Poder Judicial, encontrándose hasta la fecha pendiente de resolver la causa seguida entre Cexport y los representantes de Lima Airport Partners S.R.L., Exp. 2877-2001, por ante el 3° Juzgado Penal del Callao, donde despacha la cuestionada jueza Tatiana Barrientos (quien viene favoreciendo a los procesados).

En julio-2001, después de la cuestionada licitación de locales comerciales, donde la ganadora no fue otra que ALDEASA (socia estratégica de LAP, que tiene más de 4 establecimientos en el Jorge Chávez), nuevamente se deja ver el abuso y la mala fe con que actúa la concesionaria, esta vez para construir la tienda de su socio estratégico y no tiene idea más aviesa que rodear con paredes el local comercial de Cexport, hecho que fue constatado por la 6ta Fiscalía Provincial Penal del Callao y por la jueza del 5to Juzgado Civil del Callao, en la inspección realizada el 16 de octubre del 2001, Exp. 1279-2001, que hasta la fecha no ha sido resuelto.

El 5-11-2001, gracias a una medida cautelar genérica (abusiva), LAP reubicó a Cexport al costado del baño, ocasionándole grave daño moral y económico,

afortunadamente dicha medida fue revocada por la Sala Civil del Callao mediante Resolución N° 4 de fecha 1-2-2002, (Exp. 1698-01). Medida que si bien fue revocada nunca pudo ser ejecutada por la simple razón que el lugar que antes ocupaba Cexport ya era propiedad de ALDEASA.

Los funcionarios de LAP, renuentes a acatar lo ordenado por la Segunda Sala Penal del Callao, que confirma la Ministración Provisional de Posesión a favor de Cexport (Exp. 2877-01-14), en diversas oportunidades impidieron el ingreso de los trabajadores así como el ingreso del Gerente General de Cexport, quien más de un año no pudo reconocer su establecimiento, hecho que obligó a Cexport a recurrir nuevamente al Poder Judicial, abriéndose instrucción contra Juan Antonio Casanova de San Simón (ex Gerente General de LAP) y Juan Enrique Salas Rivera (Gerente de Seguridad LAP), Exp. 4392-2002, ante el 8° Juzgado Penal del Callao, por el delito de Resistencia y Desobediencia a la Autoridad, el cual ha sido sobreeséido (archivado) por prescripción del delito, todo ello por medidas dilatorias de los procesados.

El 4-8-2004, valiéndose de efectivos de la División de Estafas de la Dirincri (Lima), el local comercial de Cexport fue intervenido afirmándose que comercializaba CD piratas, y en la diligencia no participó ningún representante del Ministerio Público, por lo que la falsa denuncia fue desestimada y archivada, formalizándose la denuncia penal contra los malos efectivos policiales (para quienes la Fiscalía Penal del Callao, ha solicitado 3 años de pena privativa de la libertad, Exp. 2514-05 – 1er Juzgado Penal del Callao).

El 31-1-2005, se cerró el Espigón Temporal Internacional del Aeropuerto Jorge Chávez, todo ello porque se inauguró el nuevo Espigón (el cual consta de 2 pisos, ya que ahora hay que utilizar las mangas para abordar los aviones), es así que la empresa LAP comunica a Cexport de su nueva ubicación en el recientemente inaugurado Espigón Internacional, y haciendo gala de su poder decide ubicarlos unilateralmente en el primer nivel, lugar que se encontraba lleno de butacas donde no existía ningún otro local centro comercial. Según ellos, LAP, cumplía estrictamente con lo ordenado por el Poder Judicial.

El 3-2-2005, LAP envía una carta notarial conminando a Cexport a tomar posesión de la ubicación que les había designado unilateralmente (en el congelador...del primer nivel), es así que el 5 de febrero Cexport procede a trasladarse, pero en plena llegó el señor Jaime Daly Arbulú (Gerente General de LAP) y ordenó a sus agentes de seguridad que retornen las pertenencias de Cexport al Espigón Temporal Internacional (el que se encontraba en demolición y donde

ya no había ningún tipo de seguridad, conforme fue verificado por el Fiscal de la Cuarta Fiscalía Penal del Callao) produciéndose graves daños materiales (en mercaderías y muebles de Cexport) y físicos ya que sus empleadas fueron agredidas salvajemente por los agentes de seguridad.

El 8-2-2005, después de realizarse una inspección fiscal solicitada por LAP, sus representantes entre ellas la señorita Milagros Montes Morote (procesada ante el 2º JPC, para quien la Fiscalía ha solicitado 4 años de pena privativa de libertad y el pago de S/ 10,000 nuevos soles por concepto de reparación civil) procedieron a trasladar los muebles y mercaderías de Cexport al sótano del primer nivel del Espigón Internacional, lugar donde está empresa peruana no podía realizar sus actividades comerciales ya que no había afluencia de público a quien venderle. Es así que Cexport nuevamente tiene que recurrir a la autoridad judicial interponiendo esta vez un proceso de amparo, medida que sirvió para que Cexport pueda ser reubicada en el segundo nivel comercial del Espigón Internacional del Aeropuerto Jorge Chávez.

PROCESOS PENALES

1º Juzgado Penal: Juez Roque Huamancóndor – Esp. Luisa Antonio Mendoza.

Expediente N° 2514-05 – ABUSO DE AUTORIDAD (Por intervención dolosa conjuntamente con funcionarios de Indecopi Agosto-04):

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL y el Estado.

Inculpados: Jorge Ruiz Arriaga (ausente), Luis Angel Tayco Escobar, Víctor Zevallos Pizarro.

Estado: El 16-3-2007 se ha programado la declaración del inculpadado Víctor Cevallos, no asistió a la diligencia programada, Cexport comunicó conducta de procesados a la Inspectoría de la PNP.

-Expediente N° 555-06 – FE PUBLICA (Contrato Concesión):

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL y el Estado.

Inculpados: Gustavo Morales Valentín (Representante de LAP).

Estado: El expediente se encuentra en el CDM, aún no le pasan el expediente a la Especialista, ya le pasaron el Exp. 4451-05 del 8° JPC, sobre la acumulación, lo pondrá a Despacho cuando le entreguen el principal y haya proveído los escritos pendientes.

-Incidente 555-06-14 – Excepción de Prescripción, fue declarada Infundada, el 09-3-2007 Cexport devolvió cédula de notificación del inculpado.

-Incidente 555-06-25 – Excepción de Naturaleza de Acción, el 21-3-2007 a horas 9:00 am se ha programado el informe oral.

-2° Juzgado Penal: Jueza Elizabeth Castillo – Esp. Amparo Fernández.

Expediente N° 3055-05 – USURPACIÓN AGRAVADA (hechos datan de FEB-05 cuando la inculpada conjuntamente con 30 agentes de seguridad trasladan las pertenencias de Cexport sin autorización ni comunicación):

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL

Inculpada: Milagros Liset Montes Morote (Representante Legal de LAP).

T.C.R.: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP).

Estado: Falta proveer escrito de oposición de Cexport con referencia a permiso de salida del país, esta Fiscal para pronunciamiento de fondo.

-3° Juzgado Penal: Jueza Tatiana Barrientos – Esp. Ada Vásquez.

Expediente N° 2877-01–USURPACIÓN AGRAVADA (hechos datan de 16-5-2001 cuando los denunciados retienen a una trabajadora de Cexport por más de 24 horas en las instalaciones del Jorge Chávez):

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Inculpados: Gustavo Morales Valentín, Juan Antonio Casanova de San Simón y Ernesto Velasco Ortiz. (Funcionarios de LAP)

T.C.R.: Lima Airport Partners S.R.L.

Estado: Se encuentra suspendido.

-6º Juzgado Penal: Juez Néstor Palomino – Esp. Vicente Villalobos.

Expediente N° 667-05 – USURPACIÓN AGRAVADA (nace como consecuencia de la acusación fiscal del Exp. 2877-01).

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Inculpado: Luis Enrique Salas Rivera. (Gerente Seguridad LAP)

T.C.R.: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: Se encuentra para sentenciar, falta dar cuenta sobre los escritos presentados por Cexport.

-8º Juzgado Penal: Dr. David Milla Cotos – Esp. Elmer Castillo.

Expediente N° 4451-05 – FE PUBLICA (Contrato Arrendamiento Cexport).

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Inculpado: Gustavo Morales Valentín.(Apoderado LAP)

T.C.R.: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: Ya remitieron el Expediente al 1º JPC para ser acumulado con el Expediente N° 555-06, ya concedieron la apelación (ver Exp. 83-07-25 3º SALA PENAL)

-10º Juzgado Penal: Juez Víctor Arbulú – Esp. Carla Carbonel.

Expediente N° 911-05 – USURPACIÓN AGRAVADA y otros (data de 05-2-2005 cuando el procesado Daly ordena a sus agentes de seguridad que trasladen las pertenencias de Cexport al espigón en demolición).

Agraviados: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL y otros.

Inculpado: Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú.(Gerente General de LAP)

T.C.R.: Lima Airport Partners S.R.L.(LAP)

Estado: Ya hizo informe oral el día 07 de marzo de 2007, aún no ha sido resuelto.

PROCESOS CIVILES

-2º Juzgado Civil: Jueza Blanca de las Casas.

Expediente N° 1199-01-42 – Desalojo – Cautelar – Esp. Marlen Díaz.

Demandante: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Demandado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Estado: El Expediente se encuentra en Despacho para resolver entrega de contracautela, la cual ya ha sido entregada a CEXPORT.

-Expediente N° 1279-01-88 – Interdicto de Retener – Cautelar – Esp. Muñante.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Aldeasa Sucursal Perú S.A.

Litisconsorte: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: La juez declaró Improcedente la oposición formula por Cexport, falta notificar, también ha ordenado la entrega del certificado del Citibank a LAP.

-Expediente N° 2244-03 – Indemnización – Esp. Velásquez.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: El exp. Se encuentra en Despacho para sentenciar declarando FUNDADA la demanda y ordenar el pago indemnizatorio de \$. 2 000,000.00 dólares americanos.

-Expediente N° 620-05 – Indemnización – Esp. Velásquez.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: Cexport ha solicitado se prescinda de la declaración del testigo de LAP, la Audiencia de Pruebas será el 28 de mayo de 2007 a horas 10:00 AM, luego la causa quedará expedita para sentenciar debiendo declararse FUNDADA la demanda y ordenar el pago indemnizatorio de \$. 1 500,000.00 dólares americanos.

-Expediente N° 4895-05 – Consignación – Esp. Velásquez.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: En la fecha hay un incidente en la 2º Sala Civil Exp. 179-07-25.

-Expediente N° 1807-06 – Consignación – Esp. Velásquez.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: El expediente será elevado a la SALA, pendiente.

-6º Juzgado Civil: Juez Víctor Obando Blanco

Expediente N° 640-05 – Proceso de Amparo – Esp. Julio Domínguez Jara.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: El 09 de marzo entregarán copias de la demanda y otros. Pendiente escrito de Costos Cexport.

PROCESOS EN LA PRIMERA SALA CIVIL

-Expediente N° 1055-06 – Interdicto de Retener.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL

Demandado: Aldeasa Sucursal Perú S.A.

Litisconsorte: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: Se encuentra al voto desde el 31 de enero de 2007 que fue el informe oral.

-Expediente N° 209-2007 – Ofrecimiento de Pago y consignación.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L.

Estado: Actualmente se encuentra en mesa de partes, luego pasará a relatoría para que fijen fecha de vista.

PROCESOS EN LA SEGUNDA SALA CIVIL

-Expediente N° 372-06 – Nulidad de Acto Jurídico.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: El 12MAR07 la 2º Sala Civil notificó la resolución de fecha 03-11-2006 mediante la cual confirman la sentencia que declara infundada la demanda, vamos a interponer recurso de casación.

-Expediente N° 179-007-25 – Consignación.

Demandante: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Demandado: Lima Airport Partners S.R.L. (LAP)

Estado: Desde el 7-3-2007 está en Relatoría para programar fecha de vista.

PROCESOS EN LA TERCERA SALA PENAL

-Expediente N° 1228-06-25 – Usurpación Agravada y otros – Incidente de Ministración Provisional. (Proviene del Exp. 911-05 -10°JPC).

Inculpado: Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: El 25-9-2006 Cexport solicitó Ministración Provisional al 10° JPC Exp. 911-05, el 27-9-2006 el 10° JPC resuelve declarar Improcedente la Ministración Provisional solicitada, el 06-10-2006 Cexport interpone apelación, el 26-2-2007 la Fiscalía Superior Mixta Penal del Callao a cargo del Dr. Vidal Teófilo Moreno Callán, emitiendo el siguiente dictamen: Que no es función de la Fiscalía opinar sobre medidas cautelares, siendo facultad del Organo Jurisdiccional otorgarlas o no, el 07-3-2007 el expediente ingresó a relatoría a efectos que se programe la fecha para el informe oral, Cexport ya solicitó uso de la palabra.

-Expediente N° 114-07-16 – Fe Pública y Usurpación – Apelación del Auto Apertorio de Instrucción (Proviene del Exp. 555-06-1°JPC).

Inculpado: Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú y Gustavo Morales Valentín.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: El 22-2-2006 la Fiscal Adjunta de la 10° FPPC formalizó denuncia penal contra Gustavo Enrique Morales Valentín y contra Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú por los delitos de Falsedad Genérica y Usurpación Agravada en agravio de Cexport, el 08-9-2006 el 1° JPC abre instrucción contra Gustavo Enrique Morales Valentín por el delito Falsedad Genérica en agravio del Estado, y resuelve no aperturar instrucción contra Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú por el delito de Usurpación Agravada, el 26-9-2006 Cexport interpone apelación, el 27-11-2006 Cexport solicita pronunciamiento sobre apelación, el 12-1-2007 el Ministerio Público interpone apelación contra el auto apertorio de instrucción, el 17-1-2007 el 1° JPC concede la apelación y dispone que forme el cuaderno correspondiente, el 07-3-2007 el expediente ingresó a relatoría a efectos que se programe la fecha para el informe oral, Cexport ya solicitó uso de la palabra, el 14-3-2007 el expediente ha sido enviado a la Fiscalía Transitoria, Teófilo Moreno Callan.

PROCESOS EN LA CUARTA SALA PENAL

-Expediente N° 179-06 (I) – Usurpación Agravada – Apelación del Sobreseimiento – Relatora Donayre Marquina.

Inculpado: Gustavo Morales Valentín y otros.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: El 02-5-2006 la Juez del 3° JPC resolvió declarar Sobreseída la instrucción seguida contra Juan Antonio Casanova de San Simón, Gustavo Morales Valentín y otros, el 15-5-2006 Cexport interpone apelación y formula apelación de sentencia arbitraria, el 03-7-2006 la Fiscal Provincial de la 8° FPPC solicita elevar los actuados al Superior Colegiado, el 07-7-2006 el 3° JPC concede la apelación y ordena la formación del cuaderno respectivo, el 10-7-2006 el 3° JPC remite el dictamen de la 8° FPPC al superior conjuntamente con el cuaderno de apelación, el 23-10-2006 la 3° FSPC opinó porque se declare Nulo el concesorio y se remita el expedientillo al juzgado para que se pronuncie conforme a las normas procesales, el 16-1-2007 Cexport emitió alegato por escrito, la vista de la causa fue el 17-1-2007, el 26-1-2007 la Sala Declaró Nulo el concesorio y mandó que el juez de la causa expida nueva resolución con arreglo a ley, el 02-2-2007 Cexport presentó dos escritos a la sala, el 27-2-2007 Cexport informa sobre conducta prevaricadora, la sala declaró improcedente lo solicitado por Cexport y ordenó que se remita el expediente al juzgado de origen.

-Expediente N° 83-07-25 – Fe Pública – Apelación sobre la Acumulación, proviene del Exp. 4451-05-8°JPC

Inculpado: Gustavo Morales Valentín.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: El 28-11-2005 la 11° FPPC formalizó denuncia penal contra Gustavo Morales Valentín por el delito de Fe Pública, en agravio de Cexport, el 08-3-2006 el 8° JPC emitió el auto de no ha lugar a la apertura de instrucción, el 20-3-2006 Cexport formalizó apelación, el 24-4-2006 el 8° JPC concedió la apelación, el 26-7-2006 la 3° Sala Penal del Callao, declaró nula la resolución y mandaron que el juez emita nueva resolución, el 27-9-2006 el 8° JPC apertura instrucción, el 24-9-2006 el inculpado solicita al Juzgado que se inhiba y solicita que se remi-

ta el expediente al 1º JPC, el 15-1-2007 el juez del 8º JPC dispuso acumular la presente causa con el exp. 555-06 por el 1º JPC, el 23-1-2007 Cexport interpuso apelación, el 25-1-2007 el 8º JPC concedió la apelación, actualmente el Expediente se encuentra en la Fiscalía Transitoria a cargo de Teófilo Moreno Callan.

QUEJAS POR CALIFICAR – PRESIDENCIA CORTE SUPERIOR CALLAO

-Expediente N° 11-07 – Inconducta Funcional.

Quejado: Dra. Blanca de las Casas Ayala – Jueza del 2º J.C.C.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: Cexport interpuso queja contra la doctora Blanca de las Casas el 15-1-2007, ha subido a la Presidencia de la Corte del Callao, para su calificación, está pendiente.

-Expediente N° 12-07 – Queja Formal.

Quejado: Dra. Alicia Asencios Agama – Relatora 1º Sala Civil del Callao.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: Cexport interpuso queja formal contra la doctora Alicia Asencios, el 16-1-2007, ha subido a la Presidencia de la Corte del Callao, para su calificación y aún está pendiente.

-Expediente N° 27-07 – Denegación y Retardo de Justicia.

Quejado: Dra. Alicia Asencios Agama – Relatora 1º Sala Civil del Callao.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: Cexport interpuso queja contra la doctora Alicia Asencios Agama el 29ENE07, ha subido a la Presidencia de la Corte del Callao y aún está pendiente.

-Expediente N° 3705-2007 – Queja de Hechos.

Quejado: Dra. Tatiana Barrientos Cárdenas.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Seguimiento: Cexport interpuso queja contra la doctora Barrientos, el 20-2-2007, ante la OCMA – Lima, quien mediante resolución N° 01 de fecha 21-2-2007, remitió la presente a la OCMA Callao para su calificación y/o investigación, está pendiente.

DENUNCIAS EN FISCALÍA CALLAO

-Denuncia N° 209-05 – 8°FPPC – Dra. Elsa Benaducci – Fe Pública.

Denunciados: Juan Antonio Casanova de San Simón y Gustavo Morales Valentín.

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Estado: Se encuentra en la PNP para prueba de grafotecnia, desde el 15 de enero de 2007, el 09-3-2007 Cexport solicitó a la Fiscalía se sirva oficiar al Dpto. de Grafotecnia de la PNP.

-Denuncia N° 388-05 – 3°FPPC – Dr. Marco Basto Moreno – Abuso de Autoridad.

Denunciados: Juan Enrique Salas Rivera (LAP) Marco Aurelio y otro (Indecopi)

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Estado: El 02-1 la Fiscalía opino por archivo, Cexport interpuso recurso de queja, están esperando los cargos para elevar el expediente a la 1° FSPC.

-Denuncia N° 417-06 – 6°FPPC – Dr. Aurelio Pum – Usurpación.

Denunciados: Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú (Gerente General de LAP) y Juan Enrique Salas Rivera (Gerente Seguridad LAP).

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Estado: Lo resolverá la 3° Fiscalía Superior Penal, Carlos Sáenz, ya que Teófilo Moreno Callan se encuentra de vacaciones.

-Denuncia N° 47-07 – 10°FPPC – Justo Espinoza – Usurpación

Denunciados: Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú (Gerente General de LAP) y Juan Enrique Salas Rivera (Gerente Seguridad LAP).

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Estado: Está en la Policía del Ministerio Público para investigación, desde el 16-2-2007.

-Denuncia N° 11-07 – ODCI – Dra. Nora Miraval – Prevaricato.

Denunciada: Tatiana Barrientos Cárdenas (Jueza 3° Juzgado Penal del Callao).

Agraviado: CEXPORT EXCLUSIVE ASC ALPACAS FACTORY EIRL.

Estado: Aún no ha sido calificada, está con proyecto.

III

CAMUSSO: VÍA CRUCIS DE LA PLATA

Es la única industria peruana de la plata, con tecnología propietaria, personal nacional con secretos absolutamente ganados con el tiempo y la dedicación más interesante y hasta podría, como a alguien en buena hora se le ocurrió, producir un instituto o universidad para que los artesanos del Perú obtengan un diploma en platería fina. Su filiación proviene de Italia, el fundador, Carlo Mario Camusso llegó al Perú y echó raíces y con tal cantidad de años, hoy ocho décadas auestas, hay una tradición que se verifica fácilmente en los miles de artículos, aquí y fuera, que llevan la impronta Camusso. Diríamos en lenguaje moderno, que existe una marca, a Peruvian brand, con distintivo singular nacional y que es reconocida más allá de nuestras fronteras.

En cualquier país una empresa de estas características, tendría o gozaría de los mayores respaldos por varias razones que pasamos a destacar por ser de simple observación e imbatible lógica de mercado competitivo.

Camusso genera puestos de trabajo formal, con pago de impuestos, retenciones de seguridad social y es una firma que exporta platería fina con tecnología propia, de abuelos a nietos, conservando lo que hoy en día se llama know-how de muy relevantes estándares internacionales. Bueno es subrayar que tiene generaciones de clientes de todo el mundo y no son pocas las cancillerías, jefaturas de Estado, congresos, palacios y dependencias urbi et orbi, las que tienen artículos con el brand Camusso.

Esta industria de platería fina no terceriza servicios y tampoco emplea personal golondrino. La especialización de los trabajadores es de tal alcance que la iniciativa de un instituto o universidad con rango oficial y reconocida por el Estado, que otorgue diplomados a los artesanos que en ella estudien, podría ser cualquiera de estos buenos días, un formidable impulso pedagógico, en defensa de la cultura e identidad artesanal cuanto que impecable y competitiva capacidad exportable peruana.

A diferencia de otras empresas que tercerizan a la criolla, aumentando generación de informalidad ,que evade impuestos y degrada la calidad de los productos, Camusso ha resistido trampas, elusiones, sacadas de vuelta y abusos que hoy deben ser corregidos a menos que se esté empujando la desaparición absurda de una empresa genuinamente peruana.

Importadores, no fabricantes

En temprana hora, más de un lustro atrás, escribió en la columna Lugar común de la revista Caretas de agosto 15, 2001, Augusto Elmore: “Nadie menos que un general del Ejército peruano sirvió de chulillo, de mandadero, de Montesinos para recabar un collar de regalo para Laura Bozzo. ¿Hay algo que avergüence más al Perú y a esa rama castigada de las Fuerzas Armadas? Y como hasta ahora no aparece la factura correspondiente, ¿esa no habrá sido una donación, un agradecimiento del propietario de la empresa beneficiada a cambio de la concesión del local que obtuvo después en el Duty Free del aeropuerto, punto de salida sabe Dios para qué?”.

Aludió así, el sarcástico comentario, a la joyería “ganadora” que un año antes se había alzado con la licitación que -literalmente- rompió todos los cánones y desplazó a firmas tan acreditadas y antiguas industrias como el caso de Camusso.

La protagonista icuándo no! había sido Lima Airport Partners que convocó, como empresa privada que era -y es-, a licitación para el otorgamiento de un local para la comercialización de platería en el Duty Free del Jorge Chávez.

A tenor de las brutales irregularidades que se cometieron entonces, todo indica que prevaleció en LAP, un criterio -si así puede llamarse a esta clase de trampas- definido, orientado de modo inequívoco a regalar el espacio al escogido y en detrimento del resto.

“Mañas en el Aeropuerto”

Las repercusiones periodísticas aparecieron prontamente.

Así llamó en su edición de agosto 23, 2001, Caretas al siguiente párrafo: “Hace poco el operador del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez convocó a una licitación para las tiendas ubicadas en ese terminal aéreo (Duty Free) y paradójicamente empresas poco conocidas (o desconocidas) han desplazado en la subasta a empresas de reconocido prestigio, como Camusso y Alpaca 111, cuyos productos son una garantía de la imagen del Perú para los turistas que pasan por el aeropuerto. El mecanismo del concurso para elegir estas tiendas puede ser correcto, pero su aplicación ha sido incorrecta porque en un país donde el 80% de las prendas de vestir de marca ésta es falsificada o los artículos de plata que se ofrecen podrían fácilmente tener sólo un baño de ese metal, la calidad de los productos ofrecidos a los turistas debe ser muy rigurosa”.

Frontal cuestionamiento

En el boletín de la Sociedad Nacional de Industrias, en artículo aparecido en la sección Radar Industrial por esas fechas del 2001 y bajo el titular: Industriales plateros cuestionan subasta para los locales del Duty Free en el Aeropuerto Jorge Chávez, se leen los siguientes párrafos de categórico cuestionamiento:

“En julio del 2001 LAP convocó a un concurso privado por subasta al mejor postor para la comercialización de productos de platería fina en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el área denominada Duty Free. Camusso, líder en la platería peruana, con casi 70 años de experiencia en la fabricación y comercialización de platería fina, con tiendas y puntos de venta en las principales capitales del mundo, con más de 3,500 diseños diferentes y con una cartera de clientes que incluye a destacadas personalidades del mundo del arte, la política y el entretenimiento, inexplicablemente perdió frente a una tienda comercializadora de regalos en general, que no fabrica sino que importa, que carece de diseños propios y de prestigio internacional, y que sólo se dedica a la platería en forma eventual. Camusso ya venía operando con éxito una tienda en el citado Duty Free del aeropuerto desde hace 13 años, tienda que gozaba de renombre internacional y lamentablemente ya no podrá seguir operando.

Fuentes del sector se preguntan qué significa para la industria peruana el hecho de que una empresa como Camusso, sinónimo de calidad y tradición, salga del Duty Free del aeropuerto en las circunstancias antes señaladas.

1. Significa que se prefiere el producto importado al producto nacional a pesar de la calidad y prestigio que el producto nacional pueda tener. El gran mérito de la platería y en general de la joyería peruana es que exporta el metal con alto valor agregado y con un nivel de calidad que compite con sus pares en cualquier parte del mundo. Ventaja que no existe en la comercialización de productos importados.
2. Que el discurso pro exportador se quedaría simplemente en palabras si es que en los hechos se le cierran las puertas a nuestras empresas impidiéndonos promocionar y vender ante el mundo nuestros productos, no hay que olvidar que el Duty Free es la vitrina del Perú ante el mundo.
3. Que el fomento a inversión no debe estar sólo orientada a la inversión extranjera, sino que se debe fomentar y afianzar también la inversión peruana realizada, que brinda trabajo diariamente a un sinnúmero de personas, en aras de impulsar la industrialización del país. ¿No es acaso ello lo que se admira de las naciones desarrolladas? El propósito es claro: aumentar nuestro patri-

monio productivo e industrial, pues ello genera trabajo y es decir riqueza.

4. ¿Significaría que la libre competencia en un mundo globalizado es tema sin importancia para LAP? La paradoja puede retratarse del siguiente modo: en el resto del globo se practican e impulsan con éxito paradigmas que aquí LAP desestima y desprecia. ¿Habrá que concluir, entonces, que hay distintas varas de medición? ¡Qué extraño que, justamente, sean inversionistas extranjeros provenientes del primer mundo y los que más impulsaron estos conceptos, hoy hagan cosas distintas en Perú! ¿Será ésta una renovada forma de colonialismo bajo la premisa que “en mi país me comporto como ciudadano serio, pero en aquellas republiquetas donde nadie me ve, hago lo que me da la gana...total, se me permite”. Más de una vez se ha constatado que el poder colonial viene, conquista y se lleva las ganancias; el inmigrante viene, se asienta, construye e inicia un nuevo linaje”.

El operador del aeropuerto, LAP, al momento de evaluar entre Camusso y otra empresa, prefiere, en el campo de la platería fina, a empresas cuestionables por su nula especialización y total ignorancia argentífera, haciendo un proceso de evaluación secreto. ¿En base a qué una firma importadora le gana a una nacional que dispone de más de 3,500 diseños en platería?; ¿cómo es que una empresa no experta le gana a una dedicada exclusivamente a la platería? ¿se comprobó in situ, la variedad y calidad de lo ofrecido? Parece razonable inquirir si en una concesión hecha en territorio peruano, como el Aeropuerto Jorge Chávez, se está trabajando por el prestigio de las marcas peruanas?

Lamentablemente, ante problemas como el de Camusso, OSITRAN e INDECOPI por una aparentemente equivocada fidelidad al programa de privatizaciones y concesiones está optando por darle la espalda a la industria nacional”. OSITRAN, que fue formado, justamente, para regular, ¿está realmente trabajando para que estos criterios se mantengan y no se pisoteen? Es inaceptable que desoiga sus propios criterios de trabajo y no garantice transparencia y, mucho menos, equidad o justicia de algún tipo. El pretexto, “es un negocio privado y no podemos entrometernos”, es burdo. Son transacciones comerciales y financieras privadas **sobre un bien público**” y esto es lo que marca la diferencia entre una empresa privada y una concesionada. Ni los terrenos, es decir patrimonio de todos los peruanos o el aeropuerto Jorge Chávez, fueron regalados u obsequiados, sino concesionados por un tiempo determinado.

¿Justa recompensa?

Si, como dejó entrever el periodista de Caretas, en su comentario, el local antes mencionado se obtuvo como una “recompensa” de algún tipo, ello nos con-

duciría a un sub-mundo del hampa organizada en perjuicio iaberrantemente! de empresas peruanas con personal peruano y con labrada, durante decenios, tecnología de fino trato al argento. Y lo que es palmario: su calidad no podía ser discutida por nadie en el mundo entero porque iquien quiera que conozca la plata fina peruana lo hace a través de cualquiera de los productos vendidos en Perú o sus filiales del extranjero por Camusso!

Más aún. ¿Qué significaba impactar la estructura de una empresa que ya tenía un desempeño de 13 años continuos en el Duty Free del Aeropuerto Jorge Chávez? Hay motivos para pensar que tan larga permanencia no fue ni gratuita o de favor o por gracia de Dios. ¡De ninguna manera! Es obvio presumir que aquella pagó sus alquileres, mantuvo personal, cumplió obligaciones, durante esos largos trece años, con altísimos estándares de calidad. No pocas de sus creaciones se vendían a extranjeros.

Testimonio de parte

En un documento ilustrativo de esta firma, llamado Camusso y el Duty Free, se encuentra una buena descripción sobre aquél momento. Leamos.

“Primera licitación

En 2001 LAP (Lima Airport Partners) convocó a concurso privado de un local para la comercialización de platería en el Duty Free del Aeropuerto Jorge Chávez. Camusso no dudó en postular a dicho concurso por considerar lo siguiente:

1-Experiencia y representatividad - Camusso es un fabricante y comerciante de platería fina y lo ha sido por 70 años consecutivos. Como consecuencia de ello, es considerado por los grupos industriales y comerciales como la empresa más representativa y de experiencia que hay en el mercado. Creemos que un especialista en el ramo es aquél que debe tener una presencia representativa en la vitrina al mundo, como se observa en muchos aeropuertos internacionales.

2-Buena imagen y seriedad - Por ser fabricante, Camusso garantiza responsablemente y con certeza, la ley del metal plata fina 925/1000 en un mercado con propensión a la manufactura adulterada y, por tanto, muchas piezas de plata muestran irregularidad (objetos de otros metales bañados en plata, piezas de un menor peso al declarado, metal de baja ley, etc.). Es muy importante garantizar para el Perú una buena imagen y seriedad, especialmente cuando se trata de metales preciosos. El Duty Free representa una vitrina importante por la que

muchos pasajeros transitan y a los que se les debe ofertar bienes de garantizada calidad en todo sentido: del producto y del servicio, ambos aspectos que Camusso viene cumpliendo a cabalidad durante 70 años de vida y sus 13 años de experiencia de servicio como operador del Duty Free. ¿Qué pasaría si un turista se da cuenta que lo comprado no es realmente lo que decía en el sello o en la etiqueta? ¿reclamaría desde Londres, París o Nueva York? Difícil que lo haga, pero aquél será una víctima de un fraude que, sin lugar a dudas, comentará decepcionado entre quienes le pregunten sobre Perú.

3- Alto valor agregado y puestos de trabajo - Como fabricante, no debe desdeñarse que se producen artículos que contienen un altísimo valor agregado, gracias a lo cual se requiere de intensiva mano de obra lo que genera mayor número de puestos de trabajo. Debido a ello se contribuye a crear puestos de trabajo formal en bien del país.

4- A nivel comercial - Dispone de 8 puntos de venta a nivel nacional y de 17 puntos internacionalmente, difundiendo al mundo la imagen de la platería peruana. Cuentan con más de 3,500 diseños propios para piezas de plata, difundiendo con ello el magnífico nivel de la mano de obra peruana especializada en este rubro.

5- Para exportación - Por ser eminentemente exportador, Camusso considera el Duty Free un canal de exportación “hormiga” de suma importancia. A nivel regional, Camusso tiene una presencia importante, lo que le brinda a LAP la garantía de una mayor cantidad de compradores gracias al permanente contacto con los clientes de nuestra región quienes resultan ser viajeros y transeúntes frecuentes del Jorge Chávez.

Sin embargo a pesar de todas estas ventajas indiscutibles, resultó sospechosamente extraño que la buena pro en el campo de platería fina fuera otorgada a una empresa cuya especialidad no es la platería, sino la de regalos, no es fabricante, se limita a comerciar y carece de tiendas en el exterior. Por ejemplo, en la calificación de “relación de productos” se otorgó una puntuación muy pareja a Camusso (con 8 puntos) versus 7.20 puntos al ganador; en el rubro experiencia, se dio 3.20 puntos al ganador versus 4 a Camusso, y así sucesivamente.

Esta puntuación técnica, a todas luces arbitraria, evidenciaba la voluntad de los calificadores en forzar un puntaje parejo en la sección técnica de la subasta (que tenía el 60% de preponderancia), llevándolo a tal punto como para que disminuya su impacto en contra del “ganador” y así potenciar que la ligera brecha

existente en la oferta económica, justifique a este último como vencedor. Es así que el total de puntaje técnico otorgado a Camusso fue de 36.40 de 40, y al ganador fue de 36 de 40 puntos. Para aumentar el abuso de esta arbitrariedad, solo se podía efectuar reclamo en 48 horas, en medio de un traspaso de mando presidencial (adjudicación de la buena pro fue el 31/7/2001), con una carta fianza de \$5,000 y con feriados y fin de semana de por medio y la consecuente no apertura de la actividad bancaria. Peor aún, los que analizarían cualquier queja, eran los mismos que habían realizado la puntuación. Responsables de esta licitación fueron: el gerente general Robert Van del Lynden y el gerente comercial Reynald Imbault, quien posteriormente estuvo bajo impedimento de salida del país pero igual se largó.

Inútiles fueron los acercamientos, comunicaciones y denuncias a los organismos pertinentes como Ositrán e Indecopi. Se tuvo que llegar a denunciar con pruebas de laboratorio cómo se estaban expendiendo artículos que no eran 925/1000 (sterling) en el aeropuerto diciendo que sí lo eran, y cómo se emitían facturas sin marcar el tipo de moneda de la venta, contraviniendo toda legalidad y dando posible lugar a un sospechoso juego de tipos de monedas en la contabilidad por obvios motivos.

Después de año y medio, la joyería en cuestión demostró su incapacidad de duración y mantenimiento como operador. Sólo entonces hubo un acercamiento de LAP, más por el abandono que por atención a los reclamos. Esto indica la poca atención brindada a la conservación y mantenimiento de la imagen del país.”

En la cancha

En marzo del 2003 finalmente Camusso consiguió un espacio a \$ 10,000 mensuales de alquiler y 26% de comisión sobre las ventas. Todas las chances de renegociación estaban cerradas y no hubo reconsideraciones en el inmediato plazo. El monto era alto y hasta abusivo. Entonces, como hoy, una casa en San Isidro se alquilaba por un máximo de \$ 4,000.

No dejó de ser indignante como inexplicable que se otorgara, por aquellas fechas, otro espacio de 6 a 7 mts. cuadrados más grande que el que rentaba Camusso y a \$ 8,000 mensuales a otra joyera.

¿Un lugar más grande comportaría, como es obvio entender de las proporciones, un alquiler más caro? ¿Cómo así la joyera pagaba menos?

En abril del 2004, el señor Ian Matheson reconoció personalmente que LAP había manejado mal el alquiler otorgado a Camusso y reajustó la renta mensual a US\$ 8 mil.

Segunda licitación y “cambian” condiciones

La licitación anterior (2001) debía durar hasta febrero del 2005. No fue así, se anunció con sorpresa el adelanto para el 10 de setiembre del 2004. Camusso que llevaba muy pocos meses de nuevo en el Duty Free, afrontó el reto.

Las condiciones diferían porque habían tornado mucho más exigentes.

Se demandaba un “derecho de llave” como pago y este debía ser el equivalente al 15% del monto total de las ventas proyectadas para los siguientes 5 años; el pago del 1% adicional al porcentaje ofrecido sobre las ventas para el marketing del Aeropuerto, entre otras lindezas.

LAP acredita, esta vez, como su Gerente General a Jaime Daly Arbulú y Gerente Comercial, Marcel Rodríguez.

Dilaciones sospechosas

La apertura de sobres debía ser el lunes 27 de setiembre del 2004, pero se postergó para el miércoles 29, día en que se informó que la buena pro había sido otorgada a Ideas Aplicadas S.A (Iaria) es decir, a la misma joyera a quien se la había premunido con beneficios discriminatorios con relación a Camusso meses antes!

La propietaria ya estaba solicitando currículas al personal de ventas de Camusso idos semanas antes de que se abrieran los sobres! Es decir ya sabía que iba a “ganar”? ¿Cómo así?

Ideas Aplicadas S.A., tiene su radio de acción en joyería y muy poco en orfebrería , además de no contar con fábrica propia sino de terceros al 100%; es decir, no es industrial.

Tampoco tenía 14 años de experiencia como operadora en el Duty Free y no poseía las bondades que Camusso por la obvia diferencia de 74 años en el mercado y en continua modernización, dando puestos de trabajo formal a 120 personas lo que significa que, a su vez, les permite sostener a 120 familias.

Desafortunadamente, esta vez, no se contó con mayor información. Además el sigilo fue mucho mayor, lo que dio mucho que pensar porque los secretos en licitaciones conducen, siempre y de modo inequívoco, a resultados altamente cuestionables.

Monopolios perjudiciales

¿Saben en la embajada alemana qué han estado haciendo diversos funcionarios de Fraport en el consorcio LAP y de nacionalidad germana? Was machen Sie mit Fraport? ¿Son estas inconductas legales en su país? No es así. A partir del 2000 han existido multas, puniciones y reprimendas para las empresas germanas que ien el exterior! violaban normas. **1** Es importante recordar los casos de Fraport en Uzbekistán, Manila (NAIA Terminal 3 Project) **2**, en la misma Alemania, Costa Rica.

Al promover irregularidades de esta naturaleza, LAP no contribuye no apoya a las empresas peruanas dentro de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez porque, a ojos vista, están los que no son y los que son, ya no están, como es el caso de Camusso.

¿Es la protección hacia el monopolio y el impedimento a la competencia libre, una fórmula rentable para los usuarios que debían tener la libertad de escoger lo que más les convenga en un amplio abanico de ofertas?

¿Porqué seguir respaldando acciones monopólicas?

Pero no a cualquier monopolio, al que está por raras influencias enquistado en el Aeropuerto Jorge Chávez y bajo la caparazón cómplice de LAP. ¿Porqué a unos sí y a otros no?

Desde Italia al Perú profundo

La tercera generación es la que tiene el dominio de las actividades comerciales de Camusso. La primera oleada vino de Italia, afincó aquí, sus hijos y nietos, todos ellos, nacieron en Perú y estos últimos hoy son ingenieros, artesanos, empresarios, dedicados al negocio de la platería fina como arte de exportación e ingenio nacionales. Pocos ejemplos interesantes de cómo es que echan pie firme sobre estos nuevos territorios y sin olvidar los ancestros, definitivamente, se instalan para ser parte del Perú profundo, e innovar constantemente, y de ello dan testimonio los trabajadores.

Reclamos en el desierto

Desde OSITRAN, INDECOPI, Congreso, ministros, comisiones legislativas, medios de comunicación, etc, Camusso acudió a estas diferentes instancias con el propósito de enterar a todo aquél que quisiera escuchar de los pormenores y detalles irregulares que mal orlaron estas licitaciones y favoritismos extraños. Pareció la voz bíblica que clamaba en el desierto. El tema objetivo es que la empresa está fuera del Duty Free del Aeropuerto Jorge Chávez y nadie atina a ciencia cierta a explicar las razones –o mejor dicho, sinrazones- que determinaron esta realidad inverosímil.

En buen romance, la empresa más antigua, la industria con más lauros ganados a pulso artesano en el tratamiento exquisito de la platería para mercado local y, sobre todo, internacional, con decenas de empleados y obreros, todos peruanos, fue impedida de seguir en el Duty Free donde había rendido competentes servicios durante trece años ininterrumpidos.

¿Persistencia en el yerro?

Digamos que hasta aquí la crónica de esta situación obtusa es parte del inmenso cúmulo de absurdos que hay en el país y en no pocas de sus concesiones, en este caso la que existe con múltiples problemas con LAP en el Aeropuerto Jorge Chávez. ¿Hay alguna ley que consagre que estos yerros deban persistir tal cual?

Si la situación de una empresa como Camusso apunta a circunstancias muy recientes que impiden que ésta logre competir en igualdad de condiciones con otras para ofrecer una alternativa distinta en el Duty Free del Jorge Chávez, ¿por causa de qué no le dan la oportunidad? ¿o es que los peruanos somos tan incapaces como para revisar las múltiples fallas en la concesión y dar caminos o soluciones que mejoren la atención al cliente y cautelen el porvenir de las 120 familias que representa Camusso?

OSITRAN permitió que LAP tuviera la libertad de escoger a las tiendas del Duty Free. Cuando Camusso ha inquirido por su participación se le ha contestado que no hay espacio. Lo inverosímil es que otras tiendas sí ingresan y ponen sus negocios. A esta práctica se la puede llamar discriminación que abona poco o nada por el prestigio ético del concesionario del Jorge Chávez.

El contrato de concesión estipula claramente que mientras haya suficiente espacio para que los interesados comerciales alquilen esas locaciones sin concurso

privado. Los espacios 18, 19 y 35 están libres. ¿Qué ocurre entonces? Hasta donde se conoce LAP no tiene respuestas satisfactorias y esto va en detrimento de su propio negocio.

Por otro lado, si LAP se queja que el 47.5% de los ingresos que paga al gobierno es alto, ¿por causa de qué monopolizan ciertos rubros (como la orfebrería y joyería) con un solo proveedor y no con varios? Es obvio que si hay más empresas operando, LAP recibirá más ingresos por alquileres y porcentajes y, tendría entonces, mayores recursos y se abstendrían de presionar al gobierno actual, como a los pasados, para reducir sus pagos al Estado.

Para muestra un botón: Ideas Aplicadas tiene itres tiendas! y monopoliza el sector. Así no se beneficia al usuario que no tiene más opciones de compra porque hay una sola tienda y si quiere hacer alguna operación por cajero vía banco, también, tiene como alternativa única, Interbank. ¿Quién puede explicar estos contrasentidos que destrozan las leyes del mercado?

¡Al grano, al grano!

¿No es hora de averiguar, aunque sea por curiosidad, la que genera una comprobada presencia de 80 años en el mercado, si Camusso puede servir aún al país vía la exposición de su tecnología propietaria en platería fina? Parece imposible negar que la empresa exporta sus productos y que al hacerlo trae divisas y también gestiona honestamente su permanencia en el mercado. ¿O estamos frente a una realidad increíble de tener una empresa peruana más apreciada en el exterior que en nuestra propia tierra?

Ni al loco menos cuerdo se le ocurriría pedir licencias que la ley prohíba expresamente. Sin embargo, sí se puede exigir que las oportunidades se otorguen para quienes quieran competir demostrando la bondad de sus fabricaciones industriales. Camusso ya estuvo 13 años en el Duty Free, ¿hay que seguir permitiendo el abuso que significa que no participen hoy en ese mismo recinto y en igualdad de condiciones con las otras tiendas que sí lo hacen? La ley del mercado es la competencia, entonces que se examine si es que esta parte de la concesión del Jorge Chávez, cuya integridad cuestiona este trabajo, es una excepción y funciona bien o es simplemente, una pieza más de la inmensa falacia que se creó bajo el pretexto que iba a traer ¡1400 millones de dólares de inversión! Mentira que ningún medio de comunicación se atreve a enderezar al lenguaraz y bocón ex ministro de Economía, Javier Silva Ruete, hoy guarecido en el Banco Mundial.

(1) Fraport engaña en Uzbekistán, Perú, noviembre 12, 2003 por Jarius Bondoc. “Autoridades alemanas evidencian sobornos internacionales hechos por el operador aeroportuario mas grande de Europa para hacerse del monopolio de aeropuertos en Asia Central y Latinoamérica. El dinero apuntaba como destinos Uzbekistán y Perú, tal como fue hecho hacia Manila en el 2001. Los involucrados: Arslan Rusmetow (dueño de la línea aérea de bandera); Karsten Kroll (deseaba ganar la buena pro para proveer como carguero al aeropuerto de Uzbekistán, Bernd Taskent (cabeza de Fraport, quien inició el proceso en junio del 2000, según Der Spiegel, conjuntamente con Dieter C. (quien firmó los contratos). Para el 2002, los investigadores obtuvieron suficiente evidencia de corrupción para acusar a Fraport y sus funcionarios. Entonces Roland Koch (presidente de Fraport) quien deseaba la reelección del Estado de Hesse, y para detener la investigación, acusó a Bernd y Dieter C. de haber actuado por su cuenta y los despidió. ¿Quién podría ser tan iluso como para creer que el presidente del directorio no estaba informado de los millones de euros (“bakshisk”= regalo en idioma uzbek) que habían sido destinados a Uzbekistán, Manila, etc?. Ver capítulo Señales de Alerta en este mismo manual.

(2) Caso Manila: cuando el gobierno de Filipinas quiso hurgar en el convenio de Fraport por el proyecto de NAIA 3, Fraport se dirigió al Banco Mundial y en forma amenazante informando que “Filipinas no estaba respetando los convenios internacionales”. Todos sabemos lo que eso implica y el perjuicio a nivel de préstamos que el BM puede ocasionar a naciones como Filipinas y Perú. ¿Será el ex ministro de Economía, Javier Silva Ruete, hoy en el BM, un papel tan destacado? Años atrás, este mismo personaje afirmó que la concesión del Jorge Chávez traería a Perú la astronómica suma de US\$ 1400 millones de dólares.

IV

SEÑALES DE ALERTA

Se publican múltiples artículos que escribí sobre la problemática aeroportuaria, la concesión del Jorge Chávez, el espacio aéreo nacional, las aerolíneas y el caso LAN, los cuestionamientos a sus protagonistas, muchos aún caminando libres de polvo y paja, hasta ocupando puestos de importancia en dependencias públicas e internacionales; otros ya fallecidos e incapaces de asumir el castigo por el rol delictuoso que les cupo vergonzosamente desempeñar en vida contra Perú y gran parte fue impresa en diversos diarios, en la red Internet y leídos en emisiones radiales. Cierto que jamás LAP se dignó contestar aplicando el control de daños más desvergonzado que se conozca en la historia de la infamia política latinoamericana.

2001

Lima Airport Partners y Jorge Chávez Villena pidió postergación de firma de concesión

En fecha tan temprana como el 2-2-2001, el entonces presidente de la Comisión de Infraestructura y Transporte del Congreso, Eduardo Villena exclamó: “Porqué tanto apuro en que el contrato sea suscrito el 14 de febrero, cuanto esto puede esperar y postergarse 30 días más, para que se haga un análisis del contrato”.

Además indicó: “que no se pretende interrumpir la llegada de inversiones extranjeras, pero que éstas deben ser con reglas claras y favorables para el país”. Agregó también que “tenemos un plazo muy corto para hacer un análisis de este contrato que estará vigente por 30 años. Hay que tener mucho cuidado. Los contratos del gobierno pasado (Fujimori) no han sido muy cristalinos, así que por eso debemos ser precavidos.

El Comercio consignó las enérgicas declaraciones del entonces ministro de Economía Javier Silva Ruete quien dijo: “El Estado peruano respeta los contratos que firma y lo vamos a firmar en la fecha establecida. Que esto quede absolutamente claro”.

El sub-decano glosó la siguiente opinión: “El absurdo anuncio hecho por la Comisión de Infraestructura de que se revisará el proceso de concesión del ae-

ropuerto Jorge Chávez le hace un gran daño a la nación, porque pone en duda la seriedad del Perú ante los inversionistas e incrementa el riesgo-país” y así lo señalaron Roque Benavides y Enrique Gubbins presidente de la Confederación de Instituciones Empresariales Privadas (Confiep) y de la Sociedad de Comercio Exterior (Comex)”.

Benavides abundó: “Creo que (la revisión) es una temeridad y le hace un daño enorme al país. Los congresistas están siguiendo criterios poco técnicos e incluso, podría haber una mano negra detrás de todo esto. El objetivo sería desestabilizar el país”.

Gubbins dijo: “Se está dando la impresión que somos un país que no cumple sus compromisos, en el que nada es permanente y que se invocan a concursos para no cumplirlos. Damos la impresión de ser un país del cuarto mundo”.

En alguna declaración, hoy absolutamente sin fundamento, Silva Ruete afirmó que LAP invertiría US\$ 1,500 millones de dólares en el aeropuerto, sin embargo, hace pocos días Alejandro Chang, presidente de Ositran, organismo supervisor de LAP, ha denunciado que la inversión hecha por esta empresa apenas si llega a los US\$ 3 millones de dólares, contradiciendo frontalmente lo afirmado por Casanova de LAP quien sostiene que son US\$ 17 millones los invertidos.

Ositran conoce al detalle los movimientos contables, porque así lo estipula el contrato de concesión, de Lima Airport Partners, empresita formada por Frankfurter-Bechtel-Cosapi y que tiene un capital social de S/. 10,000 (diez mil), de manera que es muy difícil que haya vertido tales expresiones sin un cabal conocimiento de causa.

Es de subrayarse que los parlamentarios de esta comisión congresal advirtieron las irregularidades que podrían haberse cometido y por tal motivo se dispusieron a investigar in extenso. Eduardo Villena fue personalmente a comunicar los resultados de su trabajo al presidente transitorio Valentín Paniagua recibiendo por toda respuesta: “déjalo así, luego se corrige con las addendas”. En esa oportunidad, dijo Villena, que había comprendido que la suerte estaba echada y que las autoridades oficiales sólo querían consagrar lo que su investigación reputaba como absolutamente irregular, anormal, perjudicial para el Perú.

La toma de contacto con el ingeniero Villena servirá para abundar en los detalles de este capítulo que bien ha sido tildado por nuestra publicación, y muchas otras, como un gran robo.

2002

¡Burradas en Aeronáutica Civil!

8-8-2002

El posible como absurdo nombramiento de Eduardo Flores del Castillo a la Dirección General de Aeronáutica Civil, DGAC, ha puesto los pelos de punta a más de uno. En el partido de gobierno le han impugnado frontalmente y se lo considera un elemento fujimorista, este tipo es nada más y nada menos el que otorgó los permisos de vuelo para que se fugara Vladimiro Montesinos. En lugar de un currículum, este prontuario pinta de cuerpo entero a Flores.

Pero ¡y he aquí la estupidez mayúscula!, sería Carlos Bruce el instigador principal de semejante desmadre por –caben las posibilidades- desconocimiento, mala información o –a lo Benavente y su famoso libro- intereses creados y culposos. ¿Tiene algo que decir el ministro de marras?

Flores del Castillo fue hombre de confianza de Alberto Pandolfi, fujimorista a quien aún no le cae el guante porque tiene buenos contactos y debido a que el procurador Ugaz no le involucró en sus investigaciones. Además, el hecho de estar casado con una señora Mercado, hermana del socio de Ugaz, pareciera ser una buena patente de corso.

Volvamos a Flores. Por recomendación de Pandolfi, en agosto del 2001, asumió funciones como gerente legal de Lima Airport Partners la minúscula empresa que se ganó un negocio gigante de varias decenas de millones de dólares, con un heroico capital social de apenas S/. 10,500 soles.

La pregunta es simple, ¿cómo podría un funcionario de empresa privada vincularse a un puesto estatal de altísima responsabilidad sin parecer un topo al servicio de sus exempleadores? La calidad moral de Flores del Castillo no es un dechado de honorabilidad que se diga y en consecuencia, esto constituye casi un baldón que el famosísimo Carlos Bruce estaría empujando a los más altos niveles.

También se ha barajado el nombre, para la dirección de la DGAC, de Abraham Ramírez Lituma, pero el susodicho mantuvo una ligazón bastante pronunciada con el excomandante de la FAP, Elesván Bello, hoy en prisión. Tampoco es un hombre que guarde reconocidos conocimientos sobre aviación como para asumir una tarea de esta naturaleza. Un nombramiento supuesto, equivaldría a

poner a un párvulo para que aprenda con la caída de aviones, a prevenir accidentes. ¡Qué disparate!

Los artesanos, entidades de turismo, comerciantes y empresarios vinculados con la aviación, han expresado su profunda extrañeza que Flores del Castillo esté siquiera considerado para un cargo en la DGAC y le han tildado de NO APTO.

¿Persistirán las mafias y sus cómplices en altos puestos en ubicar a un hombre NO APTO y descalificado moralmente en la DGAC?

Si así fuere, habrá que protestar y en voz alta, acusando a los que resulten fautores de esta probable burrada en la aviación civil.

Aeronáutica: ¿botín político?

9-8-2002

El sólo hecho de pertenecer a Acción Popular, haber sido diputado por esa exangue colectividad política diz que en la oposición, ser piloto aéreo y amigo personal de Raúl Diez Canseco, ¿son galardones suficientes como para que Wilson Benzaquén sea ubicado como responsable de la Dirección General de Aeronáutica Civil? Si usted coloca a un niño como controlador de vuelos, los aviones se caen uno tras otro y el simple razonamiento indica que el dicho nor-teño de qué sabe el burro de alfajores comprueba su verdad ineluctable en este caso que amenaza convertirse en un escándalo político.

Afirma el señor Manuel Alfredo Ramos Vera, Director de la Asociación de Empresas Aéreas, en carta dirigida hoy viernes 9 al secretario general colegiado de Perú Posible, Carlos Bruce: "sabemos que fuertes intereses económicos que no son peruanos habrían logrado que usted como secretario colegiado de PP haya apoyado al candidato de Acción Popular que no tiene título profesional universitario y no tiene el nivel profesional, el prestigio internacional y el consenso del sector privado peruano..... ¿Qué intereses económicos están detrás de esta aberración política que perjudicará la creación de puestos de trabajo y en la que usted apoya al candidato de AP?".

En primer término, hay que aclararle al señor Ramos Vera que aquí hay un tema absolutamente superior a cualquier interés partidario sea del signo que fuese. El problema del Perú no es una repartija de puestos según el color político, es, evidentemente, un tema de altísimo interés público y para el cual se requiere

hombres de probada eficacia profesional y títulos aptos para un cargo como el de Director General de Aeronáutica Civil. ¿O queremos que el país comience a ser el ejemplo de la aberración que puede significar que se nos caigan aviones todos los días? ¡Qué desastre el que nos aguarda si priman los intereses políticos por encima de los requerimientos imprescindibles de calidad y solvencia moral que son importantes para este como para cualquier otro puesto.

Bruce ha sido acusado de favorecer a Wilson Benzaquén, oscuro exparlamentario de quien nadie se acuerda por motivo alguno, siquiera el más mínimo. La APEA sostiene que conoce que hay intereses económicos en este respaldo. La imputación es sumamente grave porque presume de un hecho doloso que en el que habría metido la mano del señor Bruce. Si esto es cierto o no, corresponde, ahora más que nunca, que Bruce aclare públicamente su posición y deslinde cualquier vínculo o ligazón con Benzaquén.

Otro camino orienta a especular que hay una fuerte relación entre los siguientes tópicos: Acción Popular, DGAC, Chincheros, Lima Airport Partners e impunidad total. Wilson Benzaquén es militante de Acción Popular como lo es el padrino de aviones chilenos de LAN, Raúl Diez Canseco. La DGAC pareciera haberse convertido en una parte del botín correspondiente al fautor del contrato de Camisea, Valentín Paniagua. Chincheros es un aeropuerto absurdo sin basamento técnico y cuya propiedad en tierras donde se construiría el aeropuerto es del exsenador Gastón Acurio y Lima Airport Partners es una empresita de S/. 10,500 soles que se “ganó” la concesión de un negocio gigante de varias decenas de millones de dólares porque tenía entre sus socios nada menos que a Pedro Pablo Kuczynski. ¿Quién castiga todas estas irregularidades si se pone al gato Benzaquén de despensero? Obviamente que nadie.

2003

Ayuda-Memoria participación irregular de PPK en ayuda de Lima Airport Partners-LAP/Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

29-1-2003

- 1) El 23-1-2001 se constituye LAP (Lima Airport Partners) y con los socios siguientes: Flughafen Aktiengesellschaft (representada por Aletta von Massenbach); Bechtel Enterprises International Limited (representada por Alberto Romeu) y Cosapi S.A. (representada por Walter Piazza de la Jara) con capital inicial de S/. 10 mil soles. En Cosapi, era director Pedro Pablo Kuczynski.

2) El martes 11 de junio en Normas Legales de El Peruano y en la página 224409 aparece el Decreto de Urgencia No. 028-2002, por el cual autoriza al MEF a garantizar a Corpac S.A. y Lima Airport Partners SRL, montos no cubiertos por pólizas de responsabilidad civil disponibles en el mercado para cobertura por riesgos de operaciones aeroportuarias.

Es interesante reseñar lo que se dice, a modo de antecedentes, en el antecedido Decreto de Urgencia:

Considerando:

Que, por Decreto de Urgencia No. 113-2001 publicado el 28 de setiembre 2001, se autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas a garantizar a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial SA., CORPAC S.A. y a Lima Airport Partners SRL, en su calidad de operadores de los aeródromos públicos del país, un porcentaje de los montos de cobertura por riesgo a que se contrae la cláusula AVN52C de la póliza de responsabilidad civil contratada, vigente al 10 de setiembre del 2001 hasta que las referidas empresas lograsen contratar la citada cobertura o la que la sustituyese, o por un plazo de 30 días calendario, lo que ocurriera primero;

Que mediante Decreto de Urgencia No. 121-2001, publicado el 27 de octubre de 2001, se autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas a prorrogar la garantía otorgada de acuerdo a lo dispuesto por Decreto de Urgencia No. 113-2001 hasta que Corpac S.A. y Lima Airport Partners SRL, lograsen contratar la Cláusula AVN52C o la que la sustituyese o por un plazo que no podría exceder los 45 días calendario;

Que, mediante Decreto de Urgencia No. 132-2001, publicado el 14 de diciembre de 2001, se autorizó al Ministerio de Economía y Finanzas a garantizar a las empresas Corpac S. A. y Lima Airport Partners SRL, los montos no cubiertos por las pólizas de responsabilidad civil disponibles en el mercado para la cobertura de los riesgos a que se contrae la Cláusula AVN52C o la que la sustituyese o por un plazo que no podría exceder de 180 días calendario;

Que, estando próximo a vencerse el plazo señalado en el Decreto de Urgencia No. 132-2001, las citadas empresas han solicitado una prórroga a la autorización otorgada al Ministerio de Economía y Finanzas teniendo en cuenta que, si bien es cierto, actualmente es posible obtener la nueva Cláusula AVN52C, el monto máximo de la misma no cubre suficientemente los montos requeridos; por lo que siendo de interés nacional garantizar la continuidad de la prestación de los servi-

cios públicos de transporte aéreo dentro de la normalidad establecida, se requiere dictar medidas extraordinarias de carácter económico financiero que garanticen las operaciones aeroportuarias en las condiciones adecuadas, siendo necesario continuar garantizando la prestación de los servicios públicos de transportes aéreos;

Decreta:

Autorícese al MEF a garantizar a la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial S.A. –Corpac S.A.- y a Lima Airport Partners SRL, los montos no cubiertos por las pólizas de Responsabilidad Civil disponibles en el mercado para cobertura por los riesgos a que se contrae la Cláusula AVN52C o la que la sustituya, en los mismos porcentajes establecidos en los Artículos 1 y 2 del Decreto de Urgencia No. 113-2001

Firman: Alejandro Toledo; Roberto Dañino Zapata y Pedro Pablo Kuczynski.

Observaciones:

- 1) La concesión fue hecha con postor único a LAP. ¿Qué tenía que poner el Estado en coberturas de pólizas si el supuesto de la concesión fue que esta empresa traía capital fresco?
- 2) Nótese que Corpac, que ya no tenía –ni tiene- competencia alguna en la concesión, es puesta en todos los decretos que autorizan la cobertura de pólizas.
- 3) El 10 de diciembre del 2001, Lima Airport Partners, LAP, se dirige por carta al ministro de Economía y Finanzas, PPK, pidiendo dinero para la cobertura de las pólizas, y el 14 de diciembre, es decir, menos de cinco días después, se publica la autorización vía el Decreto de Urgencia 132-2001 a que se hace referencia in extenso líneas antes.
- 4) En todos los años precedentes, en documentación periodística disponible, hay expresiones públicas de apoyo irrestricto prestado a LAP por PPK aun cuando el monopolio ejercido por esta empresa ha incumplido detalles del contrato de concesión y encarecido los servicios ocasionando la protesta de usuarios y empresas laterales.

Tránsito aéreo: boccato di cardinale

29-1-2003

¿Predica ahora el programa Rumbo Económico de Canal N, que el control del tránsito aéreo sea privatizado en un país con fronteras por doquier, con un grave

problema de narcotráfico y con varias empresas hambrientas de hacerse de ganancias pingues y no cumplir las cláusulas de inversión estipuladas porque así lo “dicta” la globalización? Va quedando claro, y con descaro, quién es quién, en este juego de apetitos que se pregonan con una irresponsabilidad anti-nacional.

He dicho que detrás de estos desmanes hay una sola razón poderosísima que paga bien a programas y conductores, periodistas rúbulas y mercenarios: distraer la atención pública sobre el inminente NO cumplimiento del contrato de concesión del Aeropuerto Jorge Chávez por parte de Lima Airport Partners que tiene que demostrar el próximo 14 de febrero una inversión de varias decenas de millones de dólares que, por supuesto, NO ha hecho, ni por asomo.

Ahora los poderosos intereses orbitantes alrededor de la aviación civil no están satisfechos con procurar el cataclismo de Corpac como lo establece el “estudio” de Currie & Brown/Mason que propone la creación de un fondo fiduciario destinado al pago de la cuota anual a la empresa que gane la concesión y a subsidiar los aeropuertos no concesionados. ¡No! Los mandamases de lobbies también quieren almorzarse el control del tránsito aéreo en el Perú y por eso Rumbo Económico proclama urbi et orbi, su “extrañeza” que Perú Posible, el FIM e independientes otorgaran su espaldarazo a la gestión de Corpac en ocasión de haberse presentado el ministro Reátegui.

Sólo en Nueva Zelandia y en parte de Canadá, existe la privatización el control del tránsito aéreo siendo en el resto del mundo bajo la supervisión gubernamental. El Perú tiene un territorio de dimensiones enormes, límite con cinco países y un criminal fenómeno de narcotráfico compra-consciencias, licencias y toda clase de permisos que sirvan para el vil negocio. ¿Qué ocurriría en caso de guerra exterior? Simplemente un desastre si el Estado no estuviera en capacidad de orientar la nación a través de un control eficiente de la aeronavegación y la detección de naves enemigas en nuestros cielos.

Además, el Estado tiene por ley el control del tránsito aéreo, las radiocomunicaciones aeronáuticas y las ayudas de navegación. Esta normatividad nace en 1943 y se revalida con la ley 24882 dada por el Congreso en 1988 y la misma ley 27261, ley de aeronáutica civil, vigente desde mayo del 2000, sostiene en su artículo 9, inciso j) que el control del tránsito aéreo establece que la conservación y control de los servicios de ayuda a la navegación aérea, radiocomunicaciones, aeronáutica y control del tránsito aéreo, sólo lo puede dar una entidad del Estado, es decir, Corpac.

Proinversión contrató a Currie & Brown/Mason y le pagó US\$ 400 mil dólares por un estudio que, según fuentes autorizadas, era información estadística y confidencial hasta en un 90% de Corpac, por tanto, ¿cómo es que se hizo este negociado? Más aún, Robert Mc Donald, ex-gerente de Corpac y ahora funcionario de Proinversión, sería el fautor de la siguiente expresión no desmentida: “vamos a colgarnos del accidente del Fokker para acelerar la privatización”.

Todo coincide, Proinversión paga un “análisis” que va contra Corpac porque una conclusión así la borra de un plumazo. Mc Donald fue expectorado de Corpac por irregularidades múltiples y ahora trabaja en Proinversión y hoy nuevos grupos también promueven la privatización del control del tránsito aéreo. No sorprenda, pues, si en un futuro no muy lejano tengamos a barones del narcotráfico internacional y a bandas de delincuentes volando como Pedro por su casa en los cielos peruanos.

¿Chang de Ositrán, es asalariado de Lima Airport Partners?

2-2-2003

Concesión de Jorge Chávez es un fraude

¿Desde cuándo el Estado peruano es agente del consorcio Lima Airport Partners (Frankfurter Flughafen, Cosapi, Bechtel)? El presidente de Ositrán, Alejandro Chang ha referido que “ese organismo, junto con el MTC, revisan el contrato de la compañía LAP, concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez, a fin de introducir una adenda que permita que dos entidades internacionales puedan financiar los US\$ 106 millones que requiere dicho concesionario para cumplir con su compromiso contractual y concretar sus inversiones en el primer terminal aéreo del Perú”. En buen castellano, LAP, no tiene ni por asomo, dinero, tampoco ningún crédito aprobado y necesita, con urgencia de enfermo terminal, de alguna ayudita foránea y por ello quiere que le prolonguen su contrato. La pregunta es ¿para qué? ¿para seguir incumpliendo si no obtienen dólares de nadie?

¿Aval del Estado?

El mismo funcionario sostiene que “LAP si bien había pedido una garantía del Gobierno para concretar su cronograma de inversiones, actualmente está coordinando con el MTC para modificar su contrato de concesión, a fin de que se incorporen nuevas condiciones solicitadas por parte de Opic (Organismo del gobierno de EEUU que financia a empresas privadas), y de la KfW (Banco del gobierno alemán que financia al sector privado), entidades que ahora están

financiando a LAP, con lo cual –anotó- ya no sería necesario el aval del Estado”. ¡Qué simpático! Si esos bancos le prestan los US\$ 100 millones que buscan desesperadamente y en las nuevas condiciones (que nadie conoce), entonces pueden desestimar el aval del Estado peruano. ¿No es acaso LAP la concesionaria del Jorge Chávez? ¿y si es así, en virtud de qué tienen que comprometer al Estado concesionador, el Perú, en sus finanzas que por lo visto son bastante anémicas?

Cuchara en sopa ajena

Dice más el señor Chang (y hay que preguntarle ¿para quién trabaja?) que “actualmente Ositran se está reuniendo con Opic, KFW y el MTC para ver el pedido de esas entidades para que se modifique el contrato de concesión, a fin de que puedan intervenir ante cualquier incumplimiento por parte de LAP (¿?)..... Por ejemplo, si LAP no puede renovar una póliza de seguros, ellos la renuevan. En general, tratan de que no caduque la concesión por un lado, y por el otro tratan de que su plata les sea devuelta”. En palabras simples: como LAP es una empresita muy débil necesita padrinos foráneos que le salven una concesión que empieza a oler mal, muy mal. ¿Como así que luego de suscribir un contrato hay que apelar a otras empresas para que los salven del agua que tienen hasta el cuello? Si LAP firmó (y lo hizo con un capital social de apenas S/. 10,000 nuevos soles) un contrato, tiene que demostrar nada menos que la cantidad de US\$ 44 millones de dólares invertidos al 14 de febrero próximo. Y todo indica que no tiene dinero.

Los números hablan

A la fecha, según el cuadro de Ositran presentado públicamente, LAP ha invertido la cantidad de US\$ 11'704,970.18. Quiere decir que hay que celebrar jubilosamente que al 31 de enero sólo habrían arriesgado esa suma, sin embargo de lo cual, hay una distancia sideral con respecto a los US\$ 44 millones que se pacta en el contrato. ¿Sería ocioso aventurar la presunción que LAP no va a conseguir los US\$ 33 millones que le faltan para la quincena de febrero? ¿hay alguna entidad en el mundo capaz de prestar a LAP en estas condiciones?

Chang contra Chang

En carta oficial dirigida por Alejandro Chang a Alberto Sanabria, entonces viceministro de Transportes, se dice en uno de sus párrafos: “La ejecución del Cronograma de Inversiones previsto en el Anexo No. 6 del Contrato de Concesión

se encuentra retrasado, habiendo cumplido con la obligación contractual relacionada al plazo de 180 días y con el inicio de obras correspondientes al primer año”. Dijo también Chang que si LAP no cumple con invertir los US\$ 100 millones hasta agosto del 2003, ésta tendrá que pagar el 30% como multa por el saldo no invertido. ¿Como así que ahora Chang se muestra simpático a LAP y oficia de intermediario protector de LAP para que se le extiendan los plazos y para que su concesión no caduque por falta de cumplimiento. ¿Es Ositrán, una entidad oficial comisionada para rescatar empresas insolventes que no pueden cumplir sus obligaciones contractuales y que encima de ello, se les extiendan los plazos a ver si alguien se apiada de ellos en el controvertido mundo financiero vigente?

Compromisos de inversión

En la cláusula 5.6.1.1 del contrato de concesión entre el Estado peruano y LAP, se dice: “Durante los primeros cuarenta y dos (42) meses contados a partir de la fecha de cierre (agosto del 2000), el concesionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100’000,000 (cien millones de dólares) del total presupuestado para la construcción de las mejoras obligatorias correspondientes al período inicial, conforme al anexo 6 del presente contrato.

El **INCUMPLIMIENTO** del concesionario de la inversión mínima a que se refiere el párrafo precedente no será causal de caducidad de la concesión. Sin embargo, de verificarse dicho incumplimiento, el concesionario deberá pagar una penalidad equivalente al 30% del monto dejado de invertir para ese período; sin perjuicio de la aplicación de la penalidad establecida en la cláusula 5.8 del presente contrato”.

Cláusula penal

5.8: “En el caso que el concesionario no efectúe las mejoras obligatorias y/o las mejoras complementarias según lo previsto en la cláusula 5.6 y 5.7, además del derecho del concedente por dar por terminada la concesión de acuerdo a la cláusula 15 del presente contrato y los demás derechos del concedente de acuerdo con el presente contrato o las leyes aplicables, el concesionario pagará al concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad durante los períodos señalados a continuación: Período inicial: 100% del monto que se requiera para efectuar las mejoras no llevadas a cabo; Período remanente de la vigencia de la concesión: 100% del monto que se requiera para efectuar

las mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del período remanente de vigencia de la concesión”.

Padrinazgos extraños

Por alguna razón más bien inverosímil en la aeronáutica, se pretende hacer creer que la cosmética exterior de un aeropuerto deviene en su rentabilidad o en la inversión requerida y generadora de divisas para el Perú. Si ese fuera el caso, entonces habría que embellecer el Aeropuerto de Anta, Ancash y dotarlo de mármoles, aire acondicionado o calefacción y ello significaría, en esta lógica ramplona que esa dependencia atraería decenas de miles de turistas. O para el caso, supongamos a Huancayo. A cualquiera de estos dos anteriores destinos resulta muy atractivo arribar por tierra, en el goce inolvidable de paisajes y de carreteras bastante bien mantenidas amén de costos muy, pero muy bajos. ¿Dónde están las inversiones que dice LAP haber hecho en nuestro primer terminal que a todas luces son simple cosmética? ¿o los que ofrecen a través de conferencias de prensa muy bien apadrinada por funcionarios del actual gobierno cuando el tema de fondo es saber si están cumpliendo el contrato de concesión hecho en el último tramo de muerte de la dictadura fujimorista?

Investigaciones urgentes

De buena fuente se ha logrado establecer que el pretexto argüido por LAP para no construir la segunda pista del Jorge Chávez y que se refiere a que los terrenos adyacentes no han sido aún expropiados por el Estado obedecería a intereses subalternos. Primero: hay un ex-presidente del directorio de Corpac, Francisco García Calderón que sería el propietario de tierras las que aparentemente compró a muy bajo precio para especular a posteriori cuando el requerimiento se hiciera urgente, además este sujeto estaría infiltrado hoy en Essalud, como también sería la situación de la ex-funcionaria de Corpac, Lily Iwasaki; segundo: la propia LAP estaría empujando la no resolución de estas circunstancias porque entonces se allanaría el camino para la construcción de la pista, hecho considerado “no rentable” en las actuales perspectivas que pasan por la solicitud (y así lo ha reconocido Chang) de aplazamientos y más dilaciones perjudiciales al Estado peruano. La pregunta obligatoria es la siguiente, si la pista actual del Jorge Chávez sólo aguanta hasta el 2006 ¿qué va a pasar luego de ese año, si su majestad LAP tiene previsto “construir” la segunda a partir del 2012? ¿se trasladará el intenso tráfico aéreo de Lima a Pisco?, ¿nos quedamos sin aeropuerto?

¿Qué está haciendo la Comisión parlamentaria encargada de investigar sobre el progreso de la concesión hecha a LAP y que fuera cuestionada en su integridad por la sociedad civil que inquiera por los supuestos beneficios que hasta hoy no se ven?

Alzas y más alzas

A LAP se le concede (en la convicción que no tienen dinero) la autorización para que alcen el TUUA, tasa aeroportuaria, tema que no alcanza a los terminales administrados por Corpac. ¿Cuál la causa de esta evidente discriminación? Lo propio ha ocurrido en lo referido a carga, originando la natural protesta de las empresas del rubro. Es posible que una ceguera colectiva afecte a los usuarios del Jorge Chávez porque no se notan las supuestas mejoras argüidas por LAP, a menos que ellos califiquen de tales a la pintura de las paredes, a la cera que usan y a la seguridad que dicen proporcionar.

¿Cuál es la estabilidad jurídica?

Si usted hace un contrato está obligado a cumplir las cláusulas y si no es así, resolver el vínculo. ¿De dónde nace la supuesta legitimidad de LAP para modificar el contrato de concesión porque no tiene dinero para honrar una obligación millonaria? Recuérdese que este trato entre Perú y un consorcio microscópico fue uno de los últimos estertores fabricados en la legalidad fujimorista. Así, Bechtel, Frankfurter Flughafen y Cosapi se unieron y juntaron fuerzas y entusiasmos e hicieron el consorcio Lima Airport Partners cuyo capital social fue de impresionantes S/. 10,000 (diez mil nuevos soles) para manejar operaciones por cientos de millones de dólares por los próximos 30 años. Todo indica el pobrísimo y mísero concepto en que nos tienen las empresas extranjeras.

El entonces ministro de Economía, Javier Silva Ruete, por coincidencia hoy también en el cargo, afirmó que con la firma de la concesión con LAP se invertirían US\$ 1,200 millones de dólares en el Perú. ¿Seguirá sosteniendo semejante exageración el siempre bien informado Silva?

Cuando Pedro Pablo Kuczynski fue ministro de Economía y también accionista de Cosapi (por alguna casualidad integrante del consorcio LAP) hizo cuanto estuvo a su alcance para no molestar ni cuestionar a su socia, pero Cosapi es una empresa en mal estado y con finanzas más bien delicadas.

¿Cómo así que se puede modificar una concesión y nadie dice nada, ni parlamentarios, ministros, periodistas?

Si Lima Airport Partners no puede cumplir con el contrato de concesión, ¿qué espera el Estado para multarla o para, la decisión idónea, anular este contrato y llamar a una nueva licitación internacional con empresas serias y con fondos y mientras tanto entregar Jorge Chávez a Corpac?

Recuérdese: cuando Corpac tuvo a su cargo Jorge Chávez, éste arrojó ganancias que permitieron reinversión de utilidades en los demás terminales a su cargo, así como la subvención a los aeropuertos deficitarios.

El veredicto de la caja negra

3-2-2003

Fue error humano el lamentable hecho ocurrido con el avión Fokker de Tans el pasado 9 de enero en Amazonas. El trunco vuelo hacia Chachapoyas chocó con un cerro y no logró culminar la faena. Se abrió en ese momento un instante doloroso y el Perú tuvo que llorar desconsoladamente la muerte de 46 personas. El presidente Toledo había dejado entrever que un yerro generó la tragedia. Y otro tanto hizo el doctor Julián Palacín, presidente del Directorio de Corpac. Ambos tuvieron razón.

Casi siempre, por lo menos así lo dicen los porcentajes mayoritarios en impases aeronáuticos, la distracción, stress o mala maniobra es atribuible a los pilotos. Este caso es uno de ellos. Sírvanos de lección y para que no se repita bien haría la prensa y supuestos especialistas en leer atentamente algunas conclusiones inequívocas.

Mientras que en los Estados Unidos, todas las cadenas noticiosas informaron con prudencia y pesar la desintegración del Columbia, haciendo causa común y mostrando responsabilidad en una nación que ya conocía esta clase de accidentes (antes fue el Challenger y uno de los Apolos), aquí se pretendió hacer leña y añicos a una entidad que no tenía –ni tiene- nada que ver con el hecho. Según la ley, y así está escrito, la Dirección General de Aeronáutica, DGAC, que está bajo el mando de Wilson Benzaquén, es la comisionada de todo lo referido a su campo en todos los aeropuertos del país.

La campaña contra una entidad del Estado, como es Corpac, ha obtenido resultados al revés: 40% de cancelaciones del sector turismo que genera divisas e ingresos para el Perú. ¡Esto sí que es una calamidad! ¡y de las más monstruosas! ¿Quién o quiénes se esconden sobre este monumental edificio de calumnias, barbaridades, afirmaciones sin sustento, declaraciones hechizas? Hay que lle-

var a cabo una investigación muy severa, aquí han habido gallinazos hundiendo el pico sobre los restos humanos de 46 compatriotas. ¡Y esto es inaceptable! Desde todo punto de vista.

He sostenido una tesis: se pretende ocultar el incumplimiento de Lima Airport Partners del contrato de concesión que la obliga a demostrar una inversión al 14 de febrero de más de US\$ 40 millones de dólares. Ositran sólo les ha reconocido US\$ 11 millones, de manera que faltan 33 millones más. ¿Qué va a hacer Ositran una vez comprobado el incumplimiento de la concesionaria?

¿Por causa de qué no se echa, de una vez por todas, al canasto a esa firma, Lima Airport Partners, y se convoca a una nueva licitación internacional con postores poderosos y firmes? LAP dice que aspira a un préstamo de un banco alemán y también uno norteamericano, pero los días pasan y nada de nada. Hasta han hablado de una campaña de bonos públicos para levantar fondos. Entonces es posible deducir que este consorcio, que tiene un capital social de apenas US\$ 30 mil, no tiene capacidad para tener una concesión que maneja cientos de millones de dólares. El accidente cayó de perillas para disimular inconductas e incumplimientos y así viene ocurriendo.

Un país no puede permitir que su prensa actúe con el cinismo errático y destructor conque lo ha hecho, porque entonces producimos barbaridades y estupideces a granel. Basta y sobra el dolor que nos causó la caída del Fokker como para que unos idiotas se presten a campañas de demolición que le hacen daño al país como tal. ¿Quién nos devuelve a esos cientos de turistas que se asustaron por la falacia aquella de que somos una nación con aeropuertos inseguros?

¿Torre Tagle también privatiza aeropuertos?

6-2-2003

¿Desde cuándo el “estudio” de factibilidad del aeropuerto de Chinchero y el plan maestro para la concesión de 18 aeropuertos regionales, hecho por la firma inglesa Currie & Brown/Mason es el documento oficial del Estado peruano en esta materia? Hasta donde se sabe no es más que una aproximación y por la cual el Estado ha pagado la friolera de US\$ 400,000 dólares. Por eso, ¿qué hacía el embajador peruano en el Reino Unido, Armando Lecaros, presentando a Robert MacDonald de Proinversión ante ejecutivos de operadores británicos como si se tratara del frontis definitivo de la política del Perú en materia de aeronáutica? ¿O también Torre Tagle se metió de lleno en las privatizaciones?

Proinversión informa que “Luego de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se viene efectuando la Promoción de la Inversión en los aeropuertos del Perú que actualmente se encuentran operativos y ubicados a lo largo y ancho del país”. Nótese que el texto de esta entidad hace alusión directa a un período de evaluación. Por ningún lado se expresa que es el horizonte definitivo del Estado peruano.

Currie & Brown bajo el epígrafe: A Public-Private Partnership for Peru's Regional Airport dice lo siguiente: “The Peruvian Government has appointed Currie & Brown and law firm Masons to advise it in relation to the development of the new Chinchero International Airport and the country's master concession plan for regional airports”. El señor Charles Longstaff de la embajada británica en Buenos Aires, dice: “This contract is possibly the first PFI business won by British consultants in Latin America. British PFI specialists have now got the “foot in the door” in Latin America and I am confident further business will develop. Well done Peru”. Lo que en castellano significa que “El gobierno peruano ha tomado contacto con Currie & Brown y la firma legal Masons para consultoría en relación al desarrollo del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero y el plan maestro para la concesión de los aeropuertos regionales.....Este contrato es el primero de su tipo obtenido en Latinoamérica.....hemos puesto el pie en la puerta y estoy seguro que desarrollaremos más negocios”.

Ahora se entiende la razón por la que Currie & Brown/Masons se llevó a Robert MacDonald a su sede en Londres (como parte de su periplo por Europa) para que con la embajada del Perú en el Reino Unido hablara sobre Business Opportunities in the Airport Sector (Oportunidades de negocios en el sector aeroportuario) y que nuestro representante en ese país, en nombre del Estado peruano y de la flamante política privatizadora de Torre Tagle, presentara a MacDonald como portavoz fidedigno y autorizado. Lo que nadie sabe es ¿desde cuándo es ésta la política oficial del Perú en la materia? ¿Sería tan amable el canciller Allan Wagner de darnos la información correspondiente?

Proinversión se ganó US\$ 400,000 dólares para un “estudio” cuyo 90% de material estadístico era propiedad de Corpac. Hasta hace poco tiempo Robert MacDonald trabajaba en Corpac como gerente general y era a la vez (iqué tal sinvergüenza!) responsable de la privatización en.....¡Proinversión!, por eso casi nunca estaba donde debía y ordenaba el traslado de los documentos de Corpac a su empleadora paralela. ¡Un descarado a prueba de balas! Todo calza a la perfección. Por eso, hoy más que nunca, la tragedia del Fokker de Tans el 9 de enero, habría servido como detonante a las expresiones de MacDonald quien

sostuvo que “había que colgarse del accidente para acelerar la privatización”. El mismo personaje de marras reconocía un proceso en ciernes y en modo alguno en forma definitiva.

¿Con qué autoridad un embajador se toma la libertad de sostener que el Perú ya tiene política aeroportuaria y de privatizaciones si ni siquiera esta actualización de estudios ha sido revisada por el Congreso cuyo presidente Carlos Ferrero Costa recibiera los documentos el 11-6-2002 como lo informa Proinversión? ¿La política argentina de los militares: primero dispara y después pregunta por la identificación? ¡A otro perro con ese hueso!

Cuando se revisa información sobre Currie & Brown y se verifica su experiencia en aeropuertos uno se encuentra con la sorpresa que la única que tienen se refiere al.....Perú. Antes de eso, nada de nada. ¿Con qué criterio se escogió a esta empresa sub-contratista de planes ultra-rápidos como éste y que empleó a ingenieros argentinos muchos de los cuales tuvieron que irse del Perú sin la paga correspondiente? No sólo los latinos practican el perro muerto tan criollo como insolente.

¿Puede reemplazar Proinversión al Estado peruano y actuar por la libre y propiciar que sus funcionarios se presenten en nombre de acuerdos que no han sido consagrados oficialmente, publicados y sancionados según las prácticas comunes e imprescindibles? ¿Se ha convertido el regalo a precios de feria del patrimonio nacional, en una práctica del Estado peruano como así parece insinuarlo y publicarlo Proinversión? ¡Qué disparate!

Lima Airport Partners: mentiras, mínima inversión y ganancias abusivas 9-2-2003

Un cronograma ofrecido por LAP, luego de más de 3 aplazamientos en el cumplimiento del contrato de concesión del Jorge Chávez, señaló que al 1 de febrero vigente, la empresita iba a invertir US\$ 44 millones. En noviembre del 2002 se dieron cuenta que se habían ido de lengua y que el asunto no era tan real como el optimismo desbordante, que no dinero, exultaba y redujeron la oferta US\$ 20 millones. Sin embargo, a pocos días del segundo aniversario (14) del regalo en forma de concesión que se hiciera a LAP de nuestro primer terminal, Ositran apenas si les reconoce una inversión de US\$ 11 millones. En castellano mondo y lirondo: LAP mintió a sabiendas que una u otra cifra eran tan sólo expresiones vacías, sin pizca de verdad. La crónica fue publicada por El Comercio el viernes 13 de diciembre del 2002.

¿Campañas malintencionadas?

LAP publicó en diversos diarios un aviso bajo el epígrafe: ***Déjenos invertir y modernizar el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez***. Muy bien. Se afirma en el documento que “LAP invertirá hasta diciembre del 2004, US\$ 180 millones de dólares.....para ejecutar dicha inversión, LAP está en proceso de culminar un préstamo por US\$ 106 millones con las entidades financieras Overseas Private Investment (OPIC) de Estados Unidos, y Kreditanstalt fur Wiederaufbau (KFW) de Alemania.

Sobre el particular ha dicho el presidente de Ositran, Alejandro Chang, “que el gobierno no es aval del préstamo de LAP....ratificó más bien que el MTC es el que evaluará si hace modificaciones al contrato de concesión en caso de aceptar que se incluyan los requisitos que piden OPIC y KFW para otorgar el préstamo de US\$ 106 millones a LAP. Igualmente, Chang afirmó que en octubre pasado (2002) fueron las dos entidades las que pidieron que el crédito fuera suscrito por el Estado, las entidades financieras y el concesionario, a lo cual Ositran **SE NEGO**”.

¿Para qué queremos a LAP?

Si OPIC y KFW están subrayando lo imprescindible del aval del Estado peruano en el préstamo de la concesionaria LAP por el orden de US\$ 106 millones de dólares y dice la entidad supervisora Ositran que ya anteriormente se ha negado, queda claro que hay un impase delicado y casi imposible de solucionar. De lo que se colige que LAP no conseguiría el dinero de que carece y entonces incumpliría, desde todo punto de vista, el contrato.

¿Para qué queremos a LAP, firma endeble, anémica, que apenas tiene un capital social de S/. 105 mil soles, de intermediaria, si el Estado puede contratar directamente con OPIC y KFW? En lugar de un puente de dudosa capacidad económica y financiera, es mejor resolver el contrato con LAP porque ha demostrado hasta la saciedad que es una empresa microscópica, mentirosa y que nunca tuvo, ni tiene, capacidad para manejar una concesión como la que hechizadamente consiguió como única postora el 2001. Y entregar la administración del Jorge Chávez a Corpac.

El mentiroso Casanova

Es tan endeble este asunto del préstamo con OPIC y KFW que el asalariado

ibérico de LAP, Juan Antonio Casanova San Simón, había anunciado para el 15 de enero pasado la suscripción del préstamo. Ese 15 llegó y este mentiroso dijo que nunca hubo un plazo y sostuvo que “el contrato financiero se firmará el día que todo esté listo.....pero creo que debe quedar formalizado en no más de un mes”.

Precisamente porque LAP es una firma de apenas S/. 105,750 nuevos soles de capital social, según consta en la Oficina Registral de Lima y Callao en la partida No. 11250416 en el rubro aumento de capital y modificación del Estatuto, es que OPIC y KFW demandan como condición obligatoria de cualquier entendimiento que el Estado peruano avale la operación. ¿Y si la empresucha de eximio capital no cumple, quién se queda con la obligación de los US\$ 106 millones de dólares?

Por toda explicación y para justificar que el Estado peruano intervenga con su aval, fuentes de LAP no han tenido otra salida mejor que “argumentar” que ellos trabajan con activos del Estado, por tanto, concluyen en su lógica sinvergüenza, el Estado tiene que avalarlos.

Hasta donde se sabe una de las integrantes del consorcio LAP, Cosapi, ya está en Indecopi por su malísima situación económica. ¿Quién presta a consorcios debilitados o en mala situación?

La madre del cordero

Otra de las condiciones que OPIC y KFW, al margen del aval del Estado para otorgar a LAP US\$ 106 millones de dólares es que si el consorcio no cumple con su deuda entonces se convoca a nueva licitación pública para seguir los trabajos en Jorge Chávez. ¿Quién participa en una licitación que tiene un pesado pasivo heredado de US\$ 106 millones? ¿No será que están insinuando que ellos serían los adjudicatarios per se y de facto, hasta su oficialización, del Jorge Chávez?

Entonces, aquí es bueno detenerse para subrayar algunos conceptos hasta hoy jamás desmentidos:

- 1) LAP es un consorcio de capital miserable y exiguo. Nunca tuvo dinero, no lo tiene tampoco hoy y no ha depositado cartas fianzas ni merece la confianza de ningún inversionista como tampoco pensó en invertir capital propio. ¿Cómo pueden explicar razonablemente que sus matrices Bechtel Corpora-

tion y Flughafen Frankfurter sean parte de un grupo local de apenas US\$ 30 mil dólares de capital?

- 2) Siempre resultará mucho más beneficioso para el Estado peruano contactar directamente con empresas extranjeras especializadas y no con firmas interpositas debiluchas y con integrantes nativos casi en quiebra.
- 3) Casanova es un sujeto que miente sistemáticamente a favor de LAP para urdir cronogramas que no cumple, fechas que no respeta, préstamos que no se concretan.
- 4) Se está impulsando la modificación inequívoca del contrato de concesión, siempre favoreciendo a empresas multinacionales y con intereses distintos a los del Perú.

Desesperados por dinero

Es tal la angurria de dinero y de caja de LAP que no han dudado en convertir el salón que recibe a dignatarios y personalidades en una fuente de ingresos. En buena cuenta, ahora están cobrando la suma de US\$ 100 por cabeza. Con lo cual compiten con otras dos empresas que manejan salones VIP para este mismo propósito.

Resulta evidente que LAP se burla de la siguiente cláusula, la 7.1 que dice a la letra: Principio de No-discriminación. En las relaciones comerciales el concesionario y/o los operadores está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre los competidores.

El concesionario deberá garantizar que los servicios aeroportuarios y las áreas y locales del terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el concesionario y el operador principal deberán cumplir con todas las leyes aplicables relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, al aeropuerto en igualdad de circunstancias”.

Antes las víctimas habían sido los artesanos que han denunciado públicamente a LAP por haberlos desalojado del terminal aéreo en complicidad con malas autoridades municipales y judiciales. Ahora, empresas que han invertido decenas de miles de dólares y que trabajan desde hace muchos años en los salones VIP y que pagan a LAP por metro cuadrado y pasajeros, son los principales afectados por la competencia desleal que impulsa LAP.

El propio personal, cuyo nombre no es posible revelar por obvias razones, abomina del maltrato que Juan Antonio Casanova San Simón y Carolina Castilla obsequian a secretarías y empleados. Con palabras soeces, gritos al por mayor, groserías de todo calibre, este hijo de España y la nativa peruana siguen viviendo los días oscuros en que se hizo la concesión y que va deviniendo en una de las más escandalosas estafas hechas al Perú.

Mucho por aclarar

Si LAP está mendigando US\$ 106 millones y dice que va a invertir US\$ 180, tema del cual Ositrán apenas si reconoce la pequeñísima suma de US\$ 11 millones, ¿cuánto es lo que se embolsica luego de pagar (si lo hace) al Estado peruano por la concesión?

A todas luces LAP está cosechando cantidades desproporcionadas porque no hay mejoras evidentes en el Jorge Chávez, aparte de las cosméticas que no garantizan un eficiente manejo aeroportuario ni tampoco traducen las cifras que dicen haber puesto en las tales mejoras.

Si la pista actual de Jorge Chávez sólo tiene una vida útil máxima hasta el 2006, ¿por causa de qué LAP quiere construir la segunda pista a partir del 2012? ¿vamos a quedarnos sin tráfico aéreo en la capital de la república? ¿puede el Perú jugar su destino turístico en el primer terminal por una empresa que no tiene dinero y que si lo tuviera tampoco lo invertiría tal como hace hoy?

Cuando un lenguaraz como Casanova es el portavoz oficial del consorcio y expresa públicamente parlamentos que luego corrige con frivolidad y cada vez que le viene en gana, se nota que hay falta de seriedad. Los números no mienten y nadie en su sano juicio puede exclamar que ya hay fecha para la firma de un préstamo cuando los supuestos prestamistas solicitan avales del Estado peruano, sin lo cual no hay nada de nada. ¿Cómo así que Casanova habla tanto y con tantas fallas?

El pez muere por la boca

Dice el comunicado de LAP: “Como en cualquier operación de este tipo, las entidades financieras han solicitado una serie de precisiones al contrato de concesión, para ajustar el proyecto a los estándares internacionales aplicados en transacciones similares. Cada una de estas precisiones deberá ser aprobada por el MTC, como concedente, y contar con la opinión técnica de Ositrán, como regulador”.

Al principio de esta crónica se da cuenta de la negativa de Ositran expresada puntualmente por su portavoz el ingeniero Chang, entonces, si el regulador dice no y esa es la opinión en la que debe fundamentar el MTC su dictamen, se da por descontado que el Estado no tiene vela en este entierro porque el funeral para LAP está más que anunciado. Además, el precedente en que el Estado peruano se basa en Ositrel en la disputa que mantiene con Telefónica del Perú, constituye una fuente bondadosa de mejor perspectiva.

Una presunción fluye de hecho luego de todas las consideraciones anteriores: ¿quién se carga el muerto en caso que LAP desaparezca de la escena y deje los platos rotos? ¿a quién se le endosa el cadáver y el pago del préstamo en cualquier caso?: al pueblo peruano. ¡Así de simple!

LAP: mentiras + mínima inversión= ganancias abusivas.

Es hora de romper el pacto infame y tácito de hablar a media voz.

¡Fuera Lima Airport Partners del Jorge Chávez!

(marzo 2003)

El presidente de Ositran (Organismo Regulador de la Inversión Privada en Infraestructura de Transporte de Uso Público), Alejandro Chang Chiang denunció públicamente que Lima Airport Partners estaba incumpliendo los compromisos de inversión en la velocidad pactada. Dijo además que LAP apenas si había sufragado US\$ 3 millones de dólares enmendando la plana al presidente del consorcio, Juan Antonio Casanova, quien afirmó que su empresa ya había gastado US\$ 17 millones.

La gravedad del asunto no puede ser soslayada en forma ni fondo.

Autoridad de Ositran

Según la cláusula 1.26: “Ositran podrá revisar y objetar los ingresos consignados por el Concesionario (LAP) para el cómputo de los ingresos brutos.” Si el presidente de Ositran dice lo que ha dicho es porque tiene razones numéricas en las que debe abundar para el conocimiento de la opinión pública. Además se estipula en la cláusula 1.42: “Ositran administrará el cumplimiento de las obligaciones a cargo del Concesionario con criterios técnicos”.

Obligaciones del concesionario

En agosto del 2000 se aprobó el contrato de concesión favorable a LAP y en la cláusula 1.52 se lee: “Retribución” significará el monto a ser pagado trimestralmente, de acuerdo al año calendario, al Concedente a través de Ositran, por el Concesionario, y que será la cantidad mayor de las siguientes: (a) el resultado de aplicar el porcentaje a los ingresos brutos del trimestre correspondiente, o (b) US\$ 3'000,000 (tres millones de dólares) por cada trimestre durante los primeros tres (3) años de vigencia de la concesión, US\$ 3'500,000 (tres millones quinientos mil dólares) por cada trimestre durante los años cuarto, quinto y sexto de vigencia de la concesión, y US\$ 3'750,000 (tres millones setecientos cincuenta mil dólares) por cada trimestre durante los años séptimo y octavo de vigencia de la concesión. A partir del noveno año de vigencia de la concesión Ositran calculará esta cantidad mínima de modo que sea igual en valores constantes a US\$ 3'750,000 (tres millones setecientos cincuenta mil dólares) trimestrales, ajustados de acuerdo al índice de precios al consumidor de los Estados Unidos de Norteamérica (consumer price index), publicado por el Departamento de Estadísticas Laborales (the Bureau of Labor Statistics), sobre bases anuales acumulativas. Durante el primer y último año de concesión deberá efectuarse un pago proporcional a los días transcurridos hasta el último día de cada uno de esos años, a efectuarse precisamente el último día útil del mes inmediatamente siguiente de cada uno de esos años”.

La pregunta obvia y obligatoria es: ¿cuánto ha pagado a la fecha Lima Airport Partners de las obligaciones pactadas en el contrato de concesión?

Entre gallos y medianoche

El contrato de concesión del Aeropuerto Jorge Chávez al consorcio Frankfurter-Bechtel-Cosapi, fue el estertor postrero del fujimorismo en el denominado gobierno de transición, también conocido como de transacción. Nació de un concurso en que el mencionado grupo compitió sin competidores porque todos retiraron sus propuestas. Nació contra la opinión de numerosos parlamentarios que opinaban porque se dejase a un nuevo gobierno la resolución de un tema de suyo comprometedor para los intereses del país.

En efecto, el ex-congresista ingeniero Eduardo Villena tuvo a su cargo una sub-comisión investigadora del contrato, en abril del 2001, inquirió por la existencia del anexo 6 del convenio en que supuestamente se estipulaban el cumplimiento de los plazos y los montos de inversión a cargo de la concesionaria LAP. Lo

cierto es que el documento al parecer está extraviado y es imprescindible que se aclare este particular intrínquilis.

El ministro de Economía firmante del controvertido documento había dicho que se invertirían US\$ 1,500 millones de dólares y que se podía poner en peligro tal magnitud de ingresos si se demoraba la rúbrica definitiva del mismo. Algo por el estilo opinaron el ex-presidente de la Confiep, Roque Benavides, evidente fujimorista y cómplice de la dictadura.

Advino bajo el vociferante entusiasmo del entonces ministro de Economía Javier Silva Ruete y el patrocinio del lamentable presidente Valentín Paniagua. Sin embargo, nunca se han producido las tan cacareadas inversiones y en cambio se ha echado humo sobre el polémico y sospechoso contrato de concesión.

Prórrogas y nada de inversión

LAP sólo se ha dedicado a solicitar prórrogas y su supuesta millonaria inversión sólo se patentiza en vidrios, separadores, mamparas y una que otra bagatela a la vista.

En la cláusula 2.1, Otorgamiento de la concesión se lee: “El concedente por el presente contrato otorga al concesionario, con sujeción a lo dispuesto en sus estipulaciones, el aprovechamiento económico de los bienes de la concesión y demás derechos descritos en el presente contrato. En virtud de la concesión, el concesionario será responsable de la operación del aeropuerto (excluyendo el mantenimiento de aquellos servicios y funciones del aeropuerto no otorgados en concesión), de la asignación de slots para aterrizaje y despegue, de la prestación de los servicios aeroportuarios, y de aquellos servicios de aeronavegación a su cargo, conforme al anexo 3 del presente contrato, del diseño y construcción de las mejoras, y de la reparación, conservación y mantenimiento de los bienes de la concesión, de conformidad con los estándares básicos y los requisitos técnicos mínimos durante la vigencia de la concesión”.

¿Por causa de qué LAP pretende postergar la construcción de la segunda pista del aeropuerto hasta dentro de 7 años, sabiendo que la única hoy en uso, no tiene mayor vida a los próximos 4?

Compromisos de inversión

En la importante cláusula 5.6.1.1 se dice: “Durante los primeros cuarenta y dos (42) meses contados a partir de la fecha de cierre (agosto del 2000), el conce-

sionario está obligado a invertir, como mínimo, la suma de US\$ 100'000,000 (cien millones de dólares) del total presupuestado para la construcción de las mejoras obligatorias correspondientes al período inicial, conforme al anexo 6 del presente contrato.

El incumplimiento del concesionario de la inversión mínima a que se refiere el párrafo precedente no será causal de caducidad de la concesión. Sin embargo, de verificarse dicho incumplimiento, el concesionario deberá pagar una penalidad equivalente al 30% del monto dejado de invertir para ese período; sin perjuicio de la aplicación de la penalidad establecida en la cláusula 5.8 del presente contrato”.

¿Qué dice la cláusula 5.8?: Cláusula penal. En el caso que el concesionario no efectúe las mejoras obligatorias y/o las mejoras complementarias según lo previsto en la cláusula 5.6 y 5.7, además del derecho del concedente de dar por terminada la concesión de acuerdo con la cláusula 15 del presente contrato y los demás derechos del concedente de acuerdo con el presente contrato o las leyes aplicables, el concesionario pagará al concedente, por cada día de retraso en el cumplimiento o hasta la terminación de la concesión en su caso, al ser requerido, la siguiente penalidad durante los períodos señalados a continuación: Período inicial: 100% del monto que se requiera para efectuar las mejoras no llevadas a cabo; Período remanente de la vigencia de la concesión: 100% del monto que se requiera para efectuar las mejoras no llevadas a cabo, dividido entre el número de días calendario del período remanente de vigencia de la concesión”.

Cuando el presidente de Ositran hace la denuncia es porque debe poseer información privilegiada. En el contrato, la cláusula 5.11 dice: “Informes. Inmediatamente después del final de cada trimestre, durante cada año de concesión, el concesionario presentará a Ositran, informes que describan razonablemente y en general las operaciones realizadas en el aeropuerto, sin perjuicio del cumplimiento de otros requerimientos que Ositran le pueda efectuar al concesionario”.

Opinión pública exige esclarecimiento

Es pertinente, de todo derecho y entendimiento que el señor Alejandro Chang revele el detalle de las informaciones en que ha basado su aserto, absolutamente diferente del que manifestó el presidente de LAP en casi cinco veces.

Discriminación en perjuicio de empresas peruanas

Resulta evidente que LAP se burlado de la siguiente cláusula, la 7.1 que dice a la letra: Principio de No-discriminación. En las relaciones comerciales el concesionario y/o los operadores está prohibida la aplicación de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que creen situaciones desventajosas entre los competidores.

El concesionario deberá garantizar que los servicios aeroportuarios y las áreas y locales del terminal, sean prestados y puestos a disposición de todos los usuarios sin ningún tipo de discriminación. Además, el concesionario y el operador principal deberán cumplir con todas las leyes aplicables relacionadas con la disponibilidad equitativa e igualdad de precios y tarifas de bienes y/o servicios y el acceso razonable, no discriminatorio, al aeropuerto en igualdad de circunstancias”.

En el aeropuerto LAP ha logrado el desalojo de múltiples tiendas de peruanos que tenían decenas de años de servicio para privilegiar a la firma Aldeasa como se ha manifestado en numerosas denuncias periodísticas que no han podido ser refutadas. Miles de hombres y mujeres han resultado con graves perjuicios económicos porque sus fuentes de ingresos devinieron expulsadas de las instalaciones del aeropuerto por la discriminación objetiva y cruel de que fueron víctimas por parte de LAP. Hasta el estudio Benítez, Ugaz y Mercado está involucrado en el maltrato y acoso legal contra empresas peruanas de probada eficiencia y tradición en servicios al cliente nacional y extranjero.

¿Es LAP una empresa económicamente sólida?

En el contrato se especifica en la cláusula 9.1.9.2 que el concesionario: “tiene un capital sustancialmente suficiente en relación con sus operaciones, como las llevan a cabo actualmente, o en relación con cualquier operación contemplada; y, 9.1.9.3: “no intenta incurrir, ni pretende incurrir, en deudas superiores a su capacidad de pago”.

La ficha registral del consorcio Frankfurter-Bechtel-Cosapi consigna un capital social de S/ 10,000 (diez mil nuevos soles). ¿No es motivo de preocupación alarmante que una firma de tan exiguo poder sea la concesionaria de un contrato de decenas de millones de dólares? ¿Cómo respondería esta empresita en caso de un siniestro mayúsculo o desmán económico de proporciones gigantescas?

¿Se cumple con garantías y pagos?

Si LAP tiene un capital tan ridículo hay derecho a preguntar si ha cumplido con la cláusula 10.1 que dice a la letra: "...el concesionario entregará al concedente la garantía de fiel cumplimiento, la cual deberá ser emitida o confirmada en términos sustancialmente iguales a los contenidos en el Anexo 13 por una entidad de crédito peruana aprobada por el concedente. La garantía de fiel cumplimiento se sujetará a los lineamientos establecidos en el Anexo 13, será por la suma de US\$ 30'000,000 (treinta millones de dólares)..... la garantía de fiel cumplimiento nunca podrá ser inferior a la suma de US\$ 10'000,000 (diez millones de dólares) durante la vigencia de la concesión".

¿Ha depositado LAP la garantía de fiel cumplimiento? ¿Cómo se verifica el cumplimiento de este requisito imprescindible? Ositrán tiene que poner en conocimiento de la opinión pública las pruebas de este asunto.

¿No se viola flagrantemente el contrato mismo?

¿Cómo se condicen las cláusulas 11.1.8 y 11.1.9 con el ridículo capital social de LAP? La primera dice lo siguiente: "El concedente haya recibido testimonio de la escritura pública de constitución y estatuto del concesionario, en el que conste que su único objeto social es el fungir como concesionario del presente contrato, y prueba de su inscripción en el registro público correspondiente, conjuntamente con cualquier modificación a dicha escritura pública de constitución y estatuto"; "El capital suscrito sea al menos equivalente a US\$ 30'000,000 y cuando menos se haya pagado US\$ 15'000,000 del mismo; lo que deberá acreditarse con la constancia de inscripción de la sociedad concesionaria ante el Registro Público correspondiente.....".

¿LAP ha cumplido con la cláusula 11.1.12? que dice: "El concesionario deberá haber transferido a la Dirección Ejecutiva FOPRI la suma de US\$ 3'500,000 (tres millones quinientos mil dólares) por los gastos del proceso para la entrega en concesión del aeropuerto.

Causales de fin de concesión

Son incumplimientos graves y originan la caducidad de la concesión: el incumplimiento del pago de la retribución; la falta de vigencia de cualquiera de las pólizas de seguro exigidas en el presente contrato; el incumplimiento en la constitución o renovación de la garantía de fiel cumplimiento, o de los lineamientos a que

ésta debe sujetarse conforme a la cláusula 10.1, que incluyen pero no se limitan a los montos y plazos indicados en dicha cláusula; la sustitución o eliminación de un inversionista estratégico o del operador principal, o la cesión o intento de cesión de posición contractual del concesionario, sin la debida aprobación del concedente; insolvencia, disolución o quiebra; embargo o secuestro gubernamental; sentencias y embargos, interdicto o requerimiento; licencias y permisos; incumplimiento en el pago de un endeudamiento garantizado permitido; etc.

Es imprescindible, para mejor claridad de este contrato que Ositran aclare si se ha cumplido la cláusula 18.1 sobre auditoría ambiental y estudio del impacto ambiental: “En un plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de cierre, el concesionario conviene en realizar, a su propio costo, una auditoría ambiental y estudio de impacto ambiental, efectuados por una firma de consultores independientes de reconocido prestigio internacional y experiencia pertinente, seleccionada y contratada por el concesionario de una lista, de cuando menos tres (3) firmas, proporcionada por Ositran a dicho efecto. Dicha auditoría y estudio de impacto ambiental deberá incluir al aeropuerto en su integridad y a los efectos de todas las operaciones realizadas en el mismo, incluyendo, sin limitarse, a los tanques y ductos de combustible, y los efectos contaminantes del ruido, humos, gasolina, aceites y otros hidrocarburos. El estudio de impacto ambiental deberá indicar un plazo máximo recomendable para el inicio de las actividades de limpieza y mitigación a cargo de cada una de las partes así como el costo estimado de las mismas”.

A nadie escapa que hay diferencias entre dos de las tres firmas del consorcio LAP. Frankfurter impugna el alza desmesurada de los precios de los servicios a Bechtel y ésta por toda respuesta, no pública, pero de corrillos, habría insinuado que tuvo a su cargo todos los pagos fuera de presupuesto (léase: coimas) que permitieron la concesión. De manera que la cláusula 24.10 que dice a la letra: “Pago indebido. El concesionario declara que ninguno de sus accionistas, socios o filiales, ni él mismo, ni cualquiera de sus respectivos directores, funcionarios, empleados, asesores, representantes legales o agentes ha pagado, recibido, ofrecido, ni intentado pagar o recibir u ofrecer, ni intenta pagar o recibir u ofrecer en el futuro ningún pago o comisión ilegal en relación a la concesión, el presente contrato y la licitación pública especial internacional.”

Aclaraciones imprescindibles

Si alguna de las cláusulas y sus penalidades ha sido violada por LAP, quedan pocos caminos y de inmediato una acción rotunda y firme del Estado peruano

en resguardo del patrimonio nacional. Además, ¿por causa de qué, si así ha sido, no convocar a una licitación mucho más amplia y que incluya a múltiples empresas de claridad y tradición aeroportuaria? Es evidente que firmas hechas adrede y al última hora como LAP incurren en vicios riesgosos para el país de la ocurrencia, en este caso el Perú y no hay motivo alguno valedero para coonestar la vigencia de entuertos que amenazan nuestro principal terminal aéreo.

Ha sido la voz de la máxima autoridad encargada de supervisar el cumplimiento del contrato de concesión, Alejandro Chang de Ositrán, la que generó una denuncia bastante grave y es LAP la que debe aclarar de una vez por todas, las numerosas acusaciones periodísticas de que viene siendo objeto desde el momento mismo del otorgamiento de la concesión.

LAP es un desastre

2-5-2003

De forma categórica y poniendo fin a especulaciones que apuntaban a una indefinición, el ministro de Transportes, César Reátegui, afirmó que el Estado no suscribirá ni se responsabilizará por deuda alguna que tenga la empresita Lima Airport Partners, concesionaria del Jorge Chávez, si se anula dicho trato. ¡Muy bien dicho y esto es una lección que Ositrán tiene que entender muy, pero muy bien!

Desde el principio, LAP incumplió todos las finalidades del contrato porque fue postora única, su capital social fue inicialmente de apenas US\$ 3 mil dólares y su composición ha sido modificada mañosamente para meter a Alterra, empresa de propiedad de Bechtel, para diluir a la mencionada en caso naufrague, como es la sospecha, a través de elucubraciones abogadiles legales pero tramposas al 100%.

Cuando uno aprecia las instalaciones supuestamente modernizadas del Jorge Chávez se encuentra con sorpresas desagradables. No hay aire acondicionado y entonces hay que morir de calor por culpa de LAP. Los baños apestan por falta de cuidado. Entonces cualquiera con un sentido mínimo de crítica tiene que preguntarse: ¿en dónde están los millones que dice LAP haber invertido en el Aeropuerto Internacional? Además, la segunda pista que ofrecieron pavimentar con una construcción moderna y con tecnología de punta, sólo pretenden hacerla a partir del 2012, pero las pistas actuales sólo tienen vida hasta el 2006.

Hay muchas sospechas en torno a la actuación del ex-gerente Juan Antonio Casanova San Simón, acusado de múltiples inconductas reñidas con la ley. Este

individuo ya se largó del Perú y ahora está Jorge von Wedemeyer, vinculado al Deutsche Bank y éste no tiene respuestas válidas a toda la colección de desmanes forjada por Casanova, Carolina Castilla y el abogado íntimo de Montesinos, Flores del Castillo.

Recuérdese, años atrás y en abono de un supuesto desarrollo espectacular, el ministro de Economía del nefasto gobierno de transición que mal condujo Valentín Paniagua, Javier Silva Ruete, dijo que con la firma de la concesión del Jorge Chávez a LAP significaba una inversión de US\$ 12 mil millones de dólares. Habría que preguntarle al actual ministro ¿dónde está siquiera el 10% de semejante lluvia de dólares? Nadie ha visto ese dinero y Ositran apenas si reconoce algo así como US\$ 12 millones como los invertidos por LAP en las mejoras del Jorge Chávez.

Entonces, ¿de qué bondades está hablando LAP? No hay mucho que exhibir y tampoco casi nada que decir. Es un fiasco por donde se lo mire. Privatizar así es un terrible error. Ojalá que no volvamos a cometer los mismos errores. El anuncio del ministro da una señal de alerta que no va más este camino tan absurdo de concesionar por miras pequeñas y miopías institucionales.

Hay que romper el pacto infame y tácito de hablar a media voz.

Tretas de Fraport AG en Uzbekistán, Perú

por Jarius Bondoc, jariusbondoc@workmail.com
Newsflash, Manila, noviembre 12, 2003

El círculo se está cerrando alrededor de los altos gerentes de Fraport Ag. Las autoridades alemanas han desenterrado evidencias de sobornos internacionales realizados por el operador aeroportuario más grande de Europa. El camino del dinero señala a Uzbekistán y Perú, tal como una investigación, en el 2001, dirigió la misma hacia Manila.

En reportes periodísticos en Frankfurt aparece que el soborno tenía como intención agrupar los monopolios de servicios aeroportuarios en las naciones centroasiáticas y sudamericanas. Bolsas llenas de euros cambiaron de manos al mismo tiempo que Fraport, en sociedad con Piatco, engatusó a Manila hacia un monopolio para operar en el Nino Aquino Aeropuerto Internacional Terminal 3 (NAIA-3).

El asunto en Uzbek consistió en el equivalente en euros de alrededor de medio millón de marcos alemanes. Los abogados del distrito de Koblenz descubrie-

ron esto accidentalmente mientras investigaban la quiebra en el 2001 de una compañía de transporte de carga en una municipalidad pequeña de Hunsruck. La transacción se reflejó en los libros de contabilidad de dicha compañía en el 2000, pero no existían recibos. Los investigadores encontraron 2 contratos, 2 facturas y 2 ingresos de pagos en efectivo.

Era el clásico caso de una transacción falsa. Profundizando, los abogados del Estado, rastrearon que el dinero venía de Fraport AG, compañía cuyos dueños eran de la ciudad de Frankfurt, el Estado de Hesse y el Gobierno Federal. Abogados del distrito en Frankfurt se aunaron a la indagación y encontraron que Fraport, primeró contrató a un tal Karsten Kroll para apresurar el esfuerzo y ganar el contrato para restaurar el aeropuerto de la capital de Uzbek de Tashkent. Fraport obtuvo el contrato pero no sin antes sobornar a uno de los hombres más ricos de la república ex soviética, Arslan Rusmetow, quien era la máxima cabeza de la compañía más importante de transportes de Uzbekistán.

Rusmetow no consiguió todo el dinero de parte del señor Kroll. La revista alemana Der Spiegel afirmó en una reciente edición (44/2003) que la transacción se realizó en junio del 2000 por el señor Bernd F. de un contrato firmado por quien era el hombre más fuerte de Fraport ubicado en Taskent. Tres días más tarde, Kroll facturó a Fraport que pagó el monto acordado en julio. En setiembre, Bernd F., cobró el equivalente en euros de 113 mil marcos alemanes que Kroll convirtió en dólares y luego envió a Rusmetow. Como facilitador, Kroll se quedó con el 12%. Sin embargo, a pesar de este trabajo, la compañía quebró al año siguiente.

Tal bakshisk (regalo) en el idioma uzbeko, era usual en las compañías alemanas que trataban de conseguir contratos en Asia, Latinoamérica y Africa con la llamada modalidad useful expenditures (gastos provechosos). Sin ellos, nada se puede realizar con muchos gobiernos en aquellos continentes, según Fraport y otras compañías germanas. Autoridades de ese país, generalmente se hacen los que no ven y pasan por alto el tema, siempre y cuando, ninguna autoridad alemana sea la receptora.

Si bien el Parlamento alemán aprobó una ley castigando el soborno inclusive a gobiernos extranjeros en 1999, debe aclararse que el asunto en Uzbek comenzó en el 2000 y todo el tema del contrato del aeropuerto de Tashkent prosiguió a lo largo del 2001 con lo cual se evidencia que la ley alemana es simplemente letra muerta.

Hacia el 2002, investigadores alemanes consiguieron suficiente evidencia para procesar judicialmente a Fraport. Esta, abruptamente, dio por terminado su contrato con el Aeropuerto de Tashkent y manifestó que preferiría renunciar a una transacción que pagar un soborno. Sin embargo, la verdad es que el presidente del directorio, Roland Koch, estaba al mismo tiempo haciendo campaña para su reelección como primer ministro del Estado de Hesse. El quería, por todos los medios, evitar la prolongación de las investigaciones y que arruinarían sus posibilidades de ganar el comicio. Y es por eso que Fraport pretendió infundir en la opinión pública que el soborno de Tashkent fue uno no autorizado y realizado por empleados de menor rango y sin ningún vínculo con las gerencias importantes. Bernd F. y Dieter C. fueron despedidos.

Los investigadores se mostraron muy renuentes a creer que sólo empleados, tomaran decisiones unilaterales sin haber recibido órdenes desde muy arriba.

En noviembre del 2002, los investigadores buscaron en las oficinas de Fraport mayor evidencia y regresaron en setiembre del 2003, logrando once arrestos de gerentes incluyendo un abogado por cómplice.

Aparentemente esto fue así. De modo similar, las investigaciones en Lima, Perú y Manila, indujeron a Fraport a enjuiciar a las autoridades filipinas ante el Banco Mundial, todo, evidentemente, como una cortina de humo. Desde el 2001, el presidente de la Junta y primer ministro, Koch, han estado bajo presión por los accionistas de Fraport y los votantes del Estado de Hesse por desperdiciar fondos corporativos en negociar la transacción de Piatco (Filipinas) y la aparente continuidad de la práctica de gastos provechosos. Koch se desafilió del problema, saliéndose de la inversión de 450 millones de dólares en Piatco.

Sin embargo apareció una nueva prueba de soborno internacional que demuestra el no arrepentimiento de esta práctica y es por eso que Koch está haciendo ver al Banco Mundial y al público alemán que él no fue el sobornador, sino que fue el gobierno filipino que trató de sobornarlo por tres millones de dólares.

La verdad es que dos grupos separados del gobierno filipino declararon que el contrato de Piatco estaba manchado y agrietado. El Senado y la Corte Suprema determinaron la situación monopólica existente en el área, violaba la Constitución y las leyes de comercio.

La lucrativa situación de Fraport en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez de Lima, Perú, revive una situación similar.

Fraport se embolsó el contrato con Perú a través del consorcio LAP, Lima Airport Partners, con dos firmas, una peruana (COSAPI) y Bechtel, como NAIA-3 (en Filipinas). La concesión inicial era para proveer al aeropuerto los servicios principales como aterrizaje y despegue de naves, parqueo, soporte de navegación, seguridad, servicio de rescate y bomberil, circuito de TV y puentes aéreos. Cualquier aeropuerto internacional ya es un monopolio virtual, ya que todas las salidas y entradas por aire deben hacerse a través del mismo y, por tanto los concesionarios están limitados a dar estos servicios principales.

Al igual que con Piatco, Fraport, engatusó a las autoridades peruanas para que se revise (addendas sucesivas) una parte del contrato de concesión y LAP propuso al gobierno peruano la enmienda del mismo porque quería, también, el control de los servicios secundarios, catering, petróleo, mantenimiento de aviones, maejo en tierra, carga, alquiler de autos, salas VIP, sistema de comunicaciones, restaurantes, tiendas en el Duty Free, bares, counters de aerolíneas, control de pasajeros, equipajes y otros servicios generadores de dinero que eran mantenidos por pequeños contratistas.

Las autoridades alemanas creen que el dinero cambió de manos también para Fraport con el propósito de ganar el control en algunos servicios secundarios y en camino hacia el monopolio total. Las autoridades filipinas también están familiarizadas con este modus operandi.

MTC, DGAC ¿culpables de tragedia aérea?*

5-12-2003

La Dirección General de Aeronáutica Civil a cargo del empedernido viajero de turismo Wilson Benzaquén, afirmó que las naves de Aeropantanal funcionaban perfectamente bien porque estos eran los resultados de la inspección de la DGAC realizada en agosto del 2002. Pero poco después el 7 de diciembre de ese mismo año se estrelló la Cessna TU206G en la que viajaban Renzo Uccelli, Mark Goicochea, Miguel Stein y el piloto Teddy Reátegui. ¿En qué país hizo la revisión la DGAC?

Según el informe de la Comisión de Investigación de Accidentes Aéreos, CIAA, de la DGAC se revela que en las pericias del siniestro descubrieron: “un componente de hélice, crítico para el vuelo, el cual no contaba con la debida trazabilidad.....la aeronave no reunía las condiciones de aeronavegabilidad”. Caretas sostiene que el informe de la CIAA concluye que hubo una “inadecuada supervisión de la documentación técnica de la aeronave OB-1180

por parte del departamento de mantenimiento de la compañía Aeropantanal al no detectar la documentación falsa del componente crítico instalado en la aeronave”.

La DGAC depende del MTC y habría además un responsable político por las omisiones que desencadenaron la tragedia aérea y éste sería el viceministro de Transportes, Richard Díaz Gonzales, según afirma Frank Guerrero del Centro Nacional de Altos Estudios Petroleros y de acuerdo a lo dispuesto por el art. 12.2 de la Ley 27261 de Aeronáutica Civil del Perú.

El aparente embrollo se desenreda así: si la DGAC dice que en Aeropantanal todo iba a las mil maravillas, según expresión del mismo Wilson Benzaquén, hay un viceministro, además director de Corpac, Richard Díaz, comisionado para propósitos de una supervisión exhaustiva, encima del ex-piloto y responsable de todo lo que ocurra en su sector. Y en este caso hubo negligencia en varios capítulos.

Dice Caretas: “Resulta igualmente inquietante descubrir que José Populicio Bardales, cuñado de Federico Frantzen Martínez, dueño de Aeropantanal, sea inspector de la DGAC”. Por desgracia, la Cessna se cayó en diciembre del 2002 y Aeropantanal no poseía los requisitos técnicos para operar, pero ya vemos que aquí hay un gato de despensero.

Algunas preguntas muy fáciles de formular: ¿cómo así que el señor José Populicio Bardales es inspector de la DGAC siendo cuñado de una empresa cuestionadísima como Aeropantanal? ¿Qué ha hecho Wilson Benzaquén aparte de viajar a cursillos en el exterior cada vez que puede, sobre este conflicto de intereses más que escandaloso? Por último, ¿está pintado en la pared el viceministro Richard Díaz Gonzales, porque frente a sus narices se caen los aviones y él no dice nada ni corrige un pepino?

En buen romance, si uno se sube a un avión ya no se sabe si éste es seguro porque la DGAC no sabe lo que hace. El viceministro tampoco y si no hay más accidentes es porque los peruanos somos muy suertudos. ¿Es concebible tamaña irresponsabilidad criminal a cargo de funcionarios muy bien pagados pero necios e incompetentes?

¿No será hora que se vayan a su casa, de una buena vez, Díaz Gonzales, Benzaquén y todos los que sean del grupete?

2004

La mafia que regaló el Aeropuerto

8-2-2004

Aquí Ripley, el de “aunque usted no lo crea”, se muere de hambre y el pobre Guinness estaría cariacontecido porque todos los récords ya fueron batidos. Una empresa con menos de 5 años de creación y prácticamente ninguna experiencia en el ramo aeronáutico ha logrado lo que nadie en privatizaciones de aeropuertos en el mundo entero: Alterra Partners, creada por Bechtel Enterprises, para dedicarla al rubro de la administración de aeropuertos concesionados y que tiene el “casual” encargo de, a través de jugosos contratos, reconstruir el destruido aeropuerto de Bagdad y que aquí se llama Alterra Lima Holdings Ltd ha pasado por arte de magia, a tener el 57% de las acciones de Lima Airport Partners (LAP) y Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft y que hoy se denomina Fraport AG Frankfurt Airport Services Worldwide el 43% de LAP.

Cosapi simplemente desapareció del mapa. En buena cuenta, un alfeñique aprendiz de administrador de aeropuertos conduce una concesión por decenios de la cual ha sido pulverizada la única como minoritaria participación peruana que ya no existe.

Una historia turbulenta

Desde el principio la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez fue una historia plena en sucesos muy raros. Recordemos que fue un invento de Alberto Pandolfi que “vendió” la idea que jamás tendríamos que invertir un sol más en el Jorge Chávez y que una empresa de prestigio internacional en el mundo aeroportuario se encargaría de convertirlo en la vedette de Sudamérica.

La concesión del Jorge Chávez tuvo el apoyo entusiástico, firme y militante de nada menos que Valentín Paniagua, presidente del nefasto gobierno de transición y de Javier Silva Ruete quien en un arranque eufórico anunció que esta concesión traería al Perú algo más de 1400 millones de dólares de inversión. Hasta hoy, LAP no ha sobrepasado los 20, y con muchos bemoles de por medio.

Una versión indica que el negocio y sobrevaloración de los terrenos adyacentes al Aeropuerto Jorge Chávez sería la madre del cordero en este tan controvertido asunto en el que estaría metido un importante estudio jurídico muy vinculado a todas las concesiones hechas en el fujimorato y que continuaron en el paniaguato.

Sin embargo, las cosas ocurrieron de una manera totalmente diferente, pues en una licitación plagada de maniobras raras, aparece Lima Airport Partners, una empresita que apenas si tenía un capital de 10 mil soles y la conformaban Fraport, Bechtel y Cosapi. A fines del 2001 esta firma como postora única “gana” el principal aeropuerto del Perú. Entonces había el gobierno de transición presidido por Valentín Paniagua y como ministro de Economía, Javier Silva Ruete y ambos mostraron una rara desesperación por firmar el contrato a la mayor brevedad.

Montesinos y Pandolfi regalaron aeropuerto

Escribí en febrero del año pasado: “¿Quién fue uno de los cerebros del obsequio de que se hizo cargo Lima Airport Partners con la concesión hechiza del Aeropuerto Jorge Chávez?: nada más ni nada menos que el actual gerente legal de LAP, Eduardo Flores del Castillo, entonces hombre de confianza del ex ministro y del hasta hoy intocable fujimorista Alberto Pandolfi, como lo demuestra un viaje de turismo a Rusia que disfrutó con resolución suprema.

Además, este personaje luego fue premiado con el puesto de Gerente Legal, pese a no tener experiencia en el tema aeronáutico, ya que sólo exhibía haber trabajado en la DGAC, lo único que hizo fue viajar por el mundo y agenciarse un cursillo en Holanda que mostraba como su más valioso galardón aeronáutico, quien a la postre sería expectorado de LAP.

Habla El Comercio

En el subdecano con fecha 8-8-2002 se informa que Eduardo Flores del Castillo había sido investigado por el Poder Judicial por el caso de la venta de las armas a la FARC. Además, fue quien otorgó el permiso de vuelo del avión en que huyó Vladimiro Montesinos a Panamá. “¿Alguien duda de ese matrimonio de intereses entre Flores y Montesinos y Pandolfi, ambos hoy en Lima Airport Partners? ¡Exijo que se muestren los vídeos que exhiben a Pandolfi con Montesinos cuando tramaban la concesión de marras!”, de lo que escribí meses atrás.

Entre gallos y medianoche

Quienes de una forma u otra “ganaron” la concesión del Jorge Chávez eran tres empresas: Bechtel, Fraport y Cosapi. ¿Cómo así y por causa de qué, las dos primeras han cambiado de nombre y la tercera ya no existe más en el contrato?

Recién, como lo reconocen las nuevas empresas Alterra y Fraport Airport Services, en el último tercio del 2003, consiguieron el dinero en calidad de préstamo de Overseas Private Investment Corporation, una agencia del gobierno de los Estados Unidos de América y de Kreditanstalt für Wiederaufbau, una corporación pública constituida y existente bajo las leyes de la República de Alemania y hasta por la suma de US\$ 125 millones de dólares, como se consigna en la prenda de las participaciones en registros públicos.

Quiere decir en buen romance que ¿algo cambió a través de la Addenda 4 aprobada por Ositrán y el MTC, en la que tuvo participación decisiva el viceministro de Transportes, Richard Díaz, quien llevó a cabo esas negociaciones nunca dadas a conocer a la opinión pública y que permitieron que estos dos bancos extranjeros soltaran dinero a LAP?

Es obvio, entonces, que las empresas originales, Bechtel, Fraport y Cosapi, jamás tuvieron, ni por asomo, el dinero para la inversión directa que Silva Ruete reputaba como un paquete de algo más de ¡US\$ 1200 millones de dólares!

¿Quiénes son estos señores?

En la modificación de estatutos inscrita en los Registros Públicos el 6-11-2003 se explicita el nombre de los mandatarios de LAP, a saber: Presidente del Comité Ejecutivo, Fernando Alberto Romeu (pasaporte norteamericano No. 710035688) nominado por Alterra Lima Holdings Ltd; Clive William Condie (pasaporte británico No 032941572) por Alterra Lima Holdings Ltd.; Frank Thiesen (pasaporte No. 4009293052 por Fraport Ag. Frankfurt Airport Services Worldwide; Jorge von Wedemeyer Knigge por Fraport Ag. Frankfurt Airport Services Worldwide.

Con el antecedente escandaloso que sentó la presencia de Juan Casanova San Simón involucrado en quiebras y desmanes múltiples en España y Estados Unidos, la opinión pública tiene el derecho irrenunciable de solicitar la hoja de vida de estos señores que representan al consorcio LAP que ha contratado una concesión con el Estado peruano. ¿Es cierto que Romeu tiene alguna vinculación con firmas o negocios en Islas Vírgenes? ¿Está el señor Wedemeyer en representación no sólo de Fraport sino también del Deutsche Bank?

¿Qué de cierto hay que en los empresarios y comerciantes peruanos que trabajan hace 30 años en el Aeropuerto Jorge Chávez siguen siendo maltratados por esta nueva administración que no se diferencia en nada de la anterior, salvo que tiene más prepotencia que nunca? ¿Qué dicen estos gerentes?

La caridad empieza por casa

¿Ha fiscalizado la Comisión parlamentaria de Transportes exhaustivamente la Addenda 4? ¿Qué garantiza transparencia y la honra de los compromisos de LAP con el Estado peruano? ¡Es hora ya que los congresistas empiecen a revisar con seriedad las concesiones raras en que ha incurrido la actual administración gubernativa!

¿Qué han expresado los medios de comunicación, aparte de esta casa editora, frente a un tema que recién empieza a mostrar orejas no tan diáfanos?

¿Cabría la posibilidad de demandar a las embajadas de Estados Unidos y Gran Bretaña toda la ayuda necesaria para investigar sobre las actuaciones públicas de sus connacionales en el consorcio LAP?

Inversión de la lógica

Fraport es una empresa de mucho empaque, experiencia y trayectoria. Nadie sabe a ciencia cierta cómo es que participó –y aún parece que lo hace- en un consorcio endeble como Lima Airport Partners SRL. El capital inicial fue de 10 mil soles y con ese monto “ganaron” la concesión del Jorge Chávez. En Cosapi por entonces estaba la mano poderosa, influyente e interesada de quien luego fuera ministro de Economía Pedro Pablo Kuczynski e hincha de la concesión en su primera etapa, conjuntamente con el tristemente célebre Roberto “Bobby” Dañino, quienes a dúo proclamaban que esto era lo mejor que le podía pasar al Perú (o a ellos).

¿Cómo así que ahora es segundona de Alterra, entidad que no tiene aún un lustro en el mundo aeronáutico mundial y casi ninguna experiencia en el manejo aeroportuario, pues hasta donde conocemos sólo tiene el aeropuerto Juan Santamaría de San José de Costa Rica, donde tuvo que hacerse cargo ante la defección de quien sería el operador, la empresa inglesa TBI, debiéndose destacar que en el país de los ticos, Alterra Partners está pasando las del Caín?

Además, ¿cómo se explica que la única participación peruana, con Cosapi, se haya diluido a través de la venta de sus acciones a Alterra y Fraport? En otros aeropuertos del mundo como en Chile, Honduras, México, Argentina, Grecia, Uruguay, etc, hay empresas nacionales siempre indispensables como contrapeso y representación en la gestión de esos terminales aéreos. Por supuesto, en el Perú somos originales y las han eliminado ¿Dios sabe a través de qué engañosas la presencia de Cosapi.

¿Entre ellos se dan la mano?

Versiones apuntan a indicar que la desgracia del ex gerente, el íbero Juan Antonio Casanova San Simón y su posterior expulsión de LAP, no sólo obedece a sus raros manejos en empresas de telecomunicaciones, sino que comienza cuando impugna la desaparición de Cosapi del consorcio LAP. Es más, quien le recriminó más acremente tal actitud habría sido Walter Piazza de la Jara, del mismo Cosapi, porque tenía muchas ganas de contar con efectivo y tomar las de Villadiego por lo menos en cuanto a LAP se refería.

En buen romance incesitaban menos dolores de cabeza y era obvio que LAP sí que lo era!

Hablemos claro

¿Cómo y quiénes negociaron la Addenda 4 del contrato de concesión del Jorge Chávez y en nombre del Estado peruano con Lima Airport Partners ahora con nueva composición accionaria?

¿Qué ventajas nuevas le han permitido a LAP no cumplir con las estipulaciones de inversión pactadas desde el principio del contrato?

¿Por causa de qué se ha eliminado a una empresa peruana del contrato de concesión?

¿Con qué autoridad Ositran, el MTC o quien fuere responsable, ha extendido plazos y beneficios a LAP, empresa que sólo recién tiene dinero en préstamo y con qué clase de aval ha sustentado el retorno de esos capitales?

¿El Estado peruano ha asumido algún tipo de responsabilidad ante las entidades financieras norteamericana y alemana por el préstamo que una empresa tan pequeña como LAP obtuvo por el orden de US\$ 125 millones de dólares?

¿Por qué no se dio a conocer a la opinión pública el íntegro de la Addenda 4, para así saber en qué se compromete el Estado peruano para que LAP obtenga el dinero tan ansiado y que nunca tuvo como fondos propios?

Cuestionario para LAP

Me comunicué con LAP para tener su versión en este reportaje. Concretamen-

te se habló con Judith Lavado, para que transmitiera a la doctora Carolina Castillo el siguiente cuestionario:

- 1) ¿En qué momento Alterra asume la representación societal de Bechtel, la firma que en compañía de Fraport y Cosapi, obtuvieron el titularato de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez?*
- 2) Al haber Alterra reemplazado a Bechtel, ¿asume también las penalidades de cualquier supuesto incumplimiento del contrato de concesión?*
- 3) ¿En qué condiciones legales, contempladas en el contrato de concesión o en sus addendas, tomó Alterra el control mayoritario de Lima Airport Partners?*

La correcta funcionaria Judith Lavado, remitió el siguiente email:

Sr. Mujica

Llegó conforme, se lo entregaré a la Dra. Castilla.

Judith

Hay que romper el pacto infame y tácito de hablar a media voz.

PPK: ¿seguirá las instrucciones?

19-2-2004

Nada menos que José Cerritelli, jefe del departamento de Estrategia de Inversiones del Bear Sterns Bank ha dicho que el ministro flautista, Pedro Pablo Kuczynski, debe "retomar las privatizaciones". Estamos casi seguros que este funcionario bancario no necesitaba soplarle el guión a PPK. ¡Este sabe de memoria qué hacer y cómo impulsar privatizaciones y concesiones a granel!

En el Perú, para la honorable tranquilidad de la inversión extranjera, ya hay un palafrenero lealísimo porque PPK es también un personaje ligado a consorcios, transnacionales, intereses foráneos y él se siente muy orgulloso de tener estas discutibles cualidades ciudadanas.

Conviene recordar un par de antecedentes del señor PPK. En 1968, se las picó, como alma que llevaba el diablo, porque había favorecido a la International Petroleum Company, la odiada IPC, con un pago a pesar de instrucciones en contrario emitidas por el gobierno militar de entonces. PPK se escondió en la

maletera de un auto y se fugó al Ecuador. Años después volvió y orondo ocupó la cartera de Energía y Minas durante el gobierno de Fernando Belaunde. Eso sí, fiel a sus principios, comenzó la destrucción de Petroperú.

Otra perla: PPK era accionista de Cosapi, una de las tres firmas integrantes del endeble consorcio Lima Airport Partners y que a fines del 2001 tenía un capital de S/ 10 mil soles, y que había ganado por 40 años la concesión de nada menos que del Aeropuerto Jorge Chávez. Como he denunciado hace pocos días, ese asunto aún sigue oliendo mal porque ya no está Cosapi, LAP no ha invertido lo pactado y hay varios que están chinos de risa porque han ganado dinero a lo grande.

¿Hay que ser adivino para suponer qué va a hacer PPK al frente de la cartera de Economía que ya antes tuvo en el 2002? Habría que ser bobo para no darse cuenta que volvemos a la pista de país en subasta y en las mejores condiciones posibles, no del Perú, sino de los gurúes y benditos inversionistas que vienen de fuera con la solución mágica para todos los males del Perú.

Lo terrible es que hasta hoy no se comprueban aquellas bondades porque los pobres son más pobres y los ricos..... ¡más ricos! PPK es pieza fundamental de este modelo neoliberal que tiende a que todo se venda o se concesione.

La concesión es una venta disfrazada. La infraestructura cuando se privatiza, como en el caso de las concesiones, siempre queda como propiedad del Estado. Hace un par de días, PPK ha pretendido suavizar su credo pro-privatista diciendo que las concesiones son otra cosa. Algo así como hacen los viejos y apolillados comunistas cuando, para no asustar, se llaman socialistas o términos por el estilo. Es un tema privativo de cada quien, pero aquí el engaño es una institución bastante común.

Con PPK ya tenemos el diseño de un guión muy conocido y profundamente desnacionalizador y extranjerizante.

DGAC atenta contra el turismo

26-4-2004

No sólo 3 mil familias peruanas (que dependen de su trabajo en Aerocontinente) peligran, sino que también el turismo hacia Perú está en tela de juicio debido a la decisión unilateral de efecto extraterritorial de la Autoridad de Aeronáutica Civil de los Estados Unidos al suspender el ingreso de los aviones de Aerocon-

tinente. Es por demás vergonzoso que semejante situación se haya producido, además, por sugerencia oficiosa de la DGAC.

¿Qué puede estar ocurriendo como para que los norteamericanos vengan al Perú y nos digan en la cara pelada que la capacidad de supervisión de las operaciones aéreas a cargo del Ministerio de Transportes y de la DGAC estén en tela de juicio por incompetencia y torpeza manifiestas?

¡Aquí hay una situación anómala, incomprensible y cuestionable!

El único ministro que asume su cartera como un adorno más es el de Transportes José Ortiz. No puede nombrar a su personal de confianza, su viceministro, Richard Díaz Gonzales, es el mismo desde hace años, y no ocurre lo mismo con el resto de portafolios en los que el titular hace lo que a su juicio conviene más. En este caso, no. Díaz es inamovible, muy fuerte y como segundo de a bordo, hace cuanto le viene en gana.

Los responsables de ejercer las atribuciones de prevención de incidentes y accidentes de aviación de aeronaves de matrícula peruana son el viceministro de Transportes y el director de la DGAC, el conocido inepto Wilson Benzaquén. Si Aerocontinente pierde facultades en el mercado norteamericano, ¿cuál ha sido la capacidad o destreza ejercida para con esta empresa y por parte de las autoridades competentes (o incompetentes)?

No es desconocida la guerra pública que hay entre Aerocontinente (empresa peruana) y LanChile (con el apoyo de varios diarios, canales de televisión y estudios de abogados millonariamente contratados) por prevalecer en el mercado nacional. ¿No hay coincidencia o presión para que ciertos irresponsables recomienden la suspensión de Aercontinente en Estados Unidos?

Más allá de conflictos de mercado hay un daño irreparable: cualquier turista duda en venir a un país con serios problemas de seguridad en sus aeropuertos de entrada y aquellos que van hacia el interior. Ergo: se pierden divisas y se atenta contra la misma política del gobierno de Toledo. Y los fautores son los incapaces a cargo de la seguridad aérea.

La desestabilización de Aerocontinente respondería a un plan para favorecer intereses multinacionales y con el avieso propósito de convertir el mercado aerocomercial peruano en una colonia. Por ejemplo, TACA, empresa centroamericana al 100%, no ha invertido en Perú, no tiene hangares, talleres, pero

se quedó con todos los derechos de tráfico de la desaparecida Aero Perú.

¿Qué dice –o no dice- el ministro Ortiz? ¿No se va haciendo hora de mandar a su casa, y con juicio de residencia, a muchos entornillados que trabajan mal y contra su propio país favoreciendo a empresas que pagan muy bien todo tipo de favores?

¿Cómo es posible que Aerocontinente no haya previsto en un plan de inteligencia comercial y comunicacional la sanción a que se arriesgaba por parte de las autoridades norteamericanas? Es importante recordar un viejo dicho: ¡no hay que temer a la competencia, sino a la propia incompetencia!

Caso Lan: ¿y la opinión del juez?

2-7-2004

El ministro de Transportes ya dio su “veredicto” y dice que no ve nada anormal en Lan. Alfredo Ferrero, el inefable “negociador” del TLC que sólo favorece los intereses norteamericanos (nadie sabe “qué negocia”), afirma que se atenta contra la Copa América. Una sola pregunta: ¿y la opinión del juez Zamalloa y su dictamen, no tienen ninguna importancia?

¿Cómo se pretende que la administración de justicia sea respetable y respetada si cuando algún juez tiene la valentía corajuda de dictaminar sobre un caso que ha estudiado durante tres meses, le hacen un cargamontón monstruoso? No sólo El Comercio, Canal N, Perú21, relacionados con el testaferrero de Lan Chile, Emilio Rodríguez Larraín, sino que el oficialismo se esmera en cuestionar con argumentos emotivos o contingentes lo que ha sido una decisión jurisdiccional del probo juez arequipeño.

¡Ninguno, pero ninguno, de los hoy protestantes dijo algo en junio del 2002 cuando cerraban Aerocontinente en Chile, precisamente por una decisión judicial! Es más, el canciller de entonces, Niño Diego García Sayán, condecoraba a su par chilena en Lima, Soledad Alvear. Pregunté entonces, desde la dirección de Dignidad: ¿qué, la premian por haber clausurado Aerocontinente? Ciertamente, nadie contestó.

Los abogángsters se hacen cargo de los cubileteos en favor de una u otra causa. No interesa ¡para nada! la justicia de ésta. Prima el sentido crematístico de lo que se ha planeado ganar merced a torneos, turismo, o cualquier otra razón. Lo último que preocupa al periodismo es la lealtad a principios y a la etiología

genuina sobre las que se asienta la decisión del juez Zamalloa. Un diario ha dicho de él “convenientemente aceitado”. ¿Cómo saben eso? Cuando los señores de la prensa canónica ofenden, insultan y apostrofán, no hay quién diga lo contrario porque muchos intereses se juegan en el terreno.

¿No es el testaferro de Lan Chile, Emilio Rodríguez Larraín, el aprovechado que viajaba en los aviones presidenciales de este régimen? ¿Y también no es el que estuvo en los líos de Canal 5? ¿No es también el que fleta pandillas de “periodistas” para que le defiendan en sus medios afines y con espíritu de cuerpo? ¿En la televisión, radios y diarios? Este individuo puede decir cuanto se le ocurra, pero todos saben para dónde patea y qué representa: la quinta columna y la infiltración desvergonzadas del exterior. Siempre el Perú tuvo esta clase de miserables, conspirando contra el Perú desde sus propias entrañas.

Si un juez en la majestad de sus actos da un veredicto, éste hay que respetarlo y cumplirlo. Si se equivocó, que cargue con las consecuencias previstas en la ley. Pero, la majadería de ministros, políticos y gusarapos adláteres no puede primar sobre un dictamen de conciencia de un representante de la justicia peruana.

Otra contradicción repugnante: itodos los que berrean por Lan, no han dicho una sola palabra por las 2000 familias que conforman el personal de Aerocontinente! ¿No es eso vergonzoso, por decir lo menos? ¡Qué falta de dignidad y de vergüenza!

DGAC: ¿de mal en peor?

5-7-2004

Todo parece indicar que no bastan las bestialidades cometidas por Wilson Benzaquen al frente de una lamentable etapa en la Dirección General de Aeronáutica Civil. Ahora quieren poner a Abraham Ramírez Lituma, sospechosamente vinculado al general FAP Elesván Bello hoy en la cárcel. ¿Es un deporte en el Perú, hacer barbaridades contra sus propias instituciones?

Benzaquen pasará a la historia como uno de los más tristemente célebres jefes de la DGAC. Gracias a él, la repartija de rutas aéreas a granel, se convirtió en un deporte vergonzoso. Y lo más increíble es que Aerocontinente, persiste en la lucha, aunque Benzaquen, los lobbies extranjeros y todos los vendepatria han hecho lo imposible por hundirla.

Ramírez Lituma, años atrás se desgañitó pretendiendo demostrar que un rayo había impactado al Boeing 737 de la FAP el 5 de mayo de 1998 y que esto produjo la muerte accidental de 74 personas en Andoas. Y, según dicen fuentes muy bien informadas, no fue así. Lo que ocurrió fue que la FAP, donde trabaja Ramírez, no había cumplido con el certificado de aeronavegabilidad, la renovación de la licencia del piloto y copiloto, el permiso de vuelo y otras irregularidades monstruosas. Este señor se saltó a la garrocha múltiples requisitos y la desgracia advino y pretendió disimularla por radio y televisión.

Este gesto de irresponsabilidad le tacha, per se, para asumir cualquier cargo de la magnitud de la dirección de la DGAC. ¿Qué, necesitamos la producción de accidentes certificada por quien ya tiene entre sus antecedentes una falta de criterio monumental y garrafal?

El nombramiento de Ramírez Lituma ya habría sido encaminado ante el presidente Toledo por uno de sus asesores, el general Luis Arias Graziani. ¿Se piensa militarizar la DGAC? La vinculación Ramírez Lituma y FAP, arma de la que Arias Graziani fue oficial, es inculcable. ¿No sería más saludable y más fácil, buscar a alguien con las calificaciones técnicas, académicas y de experiencia, mejor y más idóneo que un antiguo gonfalonero de todos los comandantes montesinistas que hubo en la FAP?

La administración Toledo tiene entre sus manos una situación explosiva. La DGAC se convirtió con Wilson Benzaquen en un mamarracho de viajeros turistas al por mayor. Pero dudosamente jamás han peleado por las líneas peruanas o cuanto comporte un planteamiento nacionalista y constructivo en pro del desarrollo de la aviación civil del Perú. ¿Qué se traen con este supuesto nombramiento de Ramírez Lituma?

Casanova rey de jueces chalacos

13-7-2004

Dice el ex-gerente general de Lima Airport Partners, Juan Antonio Casanova de San Simón, en oficio ingresado el 1 de julio y resuelto el mismo 1 de julio y dirigido al juez Cerapio Roque Huamancóndor: "Solicito a su despacho se sirva disponer se autorice mi salida del país ordenando se cursen los oficios correspondientes, y que el presente pedido se tramite EN EL DIA por razones de URGENCIA".

¿Qué hizo el juez?: “Autorizar al procesado Juan Antonio Casanova de San Simón la salida del país desde el primero al treintiuno de julio del presente año, debiendo informar su retorno para cuyo efecto oficiase a las entidades autorizadas”. ¡Qué rápido este juez! ¿no?

Como una prueba “contundente” Casanova presenta un fax de la firma Joibe Asesores de Inversiones S.L con sede en Madrid que dice lo siguiente: “A quien pueda interesar: Confirmamos la necesidad de que el señor Juan Antonio Casanova San Simón se incorpore a su trabajo al objeto de cumplir con sus obligaciones laborales con carácter inmediato y no más tarde el día 1 de julio de 2004 so pena de sufrir las medidas disciplinarias que sean oportunas”. Y el juez Cerapio Roque Huamancondor, se asustó ante la penalidad anunciada para con Casanova y iconcedió la salida del ibérico!

¿Qué pudo haber ocurrido como para que el juez Cerapio Roque Huamancondor reciba un oficio-mandato de Casanova y lo resuelva ese mismo día con una celeridad más que notoria? Sólo hay un argumento prohibido y que en este caso, es fácilmente sospechable. ¿No es hora que las autoridades judiciales pongan bajo la lupa a este juez velocísimo?

Casanova San Simón era el hombre fuerte de Lima Airport Partners, la empresa tramposa que se hizo de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez por 40 años y con un capital inicial de S/ 10 mil soles. Este señor viaja en el Perú como Pedro por su casa y viene a cada rato al Perú. ¿Tanto le gusta nuestra patria, de donde salió como un apestado por su cuestionable labor al frente de LAP el año pasado?

Mientras que muchos juicios, la inmensa mayoría, demoran meses y hasta años, el juez Cerapio Roque Huamancondor ha establecido una marca difícil de superar porque en un solo día y porque así se lo dijo el reclamante, dio fe de sus argumentos, sin que la parte contraria y demandante supiera siquiera una sola letra. ¿No se nota, acaso que hay motivaciones más bien de otra naturaleza que las puramente jurídicas?

La justicia en el Perú es letra muerta porque muchos jueces actúan con irresponsabilidad y condenable prisa en algunos casos y en otros ni se acuerdan del tema y firman cualquier cosa. En síntesis, la moralidad de los jueces es un tema pendiente de solución y a los ladronzuelos que abusan de su posición de dominio, habría que inhabilitarlos y cortarles las manos. De repente así aprenderían algo de rigor.

Proinversión: ¿regalando aeropuertos?

8-9-2004

Ya comenzó Proinversión, esa agencia regalona de lo que no es suyo y en la que se guarecen conocidos irresponsables, a ofertar los aeropuertos del interior del país. El 6 de febrero del 2003, escribimos algunas líneas sobre el particular. El lector notará la presencia, entonces muy soterrada de Robert MacDonald y hoy descarada. Leamos.

¿Desde cuándo el “estudio” de factibilidad del aeropuerto de Chinchero y el plan maestro para la concesión de 18 aeropuertos regionales, hecho por la firma inglesa Currie & Brown/Mason es el documento oficial del Estado peruano en esta materia? Hasta donde se sabe no es más que una aproximación y por la cual el Estado ha pagado la friolera de US\$ 400,000 dólares. Por eso, ¿qué hacía el embajador peruano en el Reino Unido, Armando Lecaros, presentando a Robert MacDonald de Proinversión ante ejecutivos de operadores británicos como si se tratara del frontis definitivo de la política del Perú en materia de aeronáutica?

Proinversión informa que “Luego de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se viene efectuando la Promoción de la Inversión en los aeropuertos del Perú que actualmente se encuentran operativos y ubicados a lo largo y ancho del país”. Nótese que el texto de esta entidad hace alusión directa a un período de evaluación. Por ningún lado se expresa que es el horizonte definitivo del Estado peruano.

Currie & Brown bajo el epígrafe: A Public-Private Partnership for Peru's Regional Airport dice lo siguiente: “The Peruvian Government has appointed Currie & Brown and law firm Masons to advise it in relation to the development of the new Chinchero International Airport and the country's master concession plan for regional airports”. El señor Charles Longstaff de la embajada británica en Buenos Aires, dice: “This contract is possibly the first PFI business won by British consultants in Latin America. British PFI specialists have now got the “foot in the door” in Latin America and I am confident further business will develop. Well done Peru”. Lo que en castellano significa que “El gobierno peruano ha tomado contacto con Currie & Brown y la firma legal Masons para consultoría en relación al desarrollo del nuevo Aeropuerto Internacional de Chinchero y el plan maestro para la concesión de los aeropuertos regionales.....Este contrato es el primero de su tipo obtenido en Latinoamérica.....hemos puesto el pie en la puerta y estoy seguro que desarrollaremos más negocios”.

Ahora se entiende la razón por la que Currie & Brown/Masons se llevó a Robert MacDonald a su sede en Londres (como parte de su periplo por Europa) para que con la embajada del Perú en el Reino Unido hablara sobre Business Opportunities in the Airport Sector (Oportunidades de negocios en el sector aeroportuario) y que nuestro representante en ese país, en nombre del Estado peruano.

Proinversión pagó US\$ 400,000 dólares por un “estudio” cuyo 90% de material estadístico era propiedad de Corpac. Hasta hacía poco tiempo Robert MacDonald trabajaba en Corpac como gerente general y era a la vez (iqué tal sinvergüenza!) responsable de la privatización en.....iProinversión!, por eso casi nunca estaba donde debía y ordenaba el traslado de los documentos de Corpac a su empleadora paralela.

LAP: ihaciendo de las suyas!

22-9-2004

Para variar y aprovechando la patente de corso extendida desde hace años, Lima Airport Partners, LAP, la minúscula empresa que tiene la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez pretende ahora cobrar una tarifa de US\$ 14 para los pasajeros en tránsito. No contenta con eludir todos los compromisos de inversión, infeliz de mañosamente hacerse la sorda con respecto a la segunda pista del primer terminal aéreo, LAP, ahora conspira contra el incremento del turismo en Perú. ¿No hay quien le pare la mano a estos sinvergüenzas?

Pocas semanas atrás, LAP, en su afán de aniquilar a los empresarios artesanales peruanos que trabajan hace 30 años en el Jorge Chávez, utilizó a la Policía Nacional y con la complicidad de una pandilla de malos efectivos, prácticamente asaltó las oficinas de Cexport en el espigón internacional so pretexto de un operativo anti-piratería. Hasta hoy la PNP no sanciona a los forajidos que se aprovechan del uniforme para cometer fechorías y hostilizar a gente honesta.

¿Qué dice LAP con respecto a la construcción de la segunda pista? La actual solo tiene vigencia hasta dentro de un año o dos. Y entonces, colapsa. Pero LAP no tiene la más mínima intención de invertir, porque no tiene nada. Los préstamos, con el increíble aval del Estado peruano por el orden de más de 100 millones de dólares, demostraron que LAP sigue siendo lo que siempre fue: una empresita construida ad hoc y con dedicatoria.

Recuérdese que LAP “ganó” la concesión del Jorge Chávez cuando uno de sus socios era Pedro Pablo Kuczynski y Javier Silva Ruete, ministro de Economía.

Este último había anunciado una inversión de US\$ 1200 millones de dólares que hasta hoy nadie ha visto. Mentiras de este calibre, debían ser penadas con cárcel perpetua. ¡Pero no! ¡Ahora, LAP también quiere más dinero y está empeñada en cobrar US\$ 14 a los pasajeros en tránsito!

¿Dónde está la inversión de LAP? Si ni siquiera tienen un botiquín de primeros auxilios implementado debidamente en el pabellón internacional. Si algún día ocurre la desgracia de un siniestro de fuego hay el riesgo altísimo de mucho material contaminante que son los paneles que LAP ha instalado por cuestión de costos. Los cables plásticos, las instalaciones precarias y en mal estado, están a la vista de todas las autoridades que no dicen absolutamente nada. El silencio de Defensa Civil y de la DGAC, es clamoroso y censurable.

LAP habla de mangas que aún no tiene. Y presenta como logros unos autobuses que trasladan a los pasajeros del avión hacia el embarque. ¡Eso es elemental y no es un favor que le hacen al usuario! Por tanto, ¿dónde está la inversión que ellos reputan como millonaria a favor del Jorge Chávez?

Cuando Lima Airport Partners, LAP, obtuvo la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, durante el paniaguato (del nefasto Valentín Paniagua que quiere aparecer como santo), tenía un fabuloso capital social de poco menos de US\$ 3 mil dólares. ¡Y la concesión es por más de 40 años!

Demostrados abusos de LAP

30-10-2004

Pocas semanas atrás La Razón denunció el abuso cometido en el espigón internacional del Aeropuerto Jorge Chávez contra la empresa Cexport por una denuncia interpuesta por la concesionaria del primer terminal aéreo Lima Airport Partners, LAP. El Fiscal Provincial Edgard Justo Espinoza Casas de la 10ma. Fiscalía Provincial Penal del Callao, resolvió según el Ingreso No. 145-2004 que: NO HA LUGAR A FORMULAR DENUNCIA PENAL y ordenó el ARCHIVO DEFINITIVO de los actuados”.

El documento de la Fiscalía es contundente.

En el documento la Fiscalía afirma que: “de la intervención policial y posterior investigación realizada no se ha logrado recabar información suficiente que permita evidenciar la existencia de algún hecho vinculado al ilícito materia de denuncia por lo que corresponde decretar el archivo definitivo de la presente investigación”.

Asimismo la Fiscalía deja entrever la posibilidad el sistema penal se utilice como una herramienta para satisfacer odios privados lo que resulta intolerable en un Estado de Derecho dando a entender que la denuncia promovida por LAP podría tener otros móviles distintos a los estrictamente judiciales.

Entre otras irregularidades se da cuenta que “la denuncia de parte, no se presentó directamente ante la Mesa Unica de Partes del Ministerio Público del Callao como correspondería, sino ante la División de Estafas y Otras Defraudaciones de Lima; aún cuando existe una División Especializada de la Policía y dos Fiscalías también especializada en Lima para la intervención en delitos contra la propiedad intelectual”.

Hay inconsistencias y se refiere que “la División Policial que recepciona la denuncia el cuatro de agosto, el mismo día comunica a Indecopi y le solicita su participación en un operativo programado para el cinco de agosto, cuando el Ministerio Público del Callao recién se le pone en conocimiento de la denuncia el día seis de agosto, es decir después de haberse realizado la intervención dirigida por la policía tal como lo hace notar el informe de número cero cero cuatro dos mil cuatro ODA guión eps de Indecopi.

Además también se hace notar que “en toda la investigación policial se ha prescindido de la presencia del Ministerio Público; por lo que siendo que en el caso materia de análisis no se encuentran indicios suficientes de la ocurrencia del hecho denunciado, pero sí indicios de irregularidades en la forma cómo se ha llevado a cabo la presente investigación, las que en opinión de esta Fiscalía deben ser esclarecidos;”.

¡Más claro no canta el gallo! El abuso que cometió Lima Airport Partners contra una empresa peruana en el espigón internacional del Aeropuerto Jorge Chávez se demuestra a la legua. Los elementos policiales prácticamente vejaron al personal femenino de atención de Cexport, las desalojaron del local y, además, las zahirieron de palabra con términos soeces. ¡Y todo alentado por LAP!

En agosto se llevó a cabo esta irregular –como dice la Fiscalía- intervención contra Cexport y el abogado de LAP hace la denuncia. Los considerandos de la Fiscalía son demostrativos de lo absurdo de la pretensión y la alevosía que primó en ese entonces.

¿De qué se trata? Simplemente de hostilizar a los empresarios peruanos. Cexport es una empresa que tiene casi dos décadas en la venta de artesanía y

platería para el turismo nacional y extranjero. Paga impuestos, da fuente de trabajo y es agredida por intervenciones como la descrita por la Fiscalía en los considerandos transcritos fieles al original.

¿Qué van a hacer las autoridades pertinentes? ¿Cómo así que la PNP se presta para venganzas particulares de empresitas favorecidas por una concesión a pesar del ridículo capital social que tiene Lima Airport Partners? No es todo, pero sí hay una abierta e inocultable mala fe contra Cexport.

¡Y papelito canta! ¡No a los abusos!

LAP: ¿un contrato nulo?

29-11-2004

El 20 de octubre del 2000 se firmó la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez entre el Estado peruano y la empresita de S/. 10,000 de capital social, Lima Airport Partners. Pero, quien firma por LAP, Gustavo Enrique Morales Valentín, recién recibe los poderes de esa firma el 25 de enero del 2001! Y así consta en la Notaría Paíno Scarpati. ¿Cómo pudo Perú firmar un convenio con una empresa que no existía legalmente y que, no había establecido los poderes de manera regular porque no hay retroactividad entendible de ninguna clase?

Diciembre del 2000

Lima Airport Partners se constituye con un capital ridículo de S/. 10,000 nuevos soles y sus socios iniciales fueron: Flughafen Frankfurt y suscribe 4275 participaciones Aletta von Massenbach; Bechtel Enterprises International Limited y suscribe 4275 participaciones Fernando Alberto Romeu; y Cosapi, suscribe 1450 participaciones Walter Piazza de la Jara.

Comienza a operar el día de su inscripción registral pública el 12 de diciembre del año 2000. Sin embargo, como consta en todos los medios de comunicación, el Perú suscribió la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez con Lima Airport Partners el 20 de octubre de ese mismo año.

Contradicción

Si el apoderado y primer gerente, Gustavo Morales Valentín, recién recibe facultades para toda clase de firma el 25 de enero del 2001, ¿qué se firmó entre

el Estado peruano y LAP varios meses antes? ¿Hay nulidad entonces de ese convenio? ¿Cómo pudieron, las autoridades de entonces, no darse cuenta de una irregularidad viciadora de semejante acto jurídico por el que se regalaba por decenas de años el primer terminal aéreo del Perú?

Más rarezas

Apenas pocos días después, el 27 de febrero del 2001 ante el Notario Manuel Noya de la Piedra, LAP acuerda aumentar el capital social, quedando modificado el Cuadro de Distribución de Participaciones de la siguiente manera:

- Bechtel Enterprises International Ltd. con 45'212,400 participaciones;
- Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft con 45'212,400 participaciones;
- Cosapi S.A. con 15'335,200 participaciones que se encuentran pagadas en un 50.84%.

Se nombra como mandatarios a Gustavo Morales Valentín y Jonathan Church Mac Donald, para que puedan celebrar contratos con los arrendatarios con facultades vigentes hasta el 31 de marzo del 2001.

Nótese que siempre muchos meses después que se firmó entre el Estado y LAP la concesión del Jorge Chávez.

Nueve días después

La Junta de Socios del 16-2-2001, acordó aceptar la renuncia de Gustavo Morales Valentín (el que firmó la concesión sin tener poderes), a su cargo de gerente general de la sociedad y se nombra a Juan Antonio Casanova de San Simón como gerente, así como apoderado de la empresa, con los poderes inherentes y se revocaron los que tenían Gustavo Enrique Morales Valentín y Jonathan Church Mac Donald, como consta en la Notaría Noya de la Piedra.

Proceso impugnado

En oficio No. 197-2000-MPFSD-Callao, el doctor Vicente Caballero Rojas, Fiscal Superior Titular Decano del Distrito Judicial del Callao, se dirige a Luis Espinoza Mallqui de la Tercera Fiscalía Provincial Penal del Callao y dice: “Me dirijo a usted, a fin de hacerle llegar en fs. 03, la denuncia remitida por el Despacho de la Fiscalía de la Nación, presentada por el Sr. Daniel Estrada Pérez, congresista de la República, contra Antonio Jochamovitz, Presidente de la Ce-

pri, por supuestas irregularidades advertidas en el proceso de licitación para la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las mismas que han sido materia de publicación en el Diario Liberación; para los efectos de que proceda conforme a sus legales atribuciones”.

Jochamovitz había sido empleado de la empresa Los Portales que también estuvo participando en el proceso de licitación.

Denuncia actual

Con el ingreso No. 082-04-SIATF en la 11^o Fiscalía Provincial Penal del Callao, que atiende Lucila Aliaga Gamarra, está la denuncia por delito de falsedad genérica contra Gustavo Enrique Morales Valentín y Otro y se dice en los considerandos:

“1.1 Está probado que Gustavo Morales Valentín, el día 26 de julio del año 1999, se le otorgó un Poder a nivel de las tres empresas que conformaron inicialmente y, por el plazo de un año que vencía el 26 de julio del año 2000, que pretendían ser considerados postores para el otorgamiento de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, entonces este Poder se efectuó a nivel de pretensores más no de una empresa constituida”.

1.2 Cuando venció el plazo del 26 de julio del 2000, acudieron a Registros Públicos en el rubro de Sociedades Mercantiles, para inscribir una prórroga de dicho Contrato primigenio, solamente a nivel de pretensores para participar como postores.

1.3 La Registradora a nivel de Registros Públicos rechazó tajantemente esa prórroga solicitada, en razón que no constituían ninguna empresa y, no tenían calidades absolutas para petitionar este extremo, conforme lo demostramos con los documentos que acompañamos que son prueba plena que al no concedérseles dicha prórroga y haberse vencido el plazo de un año que señalaron y, no haber constituido una persona jurídica, entonces legalmente no tenían ninguna facultad ni derecho para intervenir en la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.

1.4 Sin embargo, el 26 de octubre del 2000, Gustavo Morales Valentín, sin tener ninguna facultad de Gerente, firmó el contrato de concesión del Aeropuerto a favor de las 03 empresas que inicialmente se constituyeron por un año de duración.

1.5 Recién el 21 de diciembre del año 2000, se inscribe la empresa Lima Airport Partners y, tiene facultades Gustavo Morales Valentín”.

¿Qué está haciendo la Fiscal?

Se sabe que Lima Airport Partners está presionando para el archivo definitivo de esta grave denuncia. Preguntada en diversas oportunidades la Fiscal Lucila Aliaga Gamarra dijo que ella había sido prohibida de expresarse por el Decanato del Colegio de Abogados del Callao. Estos preguntados también, dijeron todo lo contrario, como hemos venido publicando en este medio sin que la Fiscal se haya atrevido a hacer alguna aclaración pública sobre este engorroso y grave particular.

¿Qué hay en juego? ¡Muchísimo! ¿Qué dice el Congreso?

Todo parecería indicar que el contrato de concesión entre el Perú y la empresita Lima Airport Partners adoleció desde su mismo inicio de vicios insalvables e irregularidades mil. Y es importante impedir que se archive un caso que merece un esclarecimiento total y definitivo para evitar las componendas y las cuchipandas a favor de pandillas o grupos económicos.

LAP: inueva estafa!

9-12-2004

Lima Airport Partners (LAP), la empresita concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez, pretende cobrar a todo aquel que arribe a nuestro primer terminal, esté por unas horas o minutos, en tránsito hacia otro destino, la suma de US\$ 14. ¿Dónde está el capital propio que decía tener LAP como para que precise de esta clase de exacciones que perjudican el turismo y un conflicto de indescriptibles dimensiones con las líneas aéreas que preferirán otra plaza, no Lima, para llevar a sus pasajeros?

Gracias a la Addenda 4, firmada por el actual vice-ministro del Interior, Richard Edwin Díaz González, en el 2003, LAP casi se ha exonerado mañosamente de construir la segunda pista del Aeropuerto Jorge Chávez. Es más, hasta podría demandar al Estado por no poner a su disposición, vía la compra a justiprecio de los terrenos aledaños. Siempre bajo la premisa de sacarle dinero al Estado.

Es más, hay un crédito por un total de 125 millones de dólares, adquirido por LAP ante dos entidades financieras, una alemana y otra norteamericana, con

el aval del Estado peruano. Como esta empresa, a ojos vista, no tiene dinero inunca lo tuvo!, si colapsa o se rescinde el contrato de concesión, el Estado se queda con los pasivos. ¿Y quiénes forman el Estado?: ilos 26 millones de peruanos! ¿Perro muerto a la vista?

La presidenta de la Asociación de Empresas de Transporte Aéreo Internacional (AETAI), Patricia Siles, ha dicho de modo público: “Muchas aerolíneas han advertido que dejarían de hacer escala en el Perú debido a este excesivo cobro que plantea LAP y que perjudicaría al país”.

Siles informó que en ningún país latinoamericano se cobra esa tasa de tránsito. Dijo también que, refiriéndose a Alemania y Holanda: “En ambos países el monto es mucho menor y se cobra porque los pasajeros ingresan al aeropuerto, pasan a Migraciones, recogen maletas, van a otro terminal; es casi una tarifa de embarque, pero LAP quiere cobrar por pasar de una manga a otra”.

¿Qué ocurrió aquí? ¿La Addenda 4, ese contrabando que jamás fue publicado en El Peruano, es ya un monumento a la infamia contra el Estado peruano porque fleta imposturas y cobranzas de todo calibre y despropósito? ¿Qué dice el Congreso? ¿No es éste un tema que debía ser denunciado, de inmediato, siquiera para que la gente comprenda que a veces pueden ocuparse de algún tema importante?

¡Todos los funcionarios, absolutamente todos, los que estén metidos en “negociaciones” o tratos en representación del Estado, tienen que ser investigados y escrutados al milímetro! Si delinquieron, hay que meterlos a la cárcel. Esos que andan en amores con el tema del TLC, tienen que ser los primeros porque han habido proclividades más que misteriosas a un tratado que no siempre favorece al Perú sino a minoría de minorías.

¿Otra nueva estafa de LAP contra el Perú?

2005

LAP: el delito de ser peruanos

4-2-2005

“Mientras que Café Britt de origen costarricense y Aldeasa vinculada estrechamente al consorcio Lima Airport Partners, LAP, han monopolizado más de quince (15) tiendas en el nuevo espigón internacional del Aeropuerto Jorge Chávez,

nuestra empresa Cexport Exclusive, peruana y que da trabajo a peruanos, ha sido borrada de un plumazo por estos abusivos y todos los meses pagamos un alquiler que asciende a US\$ 1,173 dólares” denunció el vocero de la empresa Cexport Exclusive.

“LAP nos viene hostilizando hace muchos meses y nos ha puesto denuncias penales que terminaron en nada porque eran falsas, ha procurado por los medios a su alcance de pulverizar a Cexport Exclusive, todo parece indicar que por el único delito de ser peruanos. Esto es indigno”.

Cexport Exclusive no ha sido incluida entre las tiendas que han pasado al nuevo espigón internacional del Jorge Chávez en un acto aberrante y de exclusión totalmente ajena al derecho. “Nosotros pagamos alquiler, estamos en el Aeropuerto más de 15 años, Cexport vende la mercadería de más de 300 artesanos peruanos y hemos sobrevivido a la constante hostilidad que ejerce LAP contra las empresas nacionales”.

“¿Cómo así que costarricenses y españoles, coludidos con LAP, pueden acaparar decenas de tiendas y nadie dice nada? ¿Qué clase de negociados se esconden en este irregular tráfico de influencias en que los mismos funcionarios de LAP, Café Britt y Aldeasa han contratado a terceros para que se hagan cargo de esas tiendas y eliminen a Cexport Exclusive?” expresó indignado el portavoz de la empresa peruana.

“Cexport está en juicio contra LAP y aún están pendientes los fallos judiciales en los que reclamamos trato igualitario y hemos demostrado que todas las obligaciones contractuales han sido cumplidas” se informó.

Estoy dispuesto a fundamentar públicamente estos conceptos.

Guillermo Ruiz Caro
Gte. Gral.
Cexport Exclusive

¿Qué pasa en el Jorge Chávez?

3-2-2005

En el primer terminal aéreo del Perú, Jorge Chávez, impera un despelote de marca mayor dirigido por la concesionaria, la empresa Lima Airport Partners, LAP, que con un capital mínimo de US\$ 3 mil dólares y por 30 años, se hizo de un

negociado en carrera de un solo caballo. Los socios iniciales de LAP fueron Bechtel, Cosapi, Frankfurter Fraport. Hoy ya no están Bechtel ni Cosapi. Pero entró Alterra, creación reciente de Bechtel. Y Cosapi, como consuelo luego de haber recibido un fuerte dinero por sus acciones, se contentó con hacer las obras del nuevo espigón internacional. ¡Pedro Pablo Kuczynski se las sabe todas!

Alterra tiene un presidente de directorio costarricense, Al Romeu, quien también es ciudadano estadounidense. Este señor, trajo al Perú la promoción de Café Britt que se expende en Lima como el café de bandera. A pesar que Starbucks, entidad autoridad en temas cafetaleros, ha dictaminado que el café peruano es de primerísima calidad. Por coincidencia fortuita, Alterra tiene la concesión del Aeropuerto Santa María de San José de Costa Rica, donde también Al Romeu es el hombre fuerte.

Café Britt y Aldeasa son las que gobiernan a través de terceros y cuartos por lo menos 20 tiendas en el nuevo espigón internacional. Pero, ¡eso sí! no se olvidaron de no incluir a una firma peruana que da trabajo a por lo menos 300 artesanos de este país: Cexport Exclusive. Y con la complicidad objetiva de LAP, han colocado a Cexport en el primer piso, al lado de una escalera y de unas tomas de mangueras contra fuegos, donde no pasa absolutamente nadie, para aburrir a este negocio nacional.

¿Qué pasa en el Jorge Chávez?

Cexport paga religiosamente desde hace muchos años el alquiler que en los tiempos presentes no baja de los US\$ 1,125 dólares. Pero, LAP, la viene hostilizando con triquiñuelas, jugadas sucias, denuncias penales falsas que luego tienen que archivarse, con el único y avieso propósito de cansarlos para que dejen el Jorge Chávez. Esta mañana, jueves 3, la visita ocular ordenada judicialmente, deberá comprobar cómo se está hostilizando a Cexport y ¡lo que es peor! el lugar que le han asignado, será demolido en siete (7) días. ¿Cómo pueden las autoridades permitir esta aberración contra peruanos en nuestro primer aeropuerto?

No todo es oro

LAP “inaugura” con presencia del mandatario Toledo y los aquiescentes de Ositran y del Ministerio de Transportes, amén que todos los tributarios de la globalización, sus nuevas instalaciones el viernes pasado. Pero las mangas recién comenzaron a funcionar (una de ellas) hace dos días. ¿Le vendieron gato por

liebre al presidente de la república? En el nuevo terminal aéreo internacional NO hay ni 50 millones de dólares invertidos.

Mentiras viejas

Cuando se concesionó el Jorge Chávez, los panegiristas hablaron de inversiones por el orden de US\$ 1,200 millones de dólares, como fuera la expresión de Javier Silva Ruete entonces. ¿Cómo se explica entonces que la empresita LAP recién consiguiera, gracias a la Addenda 4, firmada en el 2003, 125 millones de dólares de bancos norteamericanos y alemanes? ¿Y que encima, pusiera como aval de esa enorme suma al Estado peruano? Es razonable pensar que una empresa que se hace de una concesión muy atractiva con un capital ridículo de US\$ 3 mil dólares, inunca tuvo dinero y tampoco lo tiene hoy!

La concesión del Jorge Chávez fue un negociado de Alberto Pandolfi y su séquito que incluía a una compañía cervecera y a exdirectivos de Corpac. Además, se ha pretendido que los terrenos aledaños al Aeropuerto Jorge Chávez se vendan por un precio sobrevaluado para entonces limarse las uñas con gusto y en esto estuvo metido un estudio de abogángsteres en cuyas instalaciones trabajan dos hijos de un conocido y mediocre expresidente transitorio.

¿Quién paga el pato?

La concesión del Jorge Chávez fue firmada por el Estado con un consorcio que incluía a Bechtel, Fraport y Cosapi. Hoy ya no están más Bechtel y Cosapi. Están Alterra y Fraport, ¿qué ocurre si estas empresas no pagan el préstamo de 125 millones de dólares? ¿quién paga el pato?: el Estado peruano. ¿Y quiénes son el Estado peruano?: los 26 millones de peruanos que no ven, no deciden, pero todo lo sufragan y costean.

Alterra es una creación ad hoc de Bechtel. Apenas tiene un lustro en el negocio aeroportuario, sin embargo, días atrás su presidente ejecutivo, Al Romeu, vino al Perú, dio un discurso y habló de las maravillas de la concesión, espacio al cual su firma llegó de carambola, con la no bulla ni protesta de ninguna autoridad del Estado peruano que para estos casos son ciegos totales.

¡A su regalado gusto!

LAP fue dirigida por largo tiempo por el controvertido ibérico José Antonio Casanova San Simón a quien nada menos que el juez español Baltazar Garzón

acusó de delincuente común por la comisión de actos ilícitos fuera del Perú. Sin embargo, hasta mayo del 2003 este individuo contrató con el Estado e hizo lo que le dio la gana. Y aún persiste en volver al Perú y se pasea como Pedro por su casa, sin que le echen el guante por varias denuncias que su poderoso dinero se ha encargado de silenciar.

Neumática de silencio

¿Por causa de qué la prensa peruana, tan mediocre, pasiva y acrítica, sólo pone de relieve los supuestos logros de la inversión y no cuestiona cambios fundamentales que pueden lesionar la relación jurídica, con sus terribles consecuencias, al Estado peruano? Nadie pide que se crea cuanto se dice en las líneas precedentes, pero sí es un buen punto de partida para cuestionar cuánto hay de curioso o extraño en la información.

Si una empresa peruana, que da trabajo a cientos de peruanos, como es Cexport Exclusiva, es hostilizada, ubicándola en un primer piso del espigón internacional, donde no transita nadie, debajo de una escalera y al lado de una manguera contra incendios y, encima de ello, pronto va a ser demolido ese sector, ¿cómo puede la prensa dejar de objetivamente apuntar estos hechos y dar cuenta de ellos?

No sólo hay una agresión contra un negocio privado. Hay también un vejamen contra los peruanos en el Perú. LAP promueve a Aldeasa y a Café Britt (una española y la otra costarricense) en el nuevo espigón internacional, pero destroza a Cexport Exclusive. ¿Es que ya no hay siquiera la mínima dignidad en los hombres de prensa?

LAP: hampones y abusivos

6-2-2005

La mañana del sábado 5 a la inusitada hora de las 6 am., una pandilla de aproximadamente 30 ó 40 individuos, comandados personalmente por el gerente general de Lima Airport Partners, Jaime Daly Arbulú, desalojaron a punta de trompadas, puñetes, insultos, violencia generalizada y, lo que es peor, con un fiscal falso, a la empresa peruana Cexport Exclusive del espigón internacional del Aeropuerto Jorge Chávez. ¿Extraña el asunto? ¡No tanto! Antes estuvo LAP dirigida por el delincuente José Antonio Casanova San Simón, pedido hasta por el juez ibérico Baltazar Garzón y ahora está el mencionado Jaime Daly Arbulú, digno seguidor de las prácticas abusivas de su predecesor.

Cexport Exclusive tiene largos años de permanencia en el negocio aeroportuario en la venta de artículos peruanos de platería y textiles. Representa a más de 300 pequeños empresarios. Paga mensualmente más de US\$ 1 mil dólares a LAP, tiene un juicio pendiente con esa firma y que aún no se soluciona. Pero Daly Arbulú, LAP, Café Britt y Aldeasa no quieren ninguna clase de competencia y tienen el monopolio, con testaferros y terceras o cuartas manos, de todos los locales del segundo piso del espigón internacional del Jorge Chávez.

Las empleadas de Cexport Exclusive fueron agredidas a puntapiés, puñetazos, escupitajos, ese aciago sábado y tuvieron que ir a un policlínico local y pasar por la revisión del médico legista que comprobó los daños. ¿Era necesario emplear los métodos, naturales en gentuza como la de LAP, pero impropias e inaceptables, bajo todo punto de vista, con una empresa que consigna su alquiler, da trabajo a peruanos y simplemente quiere trabajar? La mercadería fue incautada, destruida, hecha añicos por los desalojadores.

Ningún policía ni autoridad judicial estuvo presente. Sólo a quienes Daly Arbulú dejó entrar. En el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, no hay ley que valga, sólo lo que estipula Lima Airport Partners. Puede ocurrir cualquier cosa, como la violencia demencial del sábado por la mañana contra Cexport, pero nadie puede intervenir si antes no tiene el permiso de LAP. ¿Con qué derecho LAP construye un Estado dentro de otro Estado?

No debe olvidarse que este caso continúa. Cexport Exclusive, pagante de su derecho al alquiler, ha sido eliminada del espigón del Jorge Chávez. Pero aún está pendiente la visita ocular que hoy desaparece porque ya no hay mucho que ver, salvo los resabios del paso de la barbarie. Sin embargo, esto demuestra que en el caso había aún mucho pan por rebanar. LAP se ha reído de todos los mandatos judiciales, uno de ellos que instituía la ministración del local que ocupaba a Cexport Exclusive.

El abuso se ha convertido en la práctica común en empresas en la que hay hampones dirigiendo los destinos de una concesión malhadada que comenzó de manera hechiza como fue Lima Airport Partners y el Aeropuerto Jorge Chávez.

¿Qué dice la prensa? ¿Va a permanecer en silencio culpable, permitiendo que esta clase de brutalidades se sigan cometiendo sin castigo ni penalidad ejemplares? ¿Quién se cree este tipejo Jaime Daly Arbulú, empleado vulgar de una empresa con manchas desde su mismo nacimiento?

¡Es hora de poner los puntos sobre las íes!

Ositran coludida con LAP

3-3-2005

La supuesta audiencia pública que se llevó a cabo en las instalaciones de la Universidad del Pacífico, convocada por Ositran, no fue tal, porque se impidió la entrada a los periodistas, se evitó las preguntas comprometedoras sobre el pobre desempeño de la concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners, LAP, en suma, un nuevo fraude a la opinión pública, disfrazada de sesión abierta que nunca lo fue y en realidad sí constituyó una insolente burla.

Desde hace años, las irregularidades manifiestas que está presentando el funcionamiento de la concesión del Jorge Chávez a cargo de Lima Airport Partners está inquietando al público en general. Ante los continuos reclamos y supuestas respuestas, Ositran, la entidad encargada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, de regular el cumplimiento del contrato de concesión con LAP, citó a „audiencia pública“ ayer miércoles. Sin embargo, todo fue hecho con el avieso propósito de evitar preguntas incómodas y comprometedoras para la concesionaria.

Los periodistas de los diversos medios, salvo, los amigos, esos que siempre hablan bien de LAP, de Ositran y del gobierno, fueron impedidos de ingresar y , lo que es peor, no pudieron por tanto formular ninguna clase de pregunta o cuestionamiento sobre LAP. Por ejemplo, no hay esclarecimiento sobre la construcción de la segunda pista del Aeropuerto Jorge Chávez, hecho que debía comenzar cuanto antes porque la vigencia de la actual fenece el próximo año. Tampoco se pudo cuestionar del porqué la Addenda 4, hecha entre gallos y medianoche, y firmada por Cucharita Díaz cuando ocupaba el viceministerio de Transportes, alarga plazos y compromete al Estado peruano en la fianza de préstamos que LAP ha obtenido de fuentes crediticias bancarias alemanas y estadounidenses.

Otro tema que ha quedado pendiente es del porqué LAP no ha invertido ni un centavo y en cambio vive de los ingresos autogenerados por la concesión. ¿Dónde están los millones que se prometían como aumento de capital y aporte propio que prometió al momento de „ganar“ en carrera de único postor, la concesión del primer terminal aéreo del Perú? Nada de esto pudo ser contestado porque las autoridades de Ositran, coludidas con LAP, impidieron el ingreso de la prensa.

Mucho menos se pudo concretar el cuestionamiento a los continuos abusos que viene cometiendo LAP contra los artesanos peruanos, como el violento desalojo de Cexport Exclusive el último 5 de febrero, del espigón internacional del Aero-

puerto, acción delincencial denunciada ante las instancias policiales y penales correspondientes y que en aquella ocasión fuera conducida personalmente por el gerente general de LAP, Jaime Daly Arbulú. La agresión a empleadas y daños materiales por el orden de US\$ 150 mil dólares fue acreditada públicamente en diarios y medios de todo el país.

Después de varios años de cómplice silencio, las líneas aéreas cayeron en cuenta que sus intereses también son afectados por el pésimo funcionamiento de la concesión y ahora demandan que se revise el contrato con Lima Airport Partners. ¡Enhorabuena! Aunque no deja de producir desasosiego que mientras que no los tocaron, ino pasaba nada!

De ahora en adelante, las mal llamadas audiencias públicas, a tenor de lo ocurrido, no son más que tapaderas para que las empresas finjan responder los cuestionamientos, cuando no lo hacen y cuando tienen mucho que explicar a la opinión pública que demanda hechos y temas puntuales a quienes se están aprovechando de concesiones muy mal hechas. Este es un caso flagrante de violación del derecho a la información que tienen todos los peruanos.

LAP: “modelo” de privatización

11-3-2005

Como la privatización del Aeropuerto Jorge Chávez que cayó en las garras de Lima Airport Partners, LAP, que no ha invertido nada y que en cambio ya clavó un aval al Estado peruano por US\$ 125 millones de dólares con bancos alemanes y norteamericanos, los regalones de Proinversión han decidido que es hora de concesionar otros 11 aeropuertos del interior del país. ¿Qué, es tan difícil aprender que no hay diferencia entre concesionar y regalar como el modelo LAP que es un fracaso total?

Hasta las líneas aéreas, luego de 3 años y medio de privatización, se han dado cuenta que es imperativo revisar el contrato de concesión entre el Estado y LAP porque hay serias deficiencias que amenazan postrar o inhabilitar el Jorge Chávez. Por ejemplo, ¿cuándo se va a empezar la segunda pista? La actual colapsa en el 2006. Sin embargo, la mañosa Addenda 4, negociada entre gallos y media noche, propone que se empiece su construcción el 2011, y mientras tanto ¿cerramos el Jorge Chávez?

LAP ha convertido el primer terminal aéreo peruano en una fortaleza en la que nadie puede entrar sin su consentimiento. Pocas semanas atrás, una turba de

matones, capitaneada nada menos que por el propio gerente general de LAP, Jaime Daly Arbulú, agredió a puñetazos y patadas a los empleados de Cexport Exclusive, tienda con más de 15 años de funcionamiento y los arrinconaron debajo de una escalera. De nada han servido las publicaciones en diarios y televisión, LAP tiene poder y es la engréida del régimen actual. Por eso, no titubearon en engatusar al Perú en préstamos por los US\$ 125 millones de dólares ya referidos.

Si la concesión del Jorge Chávez, iba a traer US\$ 1500 millones de dólares, según lo que dijo entonces el dicharrachero Javier Silva Ruete, ¿cómo es que esta empresita se embarcó en préstamos por el orden de US\$ 125 millones? La verdad es una sola: inunca tuvieron dinero y su oferta fue sólo un engaño mayúsculo al pueblo peruano! ¿Por causa de qué están desesperados por cobrar a los pasajeros en tránsito y trabajan sólo con los ingresos corrientes? ¿Dónde está el aporte de capital que dicen haber puesto?

El modelo de privatización de que fue objeto el Jorge Chávez, fue malo y seguirá siendo malo. De las tres empresas originales contratantes con el Estado sólo sobreviven Fraport y Bechtel. Cosapi salió pero, como premio “consuelo” le dieron el pequeño trabajito de construir el espigón internacional que ha poco inauguró el presidente Toledo. ¿Qué buenos, no? ¡Y como si fuera algo especial, las mangas son presentadas como un dechado tecnológico cuando ya funcionan desde hace más de 35 años en otros aeropuertos! ¡En Cusco están hace 3 años y fueron llevadas allí para que se creyera que no había dinero en Lima!

Los regalones de Proinversión no tienen más cometido que concesionar a diestra y siniestra. Para eso les pagan, dicen. Que se sepa, no se puede pagar a traidores y felones que obsequian lo que no es suyo sino patrimonio del pueblo peruano. ¡Ya habrá que ajustarles las tuercas a estos personajes!

LAP: ila concesión tramposa!

5-4-2005

Ositran, el organismo supuestamente encargado de supervigilar el contrato de concesión del Jorge Chávez, regalado a la única postora Lima Airport Partners, empresita que tenía apenas un capital social de US\$ 3 mil dólares, acaba de decirle NO a LAP notificándole que NO puede cobrar el traslado de los pasajeros en los buses que van desde el avión al terminal. ¿Se están peleando los socios? Recuérdese que esta misma Ositran, ha permitido 4 (cuatro) addendas ventajosas a LAP en el contrato modelo negativo y no inversión más descarado que registre la historia del Perú.

¡No es todo! LAP quiere cobrar hasta por el suelo. Verbi gracia: las playas de estacionamiento tienen horarios inflexibles y, LAP, sólo hace funcionar una cabina, de modo que la lentitud engorrosa y abrumadora, sea la nota característica para los usuarios que tienen que hacer colas larguísimas y pagar, ¡además!, las fracciones de tiempo que LAP reputa como horas completas. ¿Cómo la ven?

Si usted tiene la suerte de viajar al extranjero pero se le ocurre cambiar dólares en el Jorge Chávez, entonces, tendrá que pagar un derecho que LAP ha impuesto a quien discorra por esta modalidad en sus instalaciones. Recuérdese que hay una especie de extraterritorialidad que goza LAP: ¡nadie la controla, hace lo que quiere y comete abusos de toda laya!

En febrero, por ejemplo, nada menos que el gerente general de LAP, Jaime Daly Arbulú, acompañado de 40 rufianes, desalojó a la empresa peruana Cexport Exclusive y la arrinconó debajo de una escalera y en un lugar de nulo tránsito de pasajeros o turistas a quienes se podía ofrecer la mercadería que fabrican más de 300 artesanos peruanos. Como esto no importa a LAP, entonces el caso está pendiente de resolución en juzgados inmorales para quienes el dinero de LAP sí tiene la mayor respetabilidad.

Burlándose de la opinión de los fiscales que opinaban por la procedencia de la denuncia contra LAP, Luis Antonio La Rosa Paredes del Primer Juzgado Penal del Callao, simplemente “dictaminó” que no había lugar a esta acción y de este magistrado se sabe que es un defensor de las transnacionales y muy amigo de las pitanzas, de la buena vida que dan los dineros fáciles y esto ha ocurrido hoy mismo. ¿LAP ha comprado a todos los jueces, secretarios y fiscales del Perú? ¡Es todopoderosa, nadie puede tocarla y no pierde un solo juicio! ¿Qué maravilla tan rara y tan parcial, no?

Como ya se ha denunciado Café Britt, propiedad a través de testaferros del hombre fuerte de Alterra, Alberto Romeu, vende café costarricense en tiendas peruanas y Aldeasa, de origen español, pretende, en breve, expender artesanía nacional pero fabricada en China o en cualquier otro sitio más barato, perjudicando e hiriendo de muerte a los artesanos peruanos.

Si LAP quiere cobrar hasta por el suelo y apela a maniobras tramposas de todo calibre es porque hay una razón poderosa: ¡no tiene capital propio! Recuérdese: estos farsantes han embudinado al Perú en dos préstamos ante bancos alemanes y norteamericanos por el orden de US\$ 125 millones de dólares. Si LAP

no puede honrar sus obligaciones, las paga el Estado. ¿Y quiénes conforman el Estado?: los 26 millones de peruanos!

La concesión del Aeropuerto Jorge Chávez ha sido una de las peores engañosas iniciadas durante el paniaguato y continuadas durante el actual gobierno a través de autoridades cómplices, oficiales inmorales y funcionarios a los que habría que cazar antes que se fuguen para meterlos a la cárcel por el resto de sus vidas por traición a la patria.

¿Y qué dicen los parlamentarios?: inada! Sólo buscan que pase el tiempo y llegue el 2006 y están preparándose para tentar la suerte reeleccionista. ¡Qué tales sinvergüenzas!

CGTP: solidaridad con artesanos

6-4-2005

La CGTP, expresa su solidaridad y respaldo con el reclamo expresado por la Asociación Nacional de Artesanos del Perú, en defensa de su legítimo derecho de exponer y vender sus productos a los turistas que llegan y salen del país. Desde hace 20 años, la Asociación Nacional de Artesanos ha mantenido una tienda en la zona comercial del Espigón Internacional del Aeropuerto Jorge Chávez, a través de su asociada Cexport Exclusive ASC, cumpliendo con todas sus obligaciones de arrendatario y de contribuyente ante las autoridades tributarias del país.

Sin embargo, desde la concesión del aeropuerto a una administración privada: Lima Airport Partners LAP, se dio inicio a una cadena de atropellos orientados a forzar la salida de todas las tiendas de la zona comercial que mantenían alquileres vigentes y asegurar una situación de monopolio para los intereses de los administradores. En el caso de Cexport que distribuye artesanías peruanas, el ensañamiento ha sido claro, debido a su negativa a someterse a las presiones de LAP. El extremo ha sido la orden del gerente general Jaime Daly Arbulú de “reubicar” la tienda en el sótano para dejarlos sin clientes. Con esto se afecta gravemente a más de 1000 familias artesanas de diversas partes del país, mientras las tiendas de propiedad de extranjeros vinculados a la alta dirección de LAP, aprovechan la situación para exigir que los artesanos actúen por fuera de su organización y acepten que se les pague poco por productos que luego se venden caros, o que se les sustituya por proveedores extranjeros que están usando distintivos peruanos para confundir a los compradores.

La CGTP que ha acogido recientemente a la Asociación Nacional de Artesanos del Perú como organización asociada, considera que este es un caso sumamente grave en el que están en juego asuntos de identidad cultural, respeto al trabajo creativo de los artesanos, protección de los derechos de los inversionistas nacionales frente a los concesionarios extranjeros de zonas públicas como los aeropuertos, derecho al trabajo de miles de personas.

Por todo esto llamamos a todos los trabajadores y al pueblo peruano a movilizarse para detener los abusos de LAP. A las autoridades les exigimos hacer cumplir las leyes y proteger como es su obligación a los artesanos nacionales. A LAP, a cesar hostilidades y ajustarse a la ley. ¡No a los lobbies de ex –procuradores, ex –magistrados, ex –fiscales de la corrupción!

¡Solidaridad con los artesanos peruanos!

¡Respeto a la producción nacional!

¡Reposición de Cexport y de las empresas peruanas en la Zona Comercial del Aeropuerto!

LAN: ¡en nuestra cara pelada!

10-6-2005

Como esta empresa, gracias a sus cómplices y quintacolumnas nacionales, tiene el 80% del mercado aéreo, pone los precios que ¡le da la gana! Un pasaje a Trujillo cuesta la onerosa suma de US\$ 220, ida y vuelta, casi 50% más que pocos meses atrás. La posición de dominio no puede ser más calamitosa para los sufridos clientes que necesitan viajar por razones innumerables.

Pero ¡en nuestra cara pelada! esta empresa que pasaba un vídeo asqueroso contra el Perú, maniobra muy bien planificada aunque sus propagandistas dolarizados locales digan lo contrario, tiene también una revista que los pasajeros leen. Y ¿qué hay en dicha publicación?: ¡sólo textos referidos al país del sur! ¡No hay siquiera la delicadeza, para no seguir siendo patanes atrevidos en tierra ajena, de poner literatura alusiva al Perú que sí ostenta potencial turístico inigualable y que, precisamente por eso, es que LAN está aquí!

¿Casualidad? ¡De ninguna manera! A eso le llaman los estudiosos, propaganda subliminal que tiende a la promoción aviesa, soterrada, encubierta y cohonestada por una linda impresión, de otra clase de valores, costumbres, imágenes, ab-

solutamente lejanas y ajenas al Perú, en este caso referidas a Chile. Cada país tiene derecho a hacer del turismo un arte de difusión nacional e internacional. Pero, que LAN por lo menos tenga un gesto amable para con los que les pagan el negocio, es decir con los peruanos.

Ante la dejadez criminal de las autoridades nacionales, hecho muy bien aprovechado por quienes tienen mentalidad de conquistadores de 1879, LAN imprime su propaganda y la reparte. Del vídeo y el escándalo que sacó a flote la repugnante y nunca desmentida calidad de testaferrero de Emilio Rodríguez Larraín y desnudó a todos los corifeos criollos, muy bien apertrechados de dólares, en su técnica de trabajar contra el Perú desde el Perú mismo, ya no se dice nada. ¡Y esto es inaceptable!

Fuentes fidedignas informan que el mercado aéreo nacional está con una sobre-oferta impresionante de aviones para la cantidad de usuarios. ¿Por causa de qué, LAN pone los precios que le parece a ella más rentables? Abusar de la posición de dominio también es un delito moral y al cual tienden los monopolios que la Constitución prohíbe pero que los gobernantes de turno, taifas de mandarines sumisos, permiten porque es “el negocio”. ¿Y el país y su gente?: ¡que se jodan y..... paguen!

¿Algún medio investigará sobre el asunto? Si tiene propaganda de LAN es casi seguro que no lo hará con la aerolínea ni con nada. Allí están los casos vergonzosos de Camisea, Yanacocha, Bayóvar, Antamina, las empresas que gozan de contratos-leyes, etc. El dinero ha comprado en el Perú la conciencia de decenas y cientos de informadores que no oyen, no ven, no hablan. ¡Qué vergüenza! ¡Ah, pero sí “ganan” miles de dólares por su conducta inmoral y sin ninguna clase de vergüenza! ¡Y menos patriotismo!

Perú transita, al margen de la farra oficialista que berrea éxitos económicos, un camino ríspido, ultra-peligroso y hasta hoy, nunca desmentido por los hechos cotidianos: su absoluta e irremisible disolución. ¿Es este el país de nadie y de unos pocos, el que queremos para nuestros hijos y para los hijos de ellos?

Denuncian a fraude LAP

15-7-2005

Las aerolíneas que trabajan en el Aeropuerto Jorge Chávez han denunciado a la empresita Lima Airport Partners, LAP, concesionaria de nuestro primer terminal, porque recusan el astronómico costo que les impondría usar las mangas, aún el

dictaminado por Ositran, del MTC. Según este último, la cifra sería de algo así como US\$ 90 y según las afectadas, no debería ser de poco más de US\$ 50. LAP, “opina” que está por encima de los US\$ 230. ¡Estos caraduras quieren hacer cholitos a todo el mundo!

Parece mentira, pero salvo la excepción de muy pocos pero insistentes críticos, los medios de comunicación se hacen los sordos, mudos y ciegos frente a lo que ha sido la peor privatización, la más tramposa trampa y el robo más escandaloso del último lustro: la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez a una empresa que ni siquiera era empresa legal cuando recibió, en carrera de un solo caballo porque fue postora única, la responsabilidad por decenas de años del aeropuerto.

LAP no era empresa cuando el 15 de noviembre del 2000 “ganó” la concesión. Su capital ridículo fue de US\$ 3 mil dólares. Y la integraban originalmente Frankfurter Flughafen, Bechtel y Cosapi. ¿Cómo así que se constituyeron con tan nimia cantidad de dinero? ¿Dónde están los 1200 millones de dólares que iban a traer según dijo Javier Silva Ruete?

Hoy ya no existe Bechtel que creó otra firma, Alterra y le “transfirió” de taquito su participación concesionaria; Cosapi fue borrada de la sociedad pero siempre hace las obras civiles y Frankfurter continúa, pero ¿a quién le reclama el Estado peruano si se comprueba el dolo de modificación del trato original? ¡Aquí hay gato encerrado!

El fraude LAP ha logrado mañosamente con la Addenda 4 del 2003, que la segunda pista sea construida a partir del 2012. Pero la pista actual sólo resiste hasta el 2006. Es decir, a partir del próximo año, no hay seguridad de ninguna clase en el Aeropuerto Jorge Chávez y los accidentes trágicos podrían ocurrir diariamente con la posibilidad aberrante que no haya cobertura de seguros de ninguna especie ni clase.

La engañifa llamada LAP, con la “bendita” Addenda 4, embudino al Perú como aval por préstamos por el orden de US\$ 125 millones de dólares ante dos bancos, uno alemán y el otro norteamericano. ¿Y si no paga, quién sí tendrá que hacerlo?: ¡el pueblo peruano!

También LAP ha planteado que los pasajeros en tránsito por el Jorge Chávez, paguen la suma de US\$ 14 por ese concepto. En buen romance: LAP ¡no pone nada! Y todo lo quiere fácil, sin invertir. Dicen que lo han hecho hasta por US\$

160 millones pero ni siquiera la cosmética que ha puesto bonito el aeropuerto, cuesta tanto según dicen los entendidos, entonces, ¿dónde está la bondad de la concesión?

Para colmo de males, LAP expulsó en febrero de este año, a patadas, escupitajos, empujones y no pocas agresiones verbales, a una empresa peruana con 20 años de existencia en el aeropuerto: Cexport Exclusive representante de cientos de artesanos y la mandó a un lugar lejos del tránsito de los pasajeros o compradores eventuales. Ni siquiera las ánimas pasean por el sitio abusivamente determinado para esa firma peruana. Pero sí Café Britt (costarricense) y Aldeasa (española), tienen locales gigantescos y muy bien ubicados.

Dicen las aerolíneas en su alegato que LAP pretende obligarles a un uso suntuario como es el de las mangas y que ello promovería virtualmente la quiebra porque ya tienen sobrecostos numerosos, según afirmó Carlos Palacín, representante de las mismas. En efecto, todo cuesta muchísimo en el Jorge Chávez. Y LAP lo único que hace es cobrar y vivir bien del dinero ajeno, pero no pone de la suya.

Francamente no hay en la historia latinoamericana otro fraude de mayores y peligrosas proporciones y consecuencias que éste que fue fabricado durante el fujimorismo, aprobado misteriosamente durante el paniaguato y mantenido contumazmente en el gobierno del presidente Toledo. ¿Serán juzgados, apresados y castigados los fautores de este despropósito anti-nacional?

LAP: ¡Un fraude en 3 letras!

26-9-2005

No pudo ser más didáctico como feroz el título otorgado por Raúl Wiener a su último ensayo en torno a la concesión más oprobiosa, por estafadora y abusiva, de que se tenga memoria en los últimos tres gobiernos: la del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en manos de una empresita como Lima Airport Partners (LAP), remendada en el camino, plagada de vicios y ilo que es peor! con una impunidad a prueba de cañonazos y que generó Fujimori en sus postrimerías, continuó Paniagua y prohijó Toledo.

Con exageración atolondrada Javier Silva Ruete anunció, años atrás, que esta concesión traería al país 1400 millones de dólares. Y ha ocurrido el efecto contrario: LAP, ha comprometido al Estado peruano en dos préstamos con entidades bancarias norteamericanas y alemanas por el orden de US\$ 125 millones de dólares. ¿Y si no paga LAP, quién lo hace?: ¡el pueblo peruano!

El próximo año –y Wiener dedica un capítulo in extenso– colapsa la pista de aterrizaje del Jorge Chávez. LAP ha hecho todo lo posible para desentenderse de la construcción pronta de la segunda pista con argucias múltiples. Lo cierto es que no hay seguro contra accidentes capaz de sufragar cualquier desgracia, sobre todo cuando se sabe que hay sospechosas circunstancias oscuras en pro del descuido de esta parte fundamental del Aeropuerto Jorge Chávez.

Además, ahora se vende artesanía peruana Made in China y en la tienda que posee Café Britt. Wiener denuncia que uno de sus dueños o principal socio, Al Romeu, es también alto funcionario de Lima Airport Partners. Y esto ocurre a la vista y paciencia de las autoridades peruanas que no atinan a tener alguna dignidad –la más mínima– como para poner coto a esta clase de abusos que también han logrado la erradicación de los artesanos peruanos que trabajaban en asociación con Cexport Exclusive y la desalojaron a patadas del espigón internacional donde las otras tiendas sí tienen acceso fácil y rentable.

¿Puede un ensayo atizar el fuego de la conciencia de las autoridades, de los personajes públicos, de todos los involucrados y responsables, como para aspirar con esperanza a una acción correctiva y escrutadora al detalle de cuanto de irregular ocurre en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez? Mi apuesta –y como es obvio la de Wiener– es que sí. Siendo yo mismo, autor de muchos otros trabajos de menor envergadura y en torno a la concesión del Aeropuerto, no descarto que aún exista gente con pantalones en este país.

Cualquier Congreso que se respetara debería tener en cuenta las denuncias que se hacen en LAP: ¡un fraude en 3 letras! Y esas mismas razones empujar a una comisión investigadora que ausculte escrupulosamente qué tan ciertas, exactas o aún no del todo completas, las monstruosas engañifas que expone Raúl Wiener.

¿Podrá la prensa grande, casi siempre simpática con el poder real, ignorar un testimonio argumental de sólido respaldo en hechos y testimonios? No siempre la verdad genuina se expone en los medios de comunicación, porque ¡precisamente! ésta cuestiona, como en este caso, prima donnas en que hay en juego cientos de millones de dólares que sufragan publicidad, sueldos de inmorales que escriben por encargo y no pocas pitanzas y sinecuras de panzones que no ven, no escuchan, no hablan.

Si hay algo que no se puede dejar de hacer, es leer el trabajo de Wiener. Como gran parte de sus textos, resisten la compulsión de hechos, brindan el acopio de

asertos, otorgan el derecho a pensar que hay una lógica polémica detrás de sus numerosas conclusiones, siempre dentro de un cuadro de profundo amor a una causa de justicia, la devoción al país que lo vio nacer y a un trabajo periodístico que conocemos muy bien y por múltiples causas. Todas ellas nobles.

LAP: ¿ladrón que roba a ladrón?

28-9-2005

Juan Antonio Casanova San Simón, el ex hombre fuerte de LAP (Lima Airport Partners) aunque lo contrataba otra empresa, Fraport Perú SAC con RUC 20501901297 y con oficina en Camino Real 390, of. 801, San Isidro, y no en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, ha interpuesto una denuncia penal por adulteración y falsificación de documentos contra los abogados que su propio empleador contrató para su defensa en Perú y que son Juan de Mata Ricardo Rotta Vía, Germán Marzal Ortiz, Guillermo Hesse Martínez. ¿Cómo es esta mazamorra de múltiples olores?

Pongámonos al día

Casanova fue el tristemente célebre ejecutivo español que desempeñó la gerencia general de LAP, desde el 18 de abril del 2001 hasta el 27 de marzo del 2003, durante ese lapso, protagonizó una serie de maltratos con el personal de esa empresa y se volvió un personaje sumamente antipático como odiado. Además, fue quien anunció para el 15 de enero del 2002 el préstamo con OPIC y KFW (bancos estadounidense y alemán respectivamente) por US\$ 125 millones de dólares. Ese 15 llegó y este mentiroso dijo que nunca hubo un plazo y sostuvo que “el contrato financiero se firmará el día que todo esté listo.....pero creo que debe quedar formalizado en no más de un mes”. Como se verá, fue un falseador a carta cabal.

Habla Casanova

En un numeral de la denuncia, Casanova dice: “Con fecha 12 de noviembre de 2004, el denunciado Dr. Guillermo Hesse Martínez, abogado del estudio jurídico Berninzon, Loret de Mola y Benavides, me comunica mediante correo electrónico, que se adjunta, que el Dr. Aguirreno aceptó la propuesta económica que le hicieran con relación a los procesos sobre usurpación y desobediencia....y con la finalidad de atender con carácter de urgencia la defensa legal de mis procesos, tomaron la decisión unilateral de contratar al estudio Marzal”.

¿En un mismo día?

El propio Casanova narra: “Teniendo a la vista las dos resoluciones que se me enviaron, me doy cuenta que los tipos de las mismas eran distintos a las que siempre me hacían llegar. Además se me presentaban resoluciones con la misma fecha y diferente contenido, y con texto diferente del que usualmente recibía. Todo esto me parecía incongruente y condecorador de la demasida carga procesal de los juzgados en el Perú, me resultaba casi imposible aceptar y creer que el juez haya tenido que pronunciarse en un solo día, dos veces, sobre un mismo proceso. Esta duda me llevó a solicitar la información directamente del expediente por mi propia cuenta para esclarecer la anomalía que estuviera perjudicando mi situación jurídica y procesal”.

¡Lo hicieron tonto al español!

En buena cuenta, el estudio jurídico le aclara a Casanova sobre una parte de su juicio pendiente en Perú pero no le dice —o le dice a medias— sobre la obligación de firmar el libro de control mensual. Y, ocurre lo que él mismo consigna en su denuncia, en las líneas anteriores. Es decir ¡lo hicieron cholito al español! Y reaccionó con furia denunciando a los abogados que su mismo empleador le había contratado.

Grito en el cielo

Casanova dice: “Con la confirmación del Juzgado competente se evidencia que los abogados Juan de Matta Ricardo Rotta Vía, Germán Marzal Ortiz, del Estudio Jurídico Marzal y Guillermo Hesse Martínez, del Estudio Jurídico Berninzon, Loret de Mola y Benavides, Abogados, tendrían pleno conocimiento de los hechos denunciados, de acuerdo al contenido de los diferentes correos electrónicos cursados con mi persona, y subsiguientes de la presente denuncia, en consecuencia habrían incurrido en la comisión del supuesto delito de FALSIFICACION DE DOCUMENTOS Y ASOCIACION ILICITA PARA DELINQUIR, desconociendo el recurrente si han actuado solos o en complicidad con otros funcionarios de Fraport Perú SAC, o del Estudio Jurídico Berninzon, Loret de Mola y Benavides (es de recordar que han recibido copia de los mencionados correos electrónicos) por lo que la presente investigación servirá para determinar la responsabilidad o no de cada uno de ellos.”

¿Irregularidades?

Por boca del propio Casanova se conoce ahora que él fue contratado no por el consorcio Lima Airport Partners, empresa ad hoc, con capital de S/ 10 mil soles

y que no existía legalmente cuando “ganó” la buena pro del Aeropuerto Jorge Chávez en el 2000, sino por Fraport Perú SAC. ¿Cómo así que una empresa que no pertenece al consorcio contratante ubica nada menos que al gerente general de la concesión? Esto, por lo menos, merece una seria investigación.

Cuando deja el señor Casanova San Simón, la gerencia general de Lima Airport Partners, trabajando para Fraport Perú SAC, se va del Perú dejando líos con la justicia. Esto se evidencia de las propias palabras de Casanova quien presenta denuncia contra sus antiguos empleadores porque le habrían falsificado la firma y se habrían asociado para delinquir contra él y sus intereses.

¿Qué clase de funcionarios son los que se contratan en Perú cuando Casanova San Simón ya era famoso por haber tenido problemas de múltiple índole en la propia España y en Estados Unidos, antes de llegar al Perú a la concesión más tramposa y fraudulenta de los últimos tres gobiernos?

Dos empresas distintas

En el acuerdo de terminación de contrato entre Fraport Perú SAC y Juan Antonio Casanova San Simón en el capítulo Sexto sobre Confidencialidad y No Competencia, se dice: El señor Casanova reconoce que en ejercicio de sus funciones, tuvo acceso a información y/o documentación de tipo confidencial y el algunos casos secreta de Fraport Perú y de Lima Airport Partners SRL, la cual reconoce, es de propiedad exclusiva de ambas empresas, respectivamente.” Es decir, la misma Fraport Perú SAC reconoce ex profeso que es otra empresa distinta de la ganadora hechiza de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, LAP, de la que era gerente general Casanova San Simón. ¿quién entiende esta ensalada española plena en verduras en descomposición?

Más aún. “De conformidad con la cláusula del Contrato, el señor Casanova se compromete a no competir con Lima Airport Partners SRL, durante el plazo de doce (12) meses contados a partir de la fecha de terminación de la relación laboral, esto es, desde el 31 de marzo de 2003”. Pero, si iquien lo contrataba era Fraport Perú SAC! ¡Aquí hay oscuridades que dan cuenta de presuntas irregularidades contractuales y de responsabilidad en una concesión que desde el principio tuvo un comienzo truculento y sospechoso!

No extraña gran cosa que el gran birlador y burlador de honras ajenas y honorables, cuando fuera el ultra-poderoso gerente general de Lima Airport Partners, Juan Antonio Casanova San Simón, haya probado, aparentemente de su propia

medicina y se lo hayan almorzado literalmente por lo que tuvo que denunciar a sus empleadores. ¿Ladrón que roba a ladrón?

2006

Abusiva Café Britt contra las cuerdas

17-2-2006

EXP. N°1275-2005/CPC

ESC. N° 3

ABSOLVIENDO: PUESTA EN CONOCIMIENTO DE LAS PARTES

SEÑORES COMISIÓN DE PROTECCIÓN DEL CONSUMIDOR-INDECOPI

HERBERT MUJICA ROJAS, representado según poder conferido conforme obra en autos por el abogado que suscribe MANUEL BURGA SOLAR, en los seguidos contra CAFÉ BRITT PERÚ S.A.C., atentamente digo:

- 1.- Que, es propósito en primer lugar subrayar la Resolución N° 10 de fecha 24.01.06 que recoge el deber de la autoridad administrativa de encausar e impulsar de oficio el procedimiento administrativo, siempre con el deseo cordial que éste no se siga prolongando y alcance la eficacia esperada.
- 2.- Que, es menester celebrar al amparo de la razonabilidad, eficacia y ánimo de alcanzar la verdad material, ampararse en principios que informan el procedimiento administrativo pues es de esperar con ánimo perfectible hallar la disposición funcional de la Autoridad en atender supletoriamente y con mayor criterio, toda vez que las autoridades están en la obligación de aplicar pertinentemente la norma que corresponda y con ella los efectos que ésta trae consigo, inclusive cuando no haya sido invocada o haya sido invocada erróneamente, máxime cuando no se está afectando la naturaleza de nuestra pretensión.
- 3.- En efecto, puntualmente los proveedores tienen la obligación de observar las normas de seguridad, calidad y rotulado, y no se trata Señores de la Comisión que solo se consigne el precio o el código de barras, sino la información suficiente que no induzca a error al consumidor. Es de advertir la aplicación de la ley de la materia del artículo 7° pero en concordancia con el artículo 15° ya invocado por ser exigible al proveedor que consigne información veraz y suficiente que no induzca a error al consumidor respecto a su naturaleza,

origen entre otros aspectos, preexistente a la Ley de Rotulado y que no enerva en nada la intencionalidad claramente demostrada por la denunciada.

- 4.- Que, censuramos la conducta procedimental una vez más de la empresa denunciada que no teniendo argumentos cae en el facilismo y conducta incivil de calificar como “consumidor de mala fe” al denunciante según se desprende del cuarto párrafo de la página 5 de su último escrito de fecha 01.02.06. En él como se puede apreciar no responde en modo alguno a éste requerimiento, más bien recién en los párrafos primero y segundo del acápite d) del numeral 4.4 específicamente en la página 7 de su último escrito en cuestión s/n, corrobora su “error” en que incurrió respecto al rotulado, admitiendo con ello la duplicidad de origen, y la omisión en otros tantos conforme a los medios probatorios ofrecidos con la denuncia.
- 5.- En línea de señalado, cabe recordar que en el Informe Oral practicado el día 24.01.06 se desnudó el “error” como denomina la denunciada, al enfatizar por nuestra parte a la denunciada y poner en evidencia ante los miembros de la Comisión que nada hacía justificable el mismo rotulado para el mismo producto pero con distinto origen. Es más enfatizamos que a lo largo de dicho informe oral como en el exp. no se advirtió dicho reconocimiento hasta ejercer nuestro derecho a réplica y ahora con su último escrito. Al respecto, podemos acudir a la grabación que obra en poder de la Comisión para demostrar sin lugar a dudas que recién en ese acto no tuvieron otra cosa que reconocer “un error”, pues así lo subrayó su abogado.

Por tanto:

Solicito reiteradamente tener presente lo expuesto y oportunamente se declare fundada la presente acción.

OTROSI DIGO: Que, es menester poner en evidencia la verdadera conducta empresarial y por ende intencionalidad de la denunciada por lo que nos permitimos ofrecer lo siguiente:

- 1.- Para que en forma audiovisual juzguen ilustrativamente la intencionalidad que se levanta como una práctica habitual no solo en Perú sino en otros países haciendo gala pretendiendo vender una imagen por medio de páginas web o videos con premios y otros supuestos reconocimientos, sorprendiendo a los turistas y perjudicando a los artesanos. Al respecto ofrecemos el CD-R conteniendo Noticieros de la República de Costa Rica, con dos (2) pistas,

con el fin de juzgar la conducta de la denunciada no solo en Perú sino en otros países como Costa Rica y México.

- 2.- Un llavero color plata N° 553 (Moneda de Perú), con el fin de demostrar una vez más la duplicidad de origen (ver ORIGEN PERÚ) utilizada en el rotulado de los productos de la denunciada en una evidente producción en serie, y que por lo demás no van a subestimar nuestra inteligencia señalándonos temerariamente que cometieron “un solo error”, lo que debe valorarse al amparo de la buena fe que debe practicarse en todos nuestros actos.
- 3.- Copia ampliada por el derecho y revés donde aparece el producto aludido en el numeral anterior, resaltando en su rotulado el “Origen Perú”, y no Chino como se pretende generalizar artificiosamente.

Lima, 8 de enero de 2006.

.....

Perú: Café Britt multada por engañar a consumidores

3-8-2006

Indecopi (Comisión de Protección al Consumidor-Perú) en su resolución final No. 1271-2006-CPC en su acápite VII dice: “Declarar fundada la denuncia por infracción a los artículos 5 inciso b), 7 y 15 de la Ley de Protección al Consumidor. Ello, toda vez que ha quedado acreditado que Café Britt omitió incluir en el rotulado de los productos que expende, la información señalada en la Ley No. 28405, Ley de Rotulado de Productos Industriales Manufacturados y su Reglamento; ix) Sancionar a Café Britt con 1 Unidad Impositiva Tributaria (aprox. US\$ 1 mil dólares). Ni las matonerías del abogado insolente de esta empresa, Héctor Alvarez Pedraza, que insultó al autor de la denuncia, quien esto escribe, ni la parcialidad criminal de la mala funcionaria del Mincetur, Madeleine Burns, jugada por entero por la empresa foránea, siendo pagada por el pueblo peruano, han podido impedir iesta clamorosa derrota!

En efecto, Café Britt, la empresa costarricense que vende productos de artesanía hechos en China pero que hace pasar en Lima y en diferentes partes del continente, como si fueran locales, acaba de ser sancionada por el máximo tribunal del consumidor en Perú. Los artesanos peruanos que sufren el embate traicionero que las políticas de esta empresa cometen en el país, en Costa Rica, en Antillas Neerlandesas y en Colombia, han obtenido un triunfo sin atenuantes!

Al no rotular indicando el origen real de las mercaderías y baratijas que vende Café Britt, suplantando –y virtualmente robando- al artesano peruano, esta empresa ha venido estafando a los consumidores y en virtud de esa circunstancia Indecopi ha fallado con el texto citado. ¡El miedo se acabó! La valiente y formidable argumentación legal esgrimida por el abogado Manuel Burga Solar, presidente de la Asociación Peruana de Defensa del Consumidor, en las diversas citas de confrontación, culmina así, con un significativo triunfo su esfuerzo intelectual y jurídico.

Café Britt es una empresa costarricense acopiadora de café porque no produce ¡un solo gramo del mismo! Sin embargo, tiene tiendas en San José de Costa Rica, Antillas Neerlandesas, Colombia y muestra un intenso giro comercial, sobre todo, clonando mercaderías que manda a hacer en China a precios irrisorios, pero con el propósito de reemplazar a los artesanos locales de estos países y llevando a la ruina a millones de hombres y mujeres cuyo esfuerzo e identidad cultural se patentizan en estas artesanías tradicionales.

Más aún. Café Britt tiene en las instalaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez un poder impresionante en alianza con Lima Airport Partners, LAP, la concesionaria hechiza de nuestro primer terminal aéreo. Ha llegado la hora que un Congreso digno, nuevo, limpio, revise exhaustivamente, ese malhadado obsequio del delincuente Alberto Fujimori y continuado por el gobierno de Toledo, para conocer y castigar a las malas autoridades que han permitido una privatización tan mala y con patéticos resultados.

No sólo aquí. En El Diario de Hoy (San José de Costa Rica) del jueves 6-7 se dice: Colombia demandó a Café Britt por plagio.- La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (Fedecafé) demandó a la empresa costarricense Café Britt por usar sin su autorización la marca Juan Valdez. “La utilización del logo Juan Valdez y la mula Conchita por parte del Grupo Café Britt constituye un acto de competencia desleal”, señala la demanda interpuesta el viernes pasado por el bufete González Uribe que representa a Fedecafé en el país.

¡Se acabaron las voces que claman en el desierto! ¡Los mandones tienen que empezar a entender que en Perú las cosas cambiaron y que si el Congreso quiere reconquistar a la ciudadanía ya tiene dos causas inmediatas que escrutar al detalle para castigar con todo el peso de la ley a los vendepatrias que han creído que el Perú era su chacra!

Este triunfo se dedica a los artesanos del Perú, Costa Rica y Colombia.

Café Britt atenta contra consumidores

5-7-2006

Con buido estilo y punzante argumentación jurídica, el abogado Manuel Burga Solar, especialista en turismo y derechos del consumidor y presidente de la Asociación Peruana de Derecho Turístico (APEDETUR), demostró que la firma costarricense Café Britt cometió infracción a la ley de protección al consumidor, como fuera denunciada en setiembre del 2005 por el periodista Herbert Mujica Rojas. La audiencia pública se llevó a cabo en Indecopi y en ella quedó demostrado que Café Britt había admitido, hasta en dos oportunidades, su irregular conducta.

Señaló Burga Solar que el tema es una relación y situación jurídica de consumo sui géneris, porque no se trata de cualquier consumidor que ya es vulnerable, sino de turistas que están más expuestos en clara afectación a sus intereses difusos, por no encontrarse en su país, hablar muchas veces otro idioma y no tener porqué conocer el ordenamiento jurídico nacional.

Como se supo en información nacional, Café Britt hace pasar como artesanía peruana, productos que manda a fabricar masivamente en China y con ello perjudica directamente a los artesanos peruanos. Algo similar y con características punibles comete Café Britt en el mismo Costa Rica su país de origen. Y esta empresa está inada menos! que incurriendo en estos desmanes desde su tienda sita en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Burga Solar subrayó que lo hecho por Café Britt atenta contra la autonomía de la voluntad, pues distorsiona la realidad de la oferta y estimula una decisión y elección errada. Preexiste la asimetría informativa que es aprovechada por Café Britt en su oferta al consumidor, al no atender la obligación natural de todo proveedor a observar calidad, idoneidad, autenticidad y rotulado correctos en los productos.

Más aún y como dice el dicho: el pez muere por la boca. Café Britt pretendió revertir su intencionalidad adrede, como consta en el acta de la audiencia del 14-11-2005, al haber ofrecido el reintegro del valor de lo adquirido por el denunciante, en otras palabras más simples, dijo Burga, la devolución de la contraprestación, admitiendo per se y de hecho la infracción y desesperación por aplicar una medida correctiva con una denuncia en marcha que tiendera a evitar un ejemplar escarmiento por parte de Indecopi.

Por si fuera poco, en lugar de mantenerse al margen, en profiláctica imparcialidad, la funcionaria Madeleine Burns, directora nacional de artesanías del Mincetur, apoyó irrestrictamente a Café Britt, violando la expresa convención de no emitir ni adelantar opinión a favor de ninguno de los involucrados en el caso.

Burga Solar incidió sobre cómo Café Britt ha venido presentando dichos productos “artesanales” en forma simultánea y maliciosa de origen chino como peruanos y en otros sin expresión de origen alguno. Para no abundar más, Café Britt termina por aceptar el supuesto error incurrido pero luego que la Comisión de Indecopi, en atención a los hechos que sustentan la denuncia y que considera la presunta infracción al Art. 7 de la ley que alude al rotulado, corroborando lo que había admitido antes en el primer informe oral y tratando de defenderse en el acápite d. del numeral 4 de su escrito s/n de fecha 1-2-2006. En síntesis: Café Britt fue apaleada.

Frente a tales hechos y ante la inasistencia del denunciante, el suscrito, lejos de Lima en misión de trabajo en el interior del país, el abogado de Café Britt, un tal Héctor Álvarez Pedraza, per se y con la anuencia de su patrocinada, sólo se dedicó a insultar y zaherir violentamente al periodista Herbert Mujica Rojas y para “demostrar” sus argumentos “técnicos” citó pasajes de artículos míos. Es ocioso insistir en que tanta pobreza argumental y vejatoria contra un ausente, da muestras de una “valentía” y una “ética” que tendrá que responder en lo penal por tanta basura vertida. Y ¡lo más divertido! es que nada de esto es materia que tenga que ver con la denuncia sobre la cual tendrá que pronunciarse Indecopi. Veamos ¡quién gana por la fuerza de la razón y quién pierde por la cobardía de sus actos!

Costa Rica: Denuncian a Alterra en Asamblea Legislativa

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE COSTA RICA

PARTIDO ACCION CIUDADANA

DISCURSO DON MARVIN ROJAS

Control político

18 de julio de 2006

Señores diputados, ¿saben ustedes quién es Alterra? Alterra es la empresa que le da ultimata a nuestro país. En La República del 6 de julio afirmó que están “dando la **última oportunidad** para que la Contraloría refrende el addendum... si no se aprueba de **manera inmediata... podrán demandar**, frustrados por la inseguridad jurídica y el **desorden** del gobierno”.

Este tipo de presiones, de amenazas, no las podemos aceptar. El gestor interesado ha **incumplido con el contrato**, casi desde que inició su gestión:

- 1) El Consorcio AGI-Bechtel ofreció su “amplia” experiencia para ser adjudicado: fue el que firmó el contrato, es al que se le adjudicó, y el que se comprometió en el contrato a **respaldar a Alterra en el diseño, ingeniería, construcción, administración de construcción**.
- 2) y, sin embargo, en poco tiempo traspasó sus acciones a Alterra, que no tiene ni la misma experiencia, ni es el titular de la adjudicación, ni hizo el aporte de capital acordado. Exactamente igual hicieron Bechtel y Alterra en el Aeropuerto Jorge Chávez de Lima, Perú.
- 3) Una vez que fue adjudicado (noviembre 1999) **pospuso por un año la firma del contrato**, y **condicionó** la firma, al cumplimiento de ciertos términos que no tenían **nada** que ver ni con la oferta ni con la adjudicación.
- 4) Una de las razones por las cuales fue adjudicado fue por su compromiso de minimización de costos de operación, algo que no ha sucedido nunca:
 - a. sus costos de operación y mantenimiento se han incrementado en más de \$47 millones.
 - b. Sus gastos de desarrollo y financiamiento se han incrementado en más de \$15 millones.
 - c. Los costos de ejecución de obras se han incrementado por \$22.8 millones.
 - d. Los puentes de abordaje costaron \$3.7 millones más que lo acordado en el contrato.

Todos estos incrementos suman casi \$90 millones, es decir, 4.500 millones de colones

- 5) Ha suspendido la construcción de obras hasta por casi tres años, sin dejar por ello de cobrar las tarifas, y sin que aún se le hayan cobrado las multas respectivas.
- 6) Ha reducido la calidad de la mezcla asfáltica, tal como lo evidenció la Comisión integrada por don Guillermo Constenla: se comprometieron con una de tipo AC-40 y la bajaron a una AC-30, costo menor, pero sin rebajar esa reducción del presupuesto de la pista.

7) Ha establecido tarifas por montos injustificados (doceavos y CUAC (se dijo que \$1.23/pax, establecieron \$4.6) Aumento de ingresos para el Gestor por unos \$160 millones en 20 años (desaparición de acuerdo CETAC, abril 2002).

En su mayoría, estos incumplimientos han sido señalados por la Contraloría en diversos informes, así como por diversas personalidades:

- 1) En el 2002, bajo el título “Congestión Interesada”, el magistrado Manrique Jiménez denunció *“excesos del Gestor, cobros no autorizados, variaciones al contrato y otros abusos...No puede un Gestor -que no fue el adjudicatario- poner de rodillas al Estado contratante...por funcionarios de turno calculadores o ingenuos. No debemos permitir [la alteración] del orden jurídico con actuaciones viciadas de plena nulidad”*.
- 2) El exministro Méndez Mata declaró: *“en ningún momento se debió aceptar ni tolerar la suspensión de obras, es inconcebible casi tres años paralizadas”*.
- 3) Y, hoy, el ex ministro Rodolfo Silva, escribió en un diario: *“Hasta hoy, Alterra ha dispuesto de \$90 millones en préstamos, \$30-35 millones de capital y \$96 millones de los ingresos del aeropuerto en 4 años, pero realizó obras por solo \$37 millones, aunque alega haber invertido \$ 83 millones, sin duda producto del pago de enormes sobrepagos a sus subcontratistas, que son a la vez sus propios socios (...) No hay derecho a que ahora vengan con un addendum a llevarse mas de \$120 millones adicionales con la propuesta del Cetac apadrinada por la ministra, quienes ya embarcaron también al Presidente. El addendum daría a Alterra este año 90% del ingreso, \$36 millones, y solo 9.5% al país –misérrimos \$3.8 millones-. **¿A cuenta de qué vamos a seguir pagando a Alterra derroches y sobrepagos para sus socios y aumentar la cobertura de su deuda, que es su responsabilidad, y no la del Estado ni la de los contribuyentes al paquete fiscal?”***

Esa pregunta, señores y señoras diputadas, como costarricenses, pero sobre todo como legisladores, estamos obligados a contestarla. Nuestro deber es procurar el interés público y, hoy, nos corresponde dar la cara ante tanta barbaridad. Porque el adelanto que se pretende realizarle a Alterra, es ilícito por partida cuádruple: a) por su finalidad espuria; b) porque es una operación activa de crédito que en su caso solo la Asamblea Legislativa podría autorizar ; c) por su verdadero carácter de regalo ilícito ya que no puede ser devuelto;

d) por la trampa oculta en el Modelo de Proyecciones Financieras que varía el contrato en cuanto a la indemnización en caso de terminación anticipada, aún por culpa de Alterra, que le permite irse y que aún le quedemos debiendo.

Lo más grave es que Bechtel, que fue quien firmó el contrato y se comprometió a respaldar a Alterra en el diseño, ingeniería, construcción, administración de construcción y control de calidad de obras, según el Apéndice S y apartados 26.3.2 y 26.3.3, permite que hagan en nuestro país lo que han hecho en otros lados:

- En la India, Bechtel interpuso un arbitraje en contra del gobierno hindú para recuperar su reclamo por \$600 millones invertidos en la Compañía Eléctrica Dabhol, en Maharashtra (sep. 2003). A nuestro Gobierno lo ha demandado ante la Sala I por 15 arbitrajes que suman \$115 millones.
- En Bolivia, una revuelta debido a un incremento injustificado en las tarifas, que dejó un joven muerto y cientos de heridos, obligó a Bechtel a abandonar el proyecto Aguas del Tunari en Cochabamba. Bechtel respondió con una demanda contra el estado boliviano, por \$25 millones, en compensación a su pérdida de oportunidad de generar ingresos futuros. (abril 2000). En nuestro país, la Contraloría le rechazó, desde el 2003, “gastos improcedentes” por \$18 millones y tarifas ilegales a su favor.
- En Irak, por el proyecto para reconstrucción de la sociedad, en el 2003, debido a la “pobre infraestructura y la deteriorada estabilidad en Irak”, Bechtel recibió \$350 millones adicionales al contrato, incrementando su piso a \$1.03 billones. En Costa Rica, con el nuevo Addendum que no hace más que engrosar la lista de prebendas desmesuradas e injustificadas del Ejecutivo, se le adelantan \$120 millones a Alterra para que pague su propia deuda a los bancos a los que les debe y por esa plata no se les cobrará intereses ni hay garantías que le obliguen a pagar: en síntesis, un regalo.
- Lo más grave es lo sucedido en el Big Dig, en Boston, proyecto de Bechtel con otro socio, donde uno de sus túneles por mala calidad de las obras, hizo perder la vida a una costarricense al derrumbarse. En ese proyecto, como en los casos anteriores, la empresa junto a su socio ha recibido \$264 millones más de lo acordado y ha incrementado el costo del proyecto en \$1.1 billones, la mayoría de las veces para arreglar sus propios errores como diseños erróneos, incompletos, o fallos para implementar trabajos básicos. Además, seis empleados de una subcontratista (Aggregate Industries NE, Inc.) fueron demandados por “conspiración para defraudar al gobierno y declaraciones falsas”. Ellos emplearon en el proyecto concreto sobrante, que no reunía las especificaciones acordadas, pero fue cobrado al precio contratado, mediante facturación equívoca.

Todo lo anterior en relación con Bechtel, pero Alterra, en el Aeropuerto de Lima, Perú, Jorge Chávez, ha hecho exactamente lo mismo que ha hecho en nuestro país:

- 1) meses después de haber firmado el contrato, solicita un reajuste de tarifas, aval para endeudarse y cambio de los plazos de construcción: en un año el gobierno cedió a los caprichos,
- 2) la opinión técnica es que han invertido menos de \$30 millones, aunque Alterra declara \$165 millones,
- 3) intentó cobrarle \$14 a los pasajeros en tránsito,
- 4) cobra una tarifa única que sobrepasa la de los demás aeropuertos peruanos: la tarifa nacional es superior en un 40% y la tarifa internacional en un 182%,
- 5) mediante addenda al contrato, han logrado: la eliminación de causales de incumplimiento de obras que puedan generar la anulación del contrato, la ampliación de las garantías estatales al concesionario, el compromiso del Estado de cancelar las deudas del concesionario en caso de rescisión, entre otros.

Por todo lo anterior, señores y señoras diputadas, es urgente:

- 1) Crear, como en las dos legislaturas precedentes, una Comisión Especial Investigadora para que dé seguimiento al Contrato de Gestión Interesada y de esa forma garantice su cumplimiento.
- 2) interpelar a la ministra del MOPT mediante comparecencia ante este Plenario, para que les explique a los costarricenses, y a nosotros, lo dispuesto en el Addendum y realice una justificación de sus ominosos alcances.
- 3) solicitarle al Gestor Interesado, Alterra, abrir sus cuentas, estados financieros y relacionados, a una auditoría pública.
- 4) Asimismo, le he solicitado a la Ministra de Obras Públicas y Transportes, que gestione un estudio de la UCR (LANANME), para garantizar que en Costa Rica, en la pista o infraestructura del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, no sucederá una vicisitud igual o peor a la ocurrida en Boston.

LAP-Café Britt: ¡Daly no come Daly!

3-9-2006

El mandamás máximo de la empresita Lima Airport Partners, LAP, es Jaime Daly Arbulú y en la concesión está la firma costarricense Café Britt, esa que vende baratijas chinas y las hace pasar como artesanía peruana.

Pocas semanas atrás interpusimos una denuncia múltiples en Indecopi contra las malas prácticas de Café Britt. Pero ¡oh sorpresa! acabamos de descubrir que en la Comisión de Protección al Consumidor de Indecopi está nada menos que Juan Daly Arbulú. ¿Coincidencia fortuita no? La verdad que la suavidad de la pena con que se castiga a Café Britt ahora tiene una explicación algo más detallada. ¡Daly no come Daly!

Indecopi (Comisión de Protección al Consumidor-Perú) en su resolución final No. 1271-2006-CPC en su acápite VII dice: “Declarar fundada la denuncia por infracción a los artículos 5 inciso b), 7 y 15 de la Ley de Protección al Consumidor. Ello, toda vez que ha quedado acreditado que Café Britt omitió incluir en el rotulado de los productos que expende, la información señalada en la Ley No. 28405, Ley de Rotulado de Productos Industriales Manufacturados y su Reglamento; ix) Sancionar a Café Britt con 1 Unidad Impositiva Tributaria (aprox. US\$ 1 mil dólares). Ni las matonerías del abogaducho insolente de esta empresa, Héctor Alvarez Pedraza, que insultó al autor de la denuncia, quien esto escribe, ni la parcialidad criminal de la mala funcionaria del Mincetur, Madeleine Burns, jugada por entero por la empresa foránea, siendo pagada por el pueblo peruano, han podido impedir ¡esta clamorosa derrota!

En efecto, Café Britt, la empresa costarricense que vende productos de artesanía hechos en China pero que hace pasar en Lima y en diferentes partes del continente, como si fueran locales, acaba de ser sancionada por el máximo tribunal del consumidor en Perú. Los artesanos peruanos que sufren el embate traicionero que las políticas de esta empresa cometen en el país, en Costa Rica, en Antillas Neerlandesas y en Colombia, han obtenido ¡un triunfo sin atenuantes!

Al no rotular indicando el origen real de las mercaderías y baratijas que vende Café Britt, suplantando –y virtualmente robando- al artesano peruano, esta empresa ha venido estafando a los consumidores y en virtud de esa circunstancia Indecopi ha fallado con el texto citado. ¡El miedo se acabó! La valiente y formidable argumentación legal esgrimida por el abogado Manuel Burga Solar, presidente de la Asociación Peruana de Defensa del Consumidor, en las diversas

citas de confrontación, culmina así, con un significativo triunfo su esfuerzo intelectual y jurídico.

Café Britt es una empresa costarricense acopiadora de café porque no produce un solo gramo del mismo! Sin embargo, tiene tiendas en San José de Costa Rica, Antillas Neerlandesas, Colombia y muestra un intenso giro comercial, sobre todo, clonando mercaderías que manda a hacer en China a precios irrisorios, pero con el propósito de reemplazar a los artesanos locales de estos países y llevando a la ruina a millones de hombres y mujeres cuyo esfuerzo e identidad cultural se patentizan en estas artesanías tradicionales.

Más aún. Café Britt tiene en las instalaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez un poder impresionante en alianza con Lima Airport Partners, LAP, la concesionaria hechiza de nuestro primer terminal aéreo. Ha llegado la hora que un Congreso digno, nuevo, limpio, revise exhaustivamente, ese malhadado obsequio del delincuente Alberto Fujimori y continuado por el gobierno de Toledo, para conocer y castigar a las malas autoridades que han permitido una privatización tan mala y con patéticos resultados.

No sólo aquí. En El Diario de Hoy (San José de Costa Rica) del jueves 6-7 se dice: Colombia demandó a Café Britt por plagio.- La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (Fedecafé) demandó a la empresa costarricense Café Britt por usar sin su autorización la marca Juan Valdez. “La utilización del logo Juan Valdez y la mula Conchita por parte del Grupo Café Britt constituye un acto de competencia desleal”, señala la demanda interpuesta el viernes pasado por el bufete González Uribe que representa a Fedecafé en el país.

¡Se acabaron las voces que claman en el desierto! ¡Los mandones tienen que empezar a entender que en Perú las cosas cambiaron y que si el Congreso quiere reconquistar a la ciudadanía ya tiene dos causas inmediatas que escrutar al detalle para castigar con todo el peso de la ley a los vendepatrias que han creído que el Perú era su chacra!

Este triunfo se dedica a los artesanos del Perú, Costa Rica y Colombia.

Aeropuertos: ¿concesión, regalo o qué?

7-9-2006

Ha poco, en agosto, “La Agencia de Promoción de la Inversión Privada PROINVERSION entregó en concesión el Primer Paquete de Aeropuertos Regionales

integrado por Tumbes, Talara, Chachapoyas, Tarapoto, Iquitos, Pucallpa, Anta-Huaraz, Trujillo y Cajamarca al consorcio GHB-Swissport Aeropuertos, conformado por las empresas de capitales mixtos Swissport Perú y GHB Investments integrado por inversionistas peruanos-suizos y españoles.....En las próximas semanas se estarán incorporando los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco”, según reza la transcripción de las notas de prensa.

La concesión se hizo con postor único: GHB-Swissport Aeropuertos porque ASA (Aeropuertos y Servicios Auxiliares de México y otra empresa colombiana especializada en infraestructura) se retiraron a pocas horas de la apertura de sobres. Según dicen los enterados, muy mortificados, porque se agregaron los aeropuertos de Piura, Chiclayo y Pisco, en buena cuenta, porque se modificaron las reglas del juego de sopetón. Es imposible determinar si ASA hubiera cobrado menos al Estado.

¿Y dónde está el operador?

Pero lo que está ocurriendo en los días actuales es de Ripley: la empresa o el consorcio ganador en carrera de un solo caballo, GHB-Swissport, se pregunta con insistencia ¿y ahora qué hago con los aeropuertos si no tengo operador válido con experiencia y determinación de venir al Perú?

El 50% de Swissport ha sido comprado por la española Ferrovial que construye caminos y no tiene vínculo con aeropuertos. La misma Swissport es una multinacional de servicios de rampa, limpieza de baños, bajada y subida de equipajes, colocación de escaleras. Es evidente que Swissport no es Fraport, Vancouver, París o Bechtel. Por tanto una primera pregunta muy a la peruana: ¿qué sabe el burro de alfajores?

¿Tuvieron las autoridades del gobierno de Alan García Pérez tiempo y paciencia, técnica y profesionalismo para leer las raras características de la concesión que no hace sino repetir un consabido plan para destruir, de a pocos y sibilinamente, Corpac y atentar contra instituciones militares que usan pistas como por ejemplo en Chiclayo, Piura y Pisco?

Contrato dixit

Dice el contrato de concesión: “El postor deberá incluir en su estructura accionaria un Inversionista Estratégico que deberá poseer y mantener una participación mínima del 25% durante todo el plazo de vigencia de la concesión.

- El Inversionista Estratégico deberá acreditar:

3 años de experiencia en la prestación de servicios de asistencia en tierra a aeronaves (servicio de rampa) habiendo atendido por lo menos 20,000 aeronaves por año; o

3 años de experiencia en el manipuleo de carga y/o operaciones logísticas habiendo atendido por lo menos 30,000 toneladas de carga por año; o

3 años de experiencia en la operación de aeropuertos habiendo operado uno o más aeropuertos cuyos WLUs sean iguales o superiores a 1 millón anuales; o

3 años de experiencia en concesiones en infraestructura de transporte habiendo operado por lo menos una concesión que haya generado una facturación agregada de por lo menos US\$ 2.5 millones anuales.”

En atractivos para la propuesta del inversionista se dice:

- Co-financiamiento del Estado para el mantenimiento y operación de los aeropuertos y reembolso de las inversiones.
- Los fondos destinados al co-financiamiento estará protegidos bajo un fideicomiso y provendrán de la retribución que recibe el Estado por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

¿Copiones? ¡Ahora también y para variar!

¿Saben las autoridades del gobierno de Alan García que este “diseño” repite servilmente casi todos los considerandos del “estudio” hecho por la firma inglesa Currie & Brown/Mason de hace años?

Escribí en El Vocero el 7-2-2003: “¿Desde cuándo el “estudio” de factibilidad del aeropuerto de Chinchero y el plan maestro para la concesión de 18 aeropuertos regionales, hecho por la firma inglesa Currie & Brown/Mason, es el documento oficial del Estado peruano en esta materia? Hasta donde se sabe, no es más que una aproximación y por la cual el Estado ha pagado la friolera de US\$ 400 mil dólares. Por eso ¿qué hacía el embajador peruano en el Reino Unido, Armando Lecaros, presentando a Robert MacDonald de Proinversión ante ejecutivos de operadores británicos como si se tratara del frontis definitivo

de la política del Perú en materia de aeronáutica? ¿O también Torre Tagle se metió de lleno en las privatizaciones?”.

¡A contestar señores!

¿Sigue vinculado o en Proinversión, Robert MacDonald?*

¡Más del refrito!

Sigo en la auto-cita: “Proinversión pagó US\$ 400 mil dólares por un “estudio” cuyo 90% de material estadístico era propiedad de Corpac. Hasta hace poco tiempo Robert MacDonald trabajaba en Corpac como gerente general y era a la vez (¡qué tal sinvergüenza!) responsable de la privatización en....¡Proinversión!, por eso casi nunca estaba donde debía y ordenaba el traslado de documentos de Corpac a su empleadora paralela”.

El 23 de enero del 2003, siempre en El Vocero, advertí: “Entre una de las atrabiliarias conclusiones del mamotreto de Currie se encuentra la constitución de un Fondo Fiduciario con los montos que hoy corresponden a Corpac por la concesión a LAP del Jorge Chávez, destinado al pago de la cuota anual a la empresa que gane la concesión y a subsidiar los aeropuertos no concesionados. En buen romance, si hay una firma de por medio, Corpac ya no tendría razón de existir. ¿Proinversión, entonces, completa contra Corpac?”

¡Más aún! El cuestionado contrato de concesión que otorga al consorcio LAP (firmita que tuvo un capital social de apenas 10 mil nuevos soles) establece que ésta tiene que pagar a Corpac por la concesión. Entonces, ¿Proinversión, contrata a consultoras internacionales para que violen los contratos con el Estado peruano en materia de aviación civil? Es decir, ¿una entidad estatal que quiere privatizar a como dé lugar, está contra los intereses del propio Estado?.”

¡Toda repetición es una ofensa!

¿Qué se ha establecido con la concesión reciente? Que el Estado pague a Swissport por la administración de estos terminales, hoy todos deficitarios? Las obras de infraestructura las paga, también, el Estado. ¿Dónde está entonces el negocio? ¿Tiene Swissport personal o gente experta en estos menesteres aeroportuarios o, por lo menos, un operador de categoría que mostrar al Perú que le ha dado una concesión por la gracia de Dios y de las prisas raras en que estuvieron los de Proinversión?

No sólo eso. Cuando se incluyen aeropuertos, Chiclayo, Pisco y Piura, en que por buen tiempo y clima, los militares de la Fuerza Aérea realizan prácticas como es el caso señalado de Pisco, ¿a dónde se van? Juntar, y lo sabe cualquiera medianamente vinculado a la aviación civil, rubros como el militar y el comercial pueden gestionar una tragedia de consecuencias aberrantes para la imagen del Perú.

¿Para qué esas prisas?

¿Cuál fue el apuro por concesionar doce aeropuertos si el nuevo régimen podía haber paralizado todo para un estudio minucioso, detallado, serio? ¿O es que hay intereses demasiado premiosos y típicos en Perú? Además, ¿es bueno copiar servilmente lo establecido por el “estudio” de Currie hace años y que fue producto de una pillería en que se estafó al país con la suma de US\$ 400 mil por un trabajo que tenía Corpac ya en 90% hecho?

Cuando el Estado paga al concesionario lo hace de los fondos que debía estar otorgándose a Corpac por la concesión del Jorge Chávez. Entonces, ¿el gobierno de Alan García, quiere pasar a la historia por ser el asesino de Corpac, tramoya mal disimulada bajo un servil esquema de concesión? Por donde se mire el asunto no es más que una copia de lo de Currie de años atrás.

¿En lugar de destruir una empresa pública con experiencia de gestión, salvo nubarrones en los últimos dos años, como Corpac, no es mejor reestructurarla con participación en el directorio de las líneas aéreas, los representantes del turismo, de la inteligencia, en suma? O ¿cual indiecitos deslumbrados, la administración de Alan García, cae en temas que no ha leído, menos estudiado y jamás reflexionado y que afectan cuerdas sensibles del desarrollo nacional en infraestructura de aviación?

*El señor Bruno Leoni Luna es funcionario de Proinversión y trabajó en la firma Talma. No en Serlipa.

Perú: ¿se fuga Alterra?

8-9-2006

Desde el 2005, Alterra, la empresa que hoy tiene el mando cuasi total en la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez –por encima de Fraport- y a cargo del consorcio LAP (Lima Airport Partners), ha impulsado una sorda pero descarada búsqueda de interesados en sus acciones. Es decir, en buena cuenta, después

que estuviera en Lima, el famoso Al Romeu junto al presidente Toledo y ante cámaras nacionales, Alterra se las quiere picar del Perú. En cambio, los alemanes, han dicho, en germano y en cualquier otro idioma que NO se van.

Como se recuerda el contrato original de concesión-regalo del Aeropuerto Jorge Chávez lo firmó el Estado peruano con tres empresas “consorciadas”: Bechtel, Fraport y Cosapi. Con el tiempo, entre gallos y medianoche, con el avieso cinismo de que son capaces estas firmas, Bechtel se fue para dejar su herencia a una de sus creaciones novísimas, Alterra, que con Fraport se almorzaron, literalmente, a Cosapi. Es decir, la parte peruana se desvaneció y quedaron las otras dos. ¿Con quién litigará el Estado en caso de diferencias, arbitrajes o demandas de una parte u otra, si las que estaban ya no están y ahora hay otras?

No es todo. En Costa Rica, merced a su manifiesto incumplimiento de las obras estipuladas en el contrato para el Aeropuerto Juan de Santa María, Alterra está a punto de perder la concesión por no haber construido el nuevo terminal. Es más, hay sospechas que esta firma habría contribuido con pingues fondos a la campaña del actual presidente Oscar Arias. A pesar de ello y debido al escándalo que constituye su fiasco en ese país centroamericano, no habría quién la salve de esta fractura. Es más, hay una investigación parlamentaria en la Asamblea Legislativa.

En Perú luego de que por arte de birlibirloque y mañas legales incluidas, el consorcio LAP se convirtió en empresa de tan solo dos socios, Alterra estuvo bajo el mangoneo de un señor llamado Al Romeu, de madre argentina y padre catalán, que vivió diez años en España, se nacionalizó estadounidense (el apelativo Al lo usa con fruición y, de repente, como recuerda Raúl Wiener, por similitudes en el mundo del hampa), este individuo estuvo en Perú por largo rato. Reemplazaba, luego de dos o tres provisionales, al famoso ibérico original ex gerente de LAP, Juan Antonio Casanova San Simón. ¡Cómo serán los usos y costumbres en esta empresa que en el 2005, Casanova enjuició penalmente a su antigua empleadora!

¿Qué hizo Al Romeu en Perú? ¡Lo mismo que en Costa Rica, es decir, lograr una alianza comercial, un matrimonio de intereses diversos entre la concesionaria, LAP, y Café Britt, empresa tica, propiedad de los hermanos Aronson y que acostumbra vender baratijas chinas a las que hace pasar como artesanía o costarricense o peruana! En el Aeropuerto Santa María de San José hay hasta icuatro tiendas! de Café Britt que no produce un solo gramo del grano sino que acopia y vende cualquier cosa con el membrete que encuentre al alcance de la mano.

Como se recuerda, pocas semanas atrás, logramos que Indecopi multara a Café Britt por engañar a los turistas vendiéndoles gato por liebre. Interrogados por la relativa sencilla punición aplicada a Café Britt, descubrimos que en la Comisión de Protección al Consumidor de Indecopi está nada menos que Juan Daly Arbulú. ¿Coincidencia fortuita no? ¿Y quién es el gerente general de LAP en cuya área funciona Café Britt?: Jaime Daly Arbulú. ¡Daly no come Daly!

Volviendo a la historia del inefable y escurridizo Al Romeu. Este señor también se desvaneció de Costa Rica y ha hecho lo mismo en Perú. En buen romance, se las picó, anticipando borrascas o nubes negras como la que ocurre en Costa Rica donde van a ser despojados de la concesión o en Perú en que ofrecen sus acciones con precios, dicen las malas lenguas imuy por debajo de su cotización real! con el afán de largarse a como dé lugar.

¿Acaso no recordamos la pompa millonaria de que se hizo gala, casi al final del régimen del señor Toledo, con Al Romeu a la cabeza, en el Aeropuerto Jorge Chávez, cuando se anunciara nuestro “pase” a la modernidad de un terminal como los más elegantes y funcionales del mundo? ¿Qué fue entonces toda esta fanfarria? ¡Maire, maire, cabellicos que se lleva el aire! Pero, hay aquí penalidades y cobranzas, amén que abusos y delitos cometidos contra los peruanos, como, por ejemplo, los artesanos que han debido sufrir el reiterado y monumental acoso hostilizador de LAP hacia ellos. Fue esa la denuncia que hicimos en la Comisión pertinente de la Asamblea Legislativa de Costa Rica, el presidente de la Asociación Nacional de Artesanos, Víctor Ramírez y este humilde periodista.

Por si fuera poco. Al interior, dentro del cogollo máximo de LAP, la empresa que hace agua por todos lados, discurre una descomposición acelerada. El nuevo gerente central de operaciones, Jim Fullerton, ex oficial del ejército norteamericano y que ha venido en nombre de Bechtel-Alterra, practica una segregación de lo más rancia: los gringos por su lado, ganando muy buenos sueldos y trabajando menos, y los peruanos, ganando menos, insultados en su capacidad profesional y marginados en un ghetto, mucho peor al de la época de los faraones tramposos Juan Antonio Casanova San Simón y Al Romeu que ahora trabaja bastante lejos del epicentro del sismo, nada menos que en Gran Bretaña en la firma Churchill Airports. Si antes LAP era un coto de caza cerrado hasta para la policía, el Poder Judicial y para todos los peruanos, hoy se ha convertido, gracias a la majadería de Fullerton en un ghetto dentro de otro ghetto.

¡Qué tal cuajo el que se gasta Alterra! No se contentaron con entrar por la ventana. Alterra fue creada por Bechtel y “heredó” sus acciones, sacándole la vuelta

al Estado en casus belli sino que también ahora, tras años de haber amasado dinero del contribuyente peruano, tras no haber cumplido sino maquillado el Jorge Chávez, quieren emprender la retirada que tiene todos los visos de una fuga vergonzosa y cobarde. ¿Permitirá el Congreso, el Estado peruano, el pueblo en general, semejante abuso y delito? Vamos a ver.

Investigan legitimidad de concesión del Jorge Chávez

23-10-2006

En el auto de apertura de instrucción penal de fecha 8-9-2006 del expediente 2006-00555-0-701-JR-PE-09 contra los inculpados Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú y Gustavo Enrique Morales Valentín, por usurpación agravada y falsedad genérica se “imputa al denunciado Gustavo Enrique Morales Valentín el hecho de haber suscrito un contrato denominado Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, como representante del consorcio integrado por las empresas Flughafen Frankfurt Main Aktiengesellschaft, Bechtel Enterprises LTD y Cosapi S.A., con fecha 26-10-2000, fecha en la cual el mencionado investigado ya no tenía facultad ni representación del consorcio integrado por las mencionadas empresas y tampoco de la empresa Lima Airport Partners, puesto que ésta se inscribió con fecha 21-12-2000, fecha en la cual inicia sus operaciones y es en esa fecha que recién se nombra como gerente general a dicho denunciado.....Por lo que esta judicatura Resuelve: Abrir instrucción en vía sumaria contra Gustavo Enrique Morales Valentín por el delito de falsedad genérica en agravio del Estado peruano.....Decrétese contra el procesado Gustavo Enrique Morales Valentín, el mandato de comparecencia restringida, encontrándose sujeto a las siguientes reglas de conducta; a) No variar de domicilio sin previa autorización del Juzgado; b) Comparecer en forma personal y obligatoria cada treinta días al Módulo Penal a fin de firmar el Libro correspondiente y las veces que sea citado; bajo apercibimiento de revocarse el mandato de comparecencia por la orden de detención..... . Firma el juez Serapio Roque Huamancóndor, Primer Juzgado Especializado-Penal de la Corte Superior de Justicia del Callao.

Historia del asunto

En LAP: ¿un contrato nulo?, escribí el 29-11-2004, lo siguiente: El 20 de octubre del 2000 se firmó la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez entre el Estado peruano y la empresita de S/. 10,000 de capital social, Lima Airport Partners. Pero, quien firma por LAP, Gustavo Enrique Morales Valentín, recién recibe los poderes de esa firma iel 25 de enero del 2001! Y así consta en

la Notaría Paíno Scarpati. ¿Cómo pudo Perú firmar un convenio con una empresa que no existía legalmente y que, no había establecido los poderes de manera regular porque no hay retroactividad entendible de ninguna clase?

Diciembre del 2000

Lima Airport Partners se constituye con un capital ridículo de S/. 10,000 nuevos soles y sus socios iniciales fueron: Flughafen Frankfurt y suscribe 4275 participaciones Aletta von Massenbach; Bechtel Enterprises International Limited y suscribe 4275 participaciones Fernando Alberto Romeu; y Cosapi, suscribe 1450 participaciones Walter Piazza de la Jara.

Comienza a operar el día de su inscripción registral pública el 12 de diciembre del año 2000. Sin embargo, como consta en todos los medios de comunicación, el Perú suscribió la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez con Lima Airport Partners el 20 de octubre de ese mismo año.

Contradicción

Si el apoderado y primer gerente, Gustavo Morales Valentín, recién recibe facultades para toda clase de firma el 25 de enero del 2001, ¿qué se firmó entre el Estado peruano y LAP varios meses antes? ¿Hay nulidad entonces de ese convenio? ¿Cómo pudieron, las autoridades de entonces, no darse cuenta de una irregularidad viciadora de semejante acto jurídico por el que se regalaba por decenas de años el primer terminal aéreo del Perú?

Más rarezas

Apenas pocos días después, el 27 de febrero del 2001 ante el Notario Manuel Noya de la Piedra, LAP acuerda aumentar el capital social, quedando modificado el Cuadro de Distribución de Participaciones de la siguiente manera:

- Bechtel Enterprises International Ltd. con 45'212,400 participaciones;
- Flughafen Frankfurt/Main Aktiengesellschaft con 45'212,400 participaciones;
- Cosapi S.A. con 15'335,200 participaciones que se encuentran pagadas en un 50.84%.

Se nombra como mandatarios a Gustavo Morales Valentín y Jonathan Church Mac Donald, para que puedan celebrar contratos con los arrendatarios con facultades vigentes hasta el 31 de marzo del 2001.

Nótese que siempre muchos meses después que se firmó entre el Estado y LAP la concesión del Jorge Chávez.

Nueve días después

La Junta de Socios del 16-2-2001, acordó aceptar la renuncia de Gustavo Morales Valentín (el que firmó la concesión sin tener poderes), a su cargo de gerente general de la sociedad y se nombra a Juan Antonio Casanova de San Simón como gerente, así como apoderado de la empresa, con los poderes inherentes y se revocaron los que tenían Gustavo Enrique Morales Valentín y Jonathan Church Mac Donald, como consta en la Notaría Noya de la Piedra.

Proceso impugnado

En oficio No. 197-2000-MP.FSD-Callao, el doctor Vicente Caballero Rojas, Fiscal Superior Titular Decano del Distrito Judicial del Callao, se dirige a Luis Espinoza Mallqui de la Tercera Fiscalía Provincial Penal del Callao y dice: “Me dirijo a usted, a fin de hacerle llegar en fs. 03, la denuncia remitida por el Despacho de la Fiscalía de la Nación, presentada por el Sr. Daniel Estrada Pérez, congresista de la República, contra Antonio Jochemovitz, Presidente de la Cepri, por supuestas irregularidades advertidas en el proceso de licitación para la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, las mismas que han sido materia de publicación en el Diario Liberación; para los efectos de que proceda conforme a sus legales atribuciones”.

Jochemovitz había sido empleado de la empresa Los Portales que también estuvo participando en el proceso de licitación.

Denuncia actual

Con el ingreso No. 082-04-SIATF en la 11^o Fiscalía Provincial Penal del Callao, que atiende Lucila Aliaga Gamarra, está la denuncia por delito de falsedad genérica contra Gustavo Enrique Morales Valentín y Otro y se dice en los considerandos:

“1.1 Está probado que Gustavo Morales Valentín, el día 26 de julio del año 1999, se le otorgó un Poder a nivel de las tres empresas que conformaron inicialmente y, por el plazo de un año que vencía el 26 de julio del año 2000, que pretendían ser considerados postores para el otorgamiento de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, entonces este Poder se efectuó a nivel de pretenses más no de una empresa constituida”.

1.2 Cuando venció el plazo del 26 de julio del 2000, acudieron a Registros Públicos en el rubro de Sociedades Mercantiles, para inscribir una prórroga de dicho Contrato primigenio, solamente a nivel de pretensores para participar como postores.

1.3 La Registradora a nivel de Registros Públicos rechazó tajantemente esa prórroga solicitada, en razón que no constituían ninguna empresa y, no tenían calidades absolutas para petitionar este extremo, conforme lo demostramos con los documentos que acompañamos que son prueba plena que al no concedérseles dicha prórroga y haberse vencido el plazo de un año que señalaron y, no haber constituido una persona jurídica, entonces legalmente no tenían ninguna facultad ni derecho para intervenir en la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.

1.4 Sin embargo, el 26 de octubre del 2000, Gustavo Morales Valentín, sin tener ninguna facultad de Gerente, firmó el contrato de concesión del Aeropuerto a favor de las 03 empresas que inicialmente se constituyeron por un año de duración.

1.5 Recién el 21 de diciembre del año 2000, se inscribe la empresa Lima Airport Partners y, tiene facultades Gustavo Morales Valentín”.

¿Qué está haciendo la Fiscal?

Se sabe que Lima Airport Partners está presionando para el archivo definitivo de esta grave denuncia. Preguntada en diversas oportunidades la Fiscal Lucila Aliaga Gamarra dijo que ella había sido prohibida de expresarse por el Decanato del Colegio de Abogados del Callao. Estos preguntados también, dijeron todo lo contrario, como hemos venido publicando en este medio sin que la Fiscal se haya atrevido a hacer alguna aclaración pública sobre este engorroso y grave particular.

¿Qué hay en juego? ¡Muchísimo! ¿Qué dice el Congreso?

LAP: un fraude en 3 letras

En su notable y muy difundido ensayo, Raúl Wiener, pudo escribir en el 2005, consignando las expresiones escritas de Daniel Estrada: “...que Gustavo Morales Valentín, el día 26 de julio de 1999, se le otorgó un Poder a nivel de las tres empresas que conformaron inicialmente y, por el plazo de un año que vencía el 26-7-2000, que pretendían ser considerados postores para el otorgamiento de la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, entonces ese Poder se efectuó a nivel de pretensores más no de una empresa constituida.

Cuando venció el plazo el 26-7-2000 acudieron a Registros Públicos en el rubro de Sociedades Mercantiles, para inscribir una prórroga de dicho Contrato primigenio, solamente a nivel de pretensores para participar como postores.

La Registradora a nivel de Registros Públicos rechazó tajantemente esa prórroga solicitada, en razón que no constituían ninguna empresa y, no tenían calidades absolutas para petitionar este extremo, conforme lo demostramos con los documentos que acompañamos que son prueba plena que al no concedérseles dicha prórroga y haberse vencido el plazo de un año que señalaron y, no haber constituido una persona jurídica, entonces legalmente no tenían ninguna facultad ni derecho para intervenir en la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez.

Sin embargo,Gustavo Morales Valentín, sin tener ninguna facultad de gerente, firmó el contrato de concesión del Aeropuerto a favor de las tres empresas que inicialmente se constituyeron por un año de duración.

Recién el 21-12-2000, se inscribe la empresa Lima Airport Partners y, tiene facultades Gustavo Morales Valentín". (Expediente No. 082-04-SIATF en la 11 Fiscalía Provincial Penal del Callao)."

Anota bien Wiener: "Es decir LAP se valió de la concesión del Aeropuerto para existir legalmente y para posteriormente perfeccionar su representación e incrementar el capital, cuando debió haber sido exactamente al revés: primero perfeccionar la empresa, para poder postular. Si no fuera así: ¿cómo descalificaron a los otros postores?", ob. cit, p. 18.

¡Las mentiras de LAP!

1-12-2006

En el fórum Aeronáutica Civil; Realidad y Proyecciones 2006 al 2011, realizado ayer jueves en el Congreso, el señor Gustavo Morales Valentín de la empresa Lima Airport Partners (LAP) contó fábulas al por mayor y la organización del evento no dejó preguntar a los asistentes. ¿Es esta la clase de democracia que el nuevo Congreso que preside Mercedes Cabanillas, quiere impulsar, para diferenciarse, haciendo lo mismo, del anterior que ya era un adefesio colectivo mayúsculo?

Dijo Morales Valentín que LAP había competido con varias otras firmas de rango mundial por la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez. No fue así, esa empresa terminó como postora única y con un capital exiguo de US\$ 3 mil dólares

porque el resto de acreditadas empresas se retiró del tema, dejando a LAP en carrera de un solo caballo.

¿Apreciará el señor Gustavo Morales Valentín, la diferencia de estar con un sueldo opíparo, en dólares contantes, sonantes y corruptores, y un calabozo con barrotes donde nadie podría visitarlo, y menos –por cierto- sus amigos de LAP? Cuando él firmó el contrato de concesión en nombre de LAP, esta firma NO EXISTIA en registros públicos y él CARECIA de cualquier clase de poder. ¡Por eso es que ha sido denunciado penalmente y el juzgado correspondiente ha encontrado indicios razonables de delito contra la fe pública. ¿Habrá estado, alguna vez, siquiera de visita, Morales Valentín, en la cárcel? ¿Y tiene idea de lo que es pasar de mentiroso y embustero público a reo sin nombre y sólo con un número y sujeto olvidado para su ex empresa, si sucede lo que la lógica predice? Una vez entre rejas, no hay más coimas de LAP a los jueces corruptos; ni periodistas mermeleros vendidos en todos los medios ni propaganda que sufragar porque en ese instante, la imagen lo “impide”. Debía meditar muy mucho Morales Valentín porque el desparpajo cínico de que ayer hizo gala, se lo pueden perdonar todos los ciegos, sordos y mudos que allí habían, conocedores del asunto, pero permisivos porque el negocio “no puede parar”. Pero eso no lo admite la gente limpia e integérrima que tiene dignidad y voz en ristre.

Abundó, siempre mintiendo, en detalles Morales Valentín y nombró a las “socias” de LAP: Fraport (Frankfurt), Bechtel y Cosapi. Pero en el 2003, subrepticiamente, Bechtel vendió sus acciones a Alterra y Cosapi fue absorbida en su capital accionario por las otras dos, Fraport y Alterra. Y en Costa Rica, están a punto de botar, resolviendo el contrato de concesión a Alterra, la misma empresa que en Perú, por incumplimiento, por insolvencia, por falta de seriedad. ¿Por causa de qué no dijo esto Morales Valentín? ¿Se olvidó del tema? ¿A cuento de qué habla de Bechtel si ya no está en la firma? ¿Creerá Morales que todos son tan desvergonzadamente cretinos para tragarse sus baladronadas?

Más aún. El señor Morales se deleitó hablando de las cifras rentables de la concesión. Pero no dijo que la Addenda 4, “negociada” en el 2003, autorizó a LAP para que contrajera préstamos con dos bancos, uno alemán y el otro norteamericano, por el monto de US\$ 125 millones. ¿Y si no paga LAP?, ¿quién lo hace?: el pueblo peruano. Entonces, ¿de qué bondades bramaba Morales cuando encubre una información por la que se da cuenta cómo es que mañosamente LAP se hace de préstamos que no puede garantizar sin las pitanzas irregulares de que ahora goza merced a cuatro addendas, modificaciones al contrato original, todas hechas a gusto y “sabiduría” de Lima Airport Partners?

Al modo del músico de Hamelín que se llevó con su música a las ratas al agua, el señor Morales Valentín debería saber que las mentiras tienen patas cortas y también se ahogan y que en Perú investigamos y estamos muy al día en todo. Por ejemplo, Alterra está a punto de ser expulsada en Costa Rica por, precisamente, haber incumplido con el contrato de concesión en esa tierra centroamericana y está al descubierto la alianza estratégica que tiene en San José y Lima con Café Britt, la empresa que vende baratijas hechas en China y a las que pone el marbete Made in Peru. ¿No sabe o se hace el bobo, Morales Valentín, cuando se trata de confesar de cómo es que en Colombia han demandado a su socia, Café Britt por un millón de dólares?

Los que asistieron al evento en el Congreso, fueron personas que conocían de cerca el asunto. Pero nadie quiso hablar, sólo la oportuna y enérgica pregunta de Víctor Ramírez, presidente de la Asociación Nacional de Artesanos, consiguió la formal promesa de transmitir las preguntas a los responsables. Pero, eso es unguento para bobos. La complicidad del silencio, la cobardía por mudez, el torpe antinacionalismo de no querer hacer patria con energía, expulsando a los delincuentes que hay en las empresas malas y sin respaldo, es lo que hunde al Perú. Y no hemos hablado aún de la segunda pista del Aeropuerto; tampoco del seguro que hoy por hoy no existe, en caso de accidente nadie paga absolutamente nada! Todo esto lo callan quienes debían hablar. ¡Tomar a lo serio –decía González Prada- las cosas del Perú!

Alterra denunciada en Costa Rica

19-12-2006

En el acogedor país centroamericano, más precisamente en su principal terminal aéreo, Juan Santa María, San José de Costa Rica, la firma Alterra ha sido denunciada por un conjunto de legisladores que estima que hay incumplimiento y falta grave de esta concesionaria y el contrato que firmara para remodelación y modernización de ese aeropuerto.

El asunto es que Alterra es una empresa que apenas si supera los 5 ó 6 años de existencia. No tiene mayor impronta en lo referido a aeropuertos y tiene capital relevancia para Perú porque en la concesión del Jorge Chávez, esta firma entró por la ventana. En efecto, a mediados del 2003, Bechtel, suscriptora original con Fraport y Cosapi del convenio de concesión que permitió con ojos miopes el mediocrísimo y pusilánime gobierno de Valentín Paniagua, dejó de pertenecer a Lima Airport Partners, LAP, y colocó en lugar suyo a Alterra que compró –así dicen papeles- las acciones. Previamente, Fraport y Alterra engulleron a Cosapi que salió muy bien pagada.

El silencio desde entonces ha sido casi sepulcral. El Congreso, Establo cada vez más resucitado en tiempos actuales, se contentó con una comisión investigadora que permitió que las addendas se sumaran unas a otras hasta completar cuatro y entre las lindezas de aquella época de oprobio están el préstamo que por 125 millones de dólares adquirió, con aval del Estado peruano, LAP y la postergación de la segunda pista del Jorge Chávez hasta las calendas griegas. La administración toledista se hizo de la vista gorda y este entreguismo fue denunciado en recurrentes y valetudinarias oportunidades por muy pocas personas, entre ellas Raúl Wiener y el que esto escribe. El silencio no puede ser patente de corso para la expoliación de nuestras patrias.

Alterra, la empresa que está siendo denunciada penalmente en Costa Rica por parlamentarios de esa nación, es la misma entidad que forma parte de la concesión del Jorge Chávez que hasta hoy no ha merecido una severísima investigación para determinar quiénes son los genuinos dueños, los responsables de incumplimiento, si los hubiere, y quiénes son los favorecidos en las no tan claras operaciones que en lugar de traer capital, han ocasionado términos onerosos de endeudamiento.

¿Va a esperar Perú que lo que ocurre en Costa Rica, no merezca siquiera preocupación militante y el inmediato escrutinio escrupuloso del tema? Bien dice el dicho: cuando las barbas de tu vecino veas cortar, pon las tuyas a remojar. ¿Seguirá el Establo, ciego, sordo y mudo? ¿Tendrá el país que ver cómo caen aviones en una pista vencida, sin seguro de ninguna especie, y causando dolor y hechos irreparables? **(Herbert Mujica Rojas)**

Leamos:

Señor

Dr. Francisco Dall´Anese R.

Fiscal General de la República

Los firmantes, DIPUTADOS DE LA ASAMBLEA LEGISLATIVA 2006 – 2010, en conocimiento de algunas omisiones de la Administración, que hacen presumir la posible comisión de acciones delictivas, las sometemos a su consideración para lo que estime pertinente.

HECHOS

Primero. En el contrato de Gestión Interesada del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, Apartado 24.1.1.d), (así como de manera conexas la cláusula

6.1.2, el Anexo E.3 y múltiples cláusulas del Apéndice E), se establece que el cese voluntario de servicios, sin causa legítima, constituye un “incumplimiento grave del Gestor”, hecho que induce obligatoriamente al inicio del procedimiento para la resolución unilateral del Contrato. Esta violación al Contrato ha sido así calificada y confirmada por el Gobierno, la Contraloría General de la República y dos tribunales arbitrales.

Segundo. La cláusula 6.1.2 del Contrato, así como el Anexo E.3 (en su totalidad) y el Apéndice E (artículos 3 y 5) se refieren al atraso en obras y el incumplimiento con el cronograma de obras. Este incumplimiento del Gestor fue así calificado y confirmado por un órgano director nombrado por el CETAC. Al 1º de diciembre de 2006 acumulan un atraso en las obras de 1450 días. El CETAC y dos tribunales arbitrales rechazaron el alegato de Alterra en el sentido de que los atrasos provienen de un evento de fuerza mayor.

Tercero. El apéndice M establece las multas correspondientes, las cuales se calcula sobrepasan los \$40 millones.

Cuarto. Los incisos d y f de la cláusula 24.1.1 del Contrato, establecen la calificación de incumplimiento grave del contratista “cuando el valor acumulado de las multas aplicadas al Gestor (...) supere el 25% de los ingresos del Gestor durante el año anterior”. Actualmente las multas por atraso en obras superan en por lo menos en un 160% los ingresos de Alterra durante el año anterior.

Quinto. La cláusula 24.1.1.h) del Contrato, así como la 2.2 del Apéndice S y la 2.B.11 del cartel de licitación, establecen el traspaso de acciones como un incumplimiento grave del Gestor y condición para la resolución unilateral del Contrato, cuando éste no ha sido aprobado previamente por el CETAC. Esta violación fue confirmada por la Contraloría General de la República mediante oficio 8979 del 19 de agosto de 2003 y la Relación de Hechos, RH-01-2003.

Sexto. El artículo 17 del Contrato, y el artículo 5 del Apéndice J, se refieren a la exacción ilícita de fondos públicos. En su informe 20/2003, la Contraloría General de la República detectó que, de manera ilegal, Alterra había rebajado del fideicomiso más de \$750.000,00 de los ingresos legalmente asignables al CETAC. Esta acción violó no solamente el dicho del Contrato, sino también órdenes previas de la Contraloría General de la República (FOE-OP-3/2002).

Sétimo. La Cláusula 4.16 del Contrato, el apéndice F y la sección V.C.I.e) del cartel de licitación, establecen las calidades del personal idóneo y aluden la

sustitución no autorizada de personal clave. El Gestor Interesado ha transferido y cambiado personal clave, sustituyéndolo con personas que no cumplen con las calificaciones necesarias, ni la experiencia mínima exigida por el Contrato de Gestión Interesada.

Octavo. El artículo 16 del Contrato y su apéndice H, así como el Capítulo IV del cartel de licitación, se refieren al cobro de tarifas ilícitamente incrementadas (exacción ilegal), gestión realizada por Alterra, a contrapelo del Contrato y de las órdenes expresas de la Contraloría General de la República de no traspasar a las tarifas costos mayores a los estipulados (FOE-OP-3/2002).

COMENTARIO

Señor Fiscal General, a nosotros, los abajo firmantes, nos resulta sumamente preocupante la situación que traslucen los hechos descritos, pues todo parece indicar que el CETAC y sus superiores jerarcas del Poder Ejecutivo, podrían haber violado un sinnúmero de disposiciones legales del país, para dejar que prevalezcan los intereses del Gestor Interesado, por encima del interés público. Como resultado de las distintas omisiones de control y permisiones, el contratista ha percibido millones de dólares que superan lo legalmente precedente, a la par de que ha suspendido, de manera unilateral, las obligaciones que le competen de conformidad con el Contrato de Gestión Interesada, sobre todo lo que concierne a obras.

Lo expuesto evidencia la existencia de un posible favorecimiento ilícito y premeditado de la Administración a su contratista, en claro perjuicio del interés público.

Para mayor abundamiento, el apartado 16.1.1 del Contrato de Gestión Interesada (CGI) determina que “la fijación de tarifas es y seguirá siendo potestad exclusiva del Estado”. El CGI no asigna potestades de imperio al Gestor y por tanto resulta violatorio de la ley 7428 que el CETAC no haya aún cumplido con las disposiciones vinculantes de la Contraloría, relativas a la corrección del pliego tarifario que ejecuta el Gestor Interesado.

De conformidad con la normativa jurídica vigente, el hecho de permitir que se cobren tarifas ilícitamente incrementadas es un hecho irregular, que podría ser configurativo de delito grave. En virtud de la posición de imperio a que se ven sometidos los administrados, el Código Penal ha tratado con severidad a quienes, por ACCIÓN u OMISIÓN, exijan o permitan que se cobren contribuciones o derechos indebidos o mayores a los que corresponden:

“Artículo 18.- Forma del hecho punible.

El hecho punible puede ser realizado por acción o por omisión. Cuando la ley reprime el hecho en consideración al resultado producido, responderá quien no lo impida si podía hacerlo, de acuerdo con las circunstancias, y si debía jurídicamente evitarlo”.

De esta forma, y según el artículo 18 del Código Penal, quien tenga un deber de vigilancia sobre una determinada fuente de peligro y no cumpla con su deber, resulta penalmente responsable, no solo por la acción, sino también por la omisión de su deber.

Los integrantes del CETAC, por imperativo legal, se encuentran en posición de garantes de los cobros ilícitos e indebidamente elevados que ocurren en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría. Al continuar permitiendo el cobro indebido de tributos, con pleno conocimiento del abuso, podrían responder, penalmente, por ese hecho, según establece el artículo 349 del Código Penal:

“Artículo 349.- Exacción ilegal.

Será reprimido con prisión de un mes a un año el funcionario público que abusando de su cargo, exigiere o hiciere pagar o entregar una contribución o un derecho indebidos o mayores que los que corresponden”.

En segundo lugar, y siempre en la lógica de lo establecido, en el artículo 18 del Código Penal, se sanciona tanto la acción como la omisión, ya que se castiga penalmente toda acción u omisión contraria a la ley, según lo establece el artículo 350, a saber:

“Artículo 350.- Prevaricato.

Se impondrá prisión de dos a seis años al funcionario judicial o administrativo que dictare resoluciones contrarias a la ley o las fundare en hechos falsos.”

Lo expuesto evidencia, tanto de parte de los miembros del CETAC como de los jefes del Poder Ejecutivo, un posible incumplimiento de sus deberes en procura y garantía del interés público, a pesar incluso de sendas disposiciones dictadas por la Contraloría General de la República y claramente establecidas en el Contrato de Gestión Interesada.

“Artículo 332.- Incumplimiento de deberes.

Será reprimido con veinte a sesenta días multa, el funcionario público que ilegalmente omitiere, rehusare hacer o retardare algún acto propio de función.”

De manera que, atendiendo a los intereses del pueblo costarricense, que sufre las consecuencias de los actos omisivos y comisivos de los funcionarios públicos renuentes a ejercer un correcto desempeño de sus funciones, en forma muy respetuosa, y concededores de la de la autonomía e independencia con que usted cumple sus funciones, LE INSTAMOS a indagar e investigar esta situación.

NOTIFICACIONES

Escucharemos notificaciones a través de los siguientes números de fax: 243-2804, despacho Diputado Marvin Rojas, 243-2986, despacho Diputado Alberto Salom; 243-2012, despacho Diputada Elizabeth Fonseca.

2007

LAP: trampas, mañas y addendas

26-1-2007

Se ha anunciado una “renegociación” con LAP, Lima Airport Partners, la empresa concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez. Por vez primera, el Estado plantea esa figura, las cuatro veces anteriores, traducidas en addendas, la una peor que la otra, y en perjuicio del Estado peruano, fueron impuestas por LAP con la patibularia y cómplice fraternidad de Ositran. Sin embargo, en tiempos de globalización, también hay “renegociaciones” que acaban de matar a los muertos y los pudren más rápidamente. Si el gobierno del “cambio responsable” no quiere hacerse protagonista ante la historia y el criterio implacable del pueblo, de una barbaridad, deberá plantear algunos puntos fundamentales.

En el 2003, Bechtel dejó de ser parte de la empresa de US\$ 3 mil dólares, LAP, y “heredó” sus acciones a Alterra, entidad que está siendo expulsada por incompetente del Aeropuerto Juan de Santa María de San José de Costa Rica. Entre Fraport y Alterra absorbieron a Cosapi que quedó fuera y se extinguió con una jugosísima indemnización. Entonces ¿por causa de qué el individuo Gustavo Enrique Morales Valentín, de LAP, dijo en diciembre del 2006, en el antiguo Senado, frente a 200 personas vinculadas a la aeronáutica, que Bechtel era una de las firmas que avalaban la “capacidad y experiencia” de LAP? Este gato encerrado, se convierte en un felino de mayores dimensiones.

¿Servirá la “renegociación” para revisar in extenso, escrupulosa y detalladamente la Addenda 4, firmada por los Cucharitas y otros delincuentes? En ese mamarracho LAP logra la casi imposibilidad de construir la segunda pista del

Aeropuerto Jorge Chávez y también fue autorizada a contraer, vía préstamos, obligaciones con dos bancos, uno norteamericano y otro alemán, por la suma de US\$ 125 millones de dólares? ¿Qué ha ocurrido con esa obligación? ¿La están honrando? ¿Por causa de qué el Estado peruano tuvo que avalar dineros que llegaban como préstamos si la concesionaria, es decir LAP, era la indicada para aportar de sus recursos al desarrollo del terminal aeroportuario?

¿Será útil la “renegociación” para investigar cómo es que hay firmas comerciales turgurizando el Duty Free y otorgadas por facilismos non sanctos a empresas que no reunían las condiciones comerciales y de solvencia artesanal y especializada? ¿Y en cambio, porqué se botó a otras que sí tenían tradición peruanista, sentido estético y de buen servicio, años de gestión invaluable afincando en Perú cuando pudieron haberse ido a otros lados? ¿Se va a auditar la gestión del fenicio Jaime Daly, gerente de LAP, aquél que no dudó en febrero del 2005, en encabezar la turba que expulsó del Duty Free a los artesanos con su empresa Cexport?

¿Investigará la “renegociación” la evidente incompetencia de Alterra, una de las socias de LAP –con Fraport- merced al escándalo que protagoniza en Costa Rica donde han sido denunciados en la Contraloría y en la Asamblea Legislativa por tramposos e incompetentes? Reza el dicho: cuando las barbas de tu vecino veas cortar, por las tuyas a remojar. Alterra se pudre en San José de Costa Rica y aquí no hay motivo válido para pensar que no puede ocurrir algo semejante.

¿Contemplará la “renegociación” el trato a las empresas comerciales y las exigencias en beneficio del Perú? Recuérdese que Café Britt, empresa costarricense, acostumbra fabricar en China artesanía más barata a la que pone el marbete de Hecho en Perú. Hacen lo propio en Costa Rica, lugar donde nuestra amiga y aliada artesana, la valiente Albania Elizondo, acaba de ser denunciada penalmente por Café Britt firma que no duda en comprar conciencias con dólares contantes y sonantes. Pero, así lo constatamos en la Asamblea Legislativa de Costa Rica, Víctor Ramírez, de la Asociación Nacional de Artesanos y el que esto escribe, hay investigaciones sobre estos manejos sospechosos de fortunas que no tienen explicación.

Si the man or the woman is the style, poco hay que esperar de la peruanoide y obediente funcionaria Verónica Zavala. Aquella, su hermana y hermano (que era ministro de Toledo) ganaban al alimón, decenas de miles de soles en aquel régimen. Con desvergüenza de tecnócratas, por definición, vendepatrias, siempre estaban listos para corroborar la expoliación del país vía concesiones o con-

tratos lesivos, pero legales. ¡Siempre la legalidad hechiza y tramposa! ¿Alguien tiene certeza qué tipo de “renegociación” será la que se lleve a cabo con estos antecedentes?

¿Se quedará el Congreso, impresionante establo de mudos bien pagados, incapaz de salir de sus anonimatos eternos y capilla de líos menores y deleznable, siempre en silencio? No es de extrañar que la gente deteste a un Parlamento que no comprende que podría ser una herramienta de crítico criterio y no la carpa gigante de los chistes más malos que cualquier república pueda albergar.

A Mr. Jim Fullerton, el dictadorzuelo de LAP, que trata a todo el mundo como si continuara siendo el militarote gringo que fue, hay que decirle: wait and see, we're not lambs!

LAP: ¿se escapa la liebre!

9-2-2007

Ahora se entiende por causa de qué la defensora oficiosa de la empresa chilena Lan, teóricamente ministra de Transportes del Perú, Verónica Zavala, anunció sorpresivamente pocos días atrás, una “renegociación” con LAP (Lima Airport Partners) del contrato sobre el Aeropuerto Jorge Chávez. En efecto, la revista Caretas en su edición de ayer jueves 8, consigna que la nueva composición accionaria es así: Fraport 61% ; Integra y otros 10%; IFC (Banco Mundial) 19%; y empresas alrededor o vinculadas a Alberto Benavides 10%. Como es de notarse ¡Alterra se fuga y desaparece! No hay ingenuidades en política dijo un cazurro miembro de esa especie, años atrás.

En Costa Rica, la Contraloría General y la Asamblea Legislativa han denunciado a Alterra, también concesionaria de un aeropuerto, Juan de Santa María en San José, por incumplimiento del contrato, ineficiencia, falta de solvencia y los están botando literalmente del país centroamericano en medio de una controversia bastante aguda. Y aquí, Alterra que forma –o formaba- parte de la empresita LAP, está tomando las de Villadiego.

Habíamos anticipado el 8 de setiembre del 2006 en el artículo Perú: ¿se fuga Alterra? lo siguiente:

“Por si fuera poco. Al interior, dentro del cogollo máximo de LAP, la empresa que hace agua por todos lados, discurre una descomposición acelerada. El nuevo gerente central de operaciones, Jim Fullerton, ex oficial del ejército norteameri-

cano y que ha venido en nombre de Bechtel-Alterra, practica una segregación de lo más rancia: los gringos por su lado, ganando muy buenos sueldos y trabajando menos, y los peruanos, ganando menos, insultados en su capacidad profesional y marginados en un ghetto, mucho peor al de la época de los faraones tramposos Juan Antonio Casanova San Simón y Al Romeu que ahora trabaja bastante lejos del epicentro del sismo, nada menos que en Gran Bretaña en la firma Churchill Airports. Si antes LAP era un coto de caza cerrado hasta para la policía, el Poder Judicial y para todos los peruanos, hoy se ha convertido, gracias a la majadería de Fullerton en un ghetto dentro de otro ghetto.

¡Qué tal cuajo el que se gasta Alterra! No se contentaron con entrar por la ventana. Alterra fue creada por Bechtel y “heredó” sus acciones, sacándole la vuelta al Estado en casus belli sino que también ahora, tras años de haber amasado dinero del contribuyente peruano, tras no haber cumplido sino maquillado el Jorge Chávez, quieren emprender la retirada que tiene todos los visos de una fuga vergonzosa y cobarde. ¿Permitirá el Congreso, el Estado peruano, el pueblo en general, semejante abuso y delito? Vamos a ver.”

En otra modesta entrega el 1-12-2006 bajo el título: ¡Las mentiras de LAP! advertimos:

“Abundó, siempre mintiendo, en detalles Morales Valentín y nombró a las “socias” de LAP: Fraport (Frankfurt), Bechtel y Cosapi. Pero en el 2003, subrepticamente, Bechtel vendió sus acciones a Alterra y Cosapi fue absorbida en su capital accionario por las otras dos, Fraport y Alterra. Y en Costa Rica, están a punto de botar, resolviendo el contrato de concesión a Alterra, la misma empresa que en Perú, por incumplimiento, por insolvencia, por falta de seriedad. ¿Por causa de qué no dijo esto Morales Valentín? ¿Se olvidó del tema? ¿A cuento de qué habla de Bechtel si ya no está en la firma? ¿Creerá Morales que todos son tan desvergonzadamente cretinos para tragarse sus baladronadas?

Más aún. El señor Morales se deleitó hablando de las cifras rentables de la concesión. Pero no dijo que la Addenda 4, “negociada” en el 2003, autorizó a LAP para que contrajera préstamos con dos bancos, uno alemán y el otro norteamericano, por el monto de US\$ 125 millones. ¿Y si no paga LAP?, ¿quién lo hace?: el pueblo peruano. Entonces, ¿de qué bondades bramaba Morales cuando encubre una información por la que se da cuenta cómo es que mañosamente LAP se hace de préstamos que no puede garantizar sin las pitanzas irregulares de que ahora goza merced a cuatro addendas, modificaciones al contrato original, todas hechas a gusto y “sabiduría” de Lima Airport Partners?”

Significa entonces que una vez más! se diluye la composición accionaria del contrato de concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, hecho que tuvo lugar de modo inicial en el 2003, tal como se refiere líneas antes. Entonces el suceso toma caracteres alarmantes porque nadie aclara qué va a ocurrir con los siguientes acápite:

- ¿Los nuevos socios se hacen responsables solidarios de los préstamos que con bancos alemanes y norteamericanos, adquirió Lima Airport Partners con el aval del Estado y con la trampa aviesa autorizada en la Addenda 4?
- ¿Se están honrando esos préstamos? ¿Quién informa qué ocurre y a quién quieren cargarle el muerto previsible luego de tantas fintas y maromas legales?
- ¿Se construirá ipor fin! la segunda pista del Aeropuerto? ¿Hay seguro contra accidentes en la pista actual del Jorge Chávez, cuyo desempeño técnico fenebió el 2006?
- ¿Quién da cuenta de la compra de los terrenos justipreciados en los terrenos aledaños al primer terminal aéreo? ¿Funcionó la partida presupuestal creada en tiempos de Pedro Pablo Kuczynski o se la hizo dormir adrede para incurrir en incumplimiento favorable a LAP?

¡Esto dejó de ser un asunto técnico hace muchos años! ¿Tendrá los pantalones el Congreso de formar una urgentísima Comisión Investigadora que audite, al dedillo a todas las pandillas delictivas que han actuado a favor de LAP en Ostran?

¿Qué se está haciendo para impedir que pongan pies en polvorosa los actuales ejecutivos de Alterra en LAP, Jaime Daly Arbulú y Jim Fullerton?

¿Qué han pactado los nuevos accionistas con los antiguos: borrón y cuenta nueva? ¿O harán una limpieza integral y ética de acuerdo a los intereses del Estado peruano y en beneficio de una concesión manchada desde el comienzo que principia con un regalo a LAP cuando aún ni siquiera era empresa con titularidad en los Registros Públicos?

La abogada oficiosa de Lan, dizque ministra de Transportes, Verónica Zavala, que ha adelantado opinión contra el Estado y su caja tributaria, ¿es persona honorable e imparcial para manejar un asunto tan delicado y que huele muy feo como la concesión y cualquier nueva contrata?

El cuento que Ositrán se encarga en nombre del Estado por delegación del ministerio de Transportes ha producido un contrato abyecto en que todo favorece a la concesionaria y nada al Estado y por añadidura hay dinero prestado por US\$ 125 millones de dólares que nadie sabe dónde está.

Vamos a ver qué ocurre y el pueblo quiere ver a un gobierno que lo proteja contra tiburones y pirañas y que los Cucharitas, los Burros Blancos y toda esa laya de estafadores profesionales tenga su habitación permanente en la cárcel y no en las calles y en sus estudios de abogánsteres. El juego está planteado: dignidad o traición!

LAP: ¿hotel o cripta?

16-3-2007

¿Resucitó LAP, Lima Airport Partners, la empresita que tiene la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, a Walt Disney, el genial norteamericano que hacía hablar a los animales? Sin ninguna duda, alguien o algunos de esa especie zoológica, son los fautores de la edificación del hotel que más parece cripta en pleno frontis del primer terminal aéreo del Perú en la Avenida Faucett. De resultas que la magia de estos ineptos ha conseguido que la antaña y primorosa buena vista del Aeropuerto sea hoy una exhibición macabra que es lo que en realidad parece eso que llaman “hotel”.

Sin dejar la chanza, no hay otra forma de hablar sobre las proezas innumerables –todas corruptas– de LAP, hay que preguntar ¿cuáles son los dictámenes de Defensa Civil ante las aberraciones en la construcción? Por ejemplo. Las antiguas rampas van a dar hoy, gracias al brulote arquitectónico, al hotel. ¿Y si hay un siniestro de proporciones, por dónde evacúa la gente? ¿O estamos arriesgando vidas humanas por la majadería aventurera del consorcio LAP que hasta hoy no aclara su composición accionaria?

Pocas semanas atrás apareció en una revista local la información que daba cuenta que Alterra, la heredera de Bechtel desde 2003, que entre gallos y medianoche, asumió su paquete accionario, emprendía una virtual fuga del Perú a paso de polka y se estima que la simultaneidad con lo que ocurre en Costa Rica, donde la misma Alterra ha sido denunciada por la Contraloría y la Asamblea Legislativa por ineficiente, tramposa y por carecer de capitales, guarda una extraña sintonía.

De los componentes originales del contrato de concesión del Aeropuerto Jorge Chávez, en carrera que fue de un solo caballo, LAP, apenas queda Fraport y ésta

tiene a Jim Fullerton, ex soldado norteamericano maltratando a quien se le ponga en el camino. Cosapi y Bechtel desaparecieron el 2003 y Alterra se las pica este 2007. ¡Y el silencio atormenta los pagos políticos, financieros, estatales y periodísticos peruanos!

Al llegar se encuentra una mole feísima que no puede ser disimulada de ninguna forma porque prácticamente se la embuten al salir o entrar del Aeropuerto Jorge Chávez. Hay derecho a preguntarse si los empeños por embellecer el terminal han trocado en todo lo contrario. Si así fuera, con los zoológicos arquitectos que LAP ha contratado, hay que reconocer que lo han conseguido! Y, como me dijo un turista foráneo, is this a cemetery or a kind of cenotaph? (¿es esto un cementerio o cenotafio?), las similitudes son terriblemente notables.

Basta con tener sentido común para cuestionar un hotel, cementerio, cenotafio o lo que fuere en la parte frontal de un terminal de transportes. ¿A quién o a quiénes les rompieron la mano (peruanismo que significa coimear) en Defensa Civil para que dieran licencia a la construcción de este adefesio llamado hotel? ¿Tan poderosa es LAP, la empresita que NO quiere construir, a como dé lugar, la segunda pista porque sostiene que puede haber la posibilidad de aterrizajes virtuales? ¿A qué nivel de ridículo vamos a llegar en Perú con la mudez del Congreso, la complicidad de Ositrán, la anuencia de la ministro Verónica Zavala, amiguísima de PPK (ex socio de LAP), la riqueza de unos cuantos inmorales y el peligro siniestro de todos los usuarios del Jorge Chávez?

LAP: ¿hotel o cripta?

LAP-OSITRAN: ¡adiós a la II pista del Jorge Chávez!

19-3-2007

Leamos la parte resolutive del documento No. 063-2006-CD-OSITRAN, firmada por el entonces ya renunciante (nov/2006), Alejandro Chang Chiang, quien se ha ganado, a pulso firme y dedicado, un monumento a la infamia por su servilismo ante la empresita Lima Airport Partners, concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez:

“SE RESUELVE:

Artículo 1º.- Interpretar el Numeral 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, remitida por Lima Airport Partners S.R.L., en el sentido siguiente:

La ejecución de las Mejoras del Período Remanente de vigencia de la concesión (Tabla 4 de la Propuesta Técnica), con excepción de la Segunda Pista de Aterrizaje a la que se refiere el numeral 5.6.1.1.; que comprende las Mejoras Eventuales y Complementarias incluidas en la Propuesta Técnica de la empresa concesionaria, depende del volumen de tráfico, la demanda y otros criterios de desarrollo de infraestructura aeroportuaria indicados en el Anexo 19 del contrato de concesión. En consecuencia, la decisión del Concesionario respecto a la inversión relacionada a este tipo de Mejoras no debe considerarse en sí misma como obligatoria. En tal sentido, cuando LAP decida ejecutar las Mejoras Complementarias, o cuando el volumen de tráfico u otros factores relevantes correspondientes generen la necesidad de realizar las Mejoras Eventuales; recién en ese momento ambos tipos de Mejoras serán consideradas como exigibles a LAP por parte del Estado, de acuerdo al Programa de Inversión contenido en la Propuesta Técnica.

Los hitos de inversión a que se refiere el Numeral 5.6.1.1 se relacionan sólo una parte de las Mejoras Obligatorias que deberá ejecutar LAP durante el Período Inicial.

El contrato de concesión establece algunas Mejoras que son consideradas como Obligatorias. En tal caso, la obligatoriedad de dichas Mejoras es una condición del acuerdo contractual, y no una característica intrínseca de las mismas. Tal es el caso del Numeral 1.27 del Anexo 14 del Contrato de Concesión, que establece un Programa de Desarrollo mínimo requerido para la modernización de la infraestructura aeroportuaria, durante el Periodo Inicial de vigencia de la concesión.”

Nótese que, de modo claro e inequívoco, el tema es puesto ante Ositran por LAP. En efecto, el Informe No. 027-06-GRE-SG-CAL es relativo a “la solicitud de interpretación del Numeral 1.33 de la Cláusula Primera del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, presentada ante Ositran por Lima Airport Partners SRL (LAP)”. La direccionalidad es evidente. Como es patético el papelón de un presidente, Alejandro Chang Chiang, renunciante en noviembre del 2006 y la anuencia silenciosa –y acaso cómplice- de la ministra de Transportes en el actual gobierno de Alan García, Verónica Zavala.

El documento de Ositran parece factura de Cantinflas por enredado. Sin embargo, tras la maraña típica de burócratas camanduleros, se dice, enuncia y alambica que el Contrato de Concesión tiene menor importancia o queda de lado y todo se somete a un análisis que NO dice quién llevará a cabo con el fin de determinar si una obra es necesaria o no.

¡En buen romance, LAP-OSITRAN, acaban de perpetrar el crimen legal de alejar, destruir y pulverizar la obligación de la primera, de construir la Segunda Pista del Aeropuerto Jorge Chávez! ¡Así de simple y desvergonzado!

El contrato de marras estableció una serie de mejoras a introducir y a construir en el Jorge Chávez pero ¡en ningún lado! se habla de la condicionalidad de las mismas. ¡Se hacen y punto en beneficio del Perú!

¿Será Ositran, este organismo cómplice de LAP, el árbitro que decida si aquellas obras son necesarias o no? Esta entidad está obesa de neófitos en asuntos aeronáuticos y mal puede emitir la más mínima opinión técnica ¡de nada!

Cuando se incluyeron las mencionadas obras para el Aeropuerto, éstas fueron objeto puntual de observaciones técnicas en un estudio hecho por la consultora aeronáutica Parsons que fue contratada por la Cepri para definir qué era lo que Jorge Chávez requería y que fueron aprobadas en su momento, años atrás.

¿Cómo así que ahora salen diciendo, los burros de Ositran, que la ejecución se hará en base a los requerimientos operativos?

La aspiración normal, natural, era que el Aeropuerto Jorge Chávez obtuviera toda la infraestructura necesaria y con una adecuada proyección al futuro, tema contra el que conspira traídoramente esta resolución que nos dice, o pretende hacerlo, que iremos creciendo –como en el vals- pasito a paso, sujetos a decisiones de un ente regulador que no sabe nada de aviación o aeronáutica.

Si los de LAP, empresita de célebres US\$ 3 mil dólares de capital príncipe e inexistente en Registros Públicos, cuando asumió la adjudicación de la buena pro del Estado peruano, aceptó las bases y el contrato, ¿qué significa cambiarlos de acuerdo a los intereses episódicos u ocasionales de sus suscriptores? ¡Una vergüenza que convalida Ositran! ¿Qué han hecho el Estado, el Congreso, los partidos, la sociedad, los organismos de control, para averiguar, denunciar y encarcelar, si hubiere lugar, las tremendas coincidencias del señor Chang Chiang con LAP y su inocultable favoritismo hacia esa firma tramposa?

Lo comenzado con la Addenda 4, en 2003, “negociada” por un rufián que fue viceministro y que se pasea por calles y plazas, porque no está en su hábitat natural, la cárcel, en contra del Perú, ha sido materia de una interpretación solicitada por LAP en el 2006, ayer nomás, por Ositran, la supuesta entidad guardiana de la fidelidad al contrato de concesión del Jorge Chávez. Pero ahora, se da cuenta, en

documento muy bien ocultado que la Segunda Pista del Terminal Aéreo y cualquier otra mejora que no “cumpla” determinados requisitos, podrá ser obviada y no construida. ¡A esto se llama robo contra el Perú! ¡Y a sus fautores hay que enjuiciarlos y responsabilizarlos y botarlos de por vida de la administración pública!

¡Los sinverguenzas de LAP!

23-3-2007

Las tramoyas jurídicas de la empresita concesionaria del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners, LAP, no tienen cuándo parar. Ahora proponen un documento que con frescura ya han bautizado como la Addenda V. Ciertamente, el texto ingresado, como comprobará el lector, en octubre del 2006 al MTC, fue disimulado a la opinión pública y la ministra de ese portafolio, Verónica Zavala, entre dientes y como quien no quiere la cosa, dejó saber algo en algún momento. ¿Hasta cuándo el silencio cómplice de las castradas élites políticas, burocráticas y sociales del Perú? ¿No les da vergüenza a los miedos de comunicación-intoxicación ser tan traidores con el patrimonio nacional?

LAP cree que los contratos son prendas que se adecúan según sus particulares fases de desarrollo o involución. Algo así como ropa talla única, buenas para las ocasiones en que se puede exaccionar a un Estado pleno en miserables que conceden, siempre con jugosas coimas de por medio, y en absoluto y descarado asalto al país.

Importantes funcionarios oficialistas dijeron que LAP está pagando las deudas que con aval del Estado peruano y por el orden de US\$ 125 millones de dólares, contrajeron ante bancos norteamericanos y alemanes. ¿Dónde están los documentos? Siempre aparece la neumática de silencio sacralísima y excusa de bobos sempiternos: “es una empresa privada”. ¡O sea que en nombre de aquella situación hay que dejar que nos estafen, nos roben, nos timen! ¡Qué tales descastados!

Juzgue el lector con el documento, (sic), que transcribimos y que está, ahora sí, en la página web de Ositran <http://www.ositran.gob.pe/documentos/solicitud-adenda-V-LAP.PDF>:

LAP-GCCO-C-2006-00135

Callao, 23 de octubre de 2006

Señores

ORGANISMO SUPERVISOR DE LA INVERSIÓN EN
INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE DE USO PÚBLICO -OSITRAN
Presente.-

Estimados señores,

LIMA AIRPORT PARTNERS S.R.L. (en adelante "LAP"), con R.UC. No. 20501577252, con domicilio real y procesal en el Edificio Central piso 7 del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", ubicado en Av. Elmer Faucett s/n, Callao, debidamente representado por su Gerente General, Sr. Jaime Luis Gonzalo Daly Arbulú, identificado con D.N.;l. N° 06480269, y por su Gerente Central de la Concesión, Sr. Gustavo Enrique Morales Valentín, identificado con D.N.L No. 08770493, conforme a los poderes que corre inscrito en la Partida Registral No. 11250426 del Registro de Personas Jurídicas de Lima, ante ustedes respetuosamente nos presentamos y decimos:

Que, nos dirigimos a ustedes de conformidad con lo dispuesto en el artículo 7° literal f) de la Ley N° 26917, el artículo 34° de vuestro Reglamento General, el artículo 33° del Decreto Supremo N° 059-96-PCM, lo establecido en la Resolución de Consejo Directivo 058-2006-CD-OSITRAN y el segundo párrafo de la Cláusula 24.7 del Contrato de Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (el "Contrato de Concesión"), a efectos de solicitarles emitir una opinión favorable con respecto a las modificaciones al texto del Contrato de Concesión que se consignan en el documento adjunto a la presente.

Las modificaciones propuestas son esenciales para garantizar la sostenibilidad económica a largo plazo de la concesión. A la luz de los más de cinco años de vigencia de la concesión y de operación del Aeropuerto, resulta imprescindible adecuar el Contrato de Concesión a las circunstancias actuales así como a los cambios tecnológicos y nuevas circunstancias producidas o constatadas a lo largo de este período, con el fin fundamental de lograr un óptimo desarrollo de las operaciones en el Aeropuerto, así como permitir la más eficiente explotación de la infraestructura concesionaria, en beneficio tanto del Estado peruano y de los usuarios del Aeropuerto, como de nuestra empresa.

En general, debemos indicar que las modificaciones propuestas abordan -entre otros- los siguientes temas: (i) la modificación del nivel de servicio a ser cumplido en el Aeropuerto; (ii) la modificación respecto a la ejecución de Mejoras en

el Periodo Remanente; (iii) la aclaración de la posibilidad que el Concesionario cargue a las aerolíneas una tarifa por transporte de pasajeros en bus; (iv) la aclaración de la forma de aplicación de la Metodología de Factor de Productividad (RPI - X) a las tarifas cobradas por el Concesionario; (v) la aclaración de la facultad del Concesionario de cobrar la TUUA a los pasajeros de Transferencia Internacional; (vi) la definición de “Acreedores Permitidos”; (vii) la definición de “Autoridades Gubernamentales”; (viii) la definición de “Fuerzas Armadas”; (ix) la definición de “Hora Punta”; (x) la definición de “Ingresos Brutos”; (xi) la definición de “Valor Contable de las Mejoras”; (xii) la definición de “Valor/Presente del flujo de Caja Libre”; (xiii) los descuentos por servicios impagos correspondientes a Fuerzas Armadas y Autoridades Gubernamentales; (xiv) los alcances de la Garantía del Estado; (xv) la clarificación, respecto de la Obligación de Cooperación del Concedente; (xvi) la modificación de los plazos para la inscripción de las Mejoras referidas a bienes inmuebles a favor del Concedente, el reconocimiento como inversión del valor de las Mejoras realizadas por Operadores Secundarios y la eliminación de la obligación de/devolver al Concedente los bienes muebles en desuso; (xvii) el uso de los Precios Unitarios aprobados por OSITRAN como parte de la información relevante para las fijaciones tarifarias; (xviii) la precisión respecto de la obligación del Concesionario respecto a la obtención de Licencias de Operación por parte de los Operadores; (xix) la modificación respecto de la obligación de operación simultánea de ambas pistas de aterrizaje en el Aeropuerto; (xx) la clarificación respecto de la Garantía de Calidad por parte del Concesionario; (xi) la modificación respecto del mecanismo de solución de Controversias respecto de Tarifas; (xxii) la clarificación respecto de la Garantía del Concesionario con respecto al cumplimiento de las Leyes; (xxiii) la aclaración respecto al Cierre del Aeropuerto como Incumplimiento del Concesionario; (xxiv) la modificación respecto del plazo en el que el Concedente pagará a los Acreedores Garantizados Permitidos el Valor Contable de las Mejoras en caso de caducidad de la concesión, así como la aclaración respecto de los descuentos que podrá realizar; (xxv) la aclaración respecto de la elección del Perito en el caso de Controversia Técnica; (xxvi) la posibilidad que las Controversias Técnicas de Menor Cuantía sean llevadas ante un Tribunal Arbitral Nacional bajo las reglas de la Cámara de Comercio de Lima; (xxvii) la aclaración respecto del derecho a presentar auditorías ambientales complementarias y de la responsabilidad por las actividades de limpieza y mitigación ambiental a cargo del Concedente, en especial respecto de los terrenos aún no entregados por el Concedente; (xxviii) la aclaración de la obligación del Concesionario de minimizar la contaminación causada como consecuencia de las actividades en el Aeropuerto; (xxix) la eliminación de la obligación de contratar una póliza de guerra; (xxx) la modificación de la obligación de confidencialidad a cargo del Concesionario, Operadores e In-

versionistas Estratégicos; (xxx) la aclaración respecto a la responsabilidad de las Autoridades Gubernamentales vinculadas a la prestación de diversos servicios en el Aeropuerto y a cumplir con los Requisitos Técnicos Mínimos previstos por el Contrato; (xxxi) aclaración respecto a la existencia de los Regímenes Especiales que permiten el descuento de la Retribución de ciertos servicios prestados por el Concesionario; la modificación respecto a los supuestos que alteran el Equilibrio Económico Financiero del Contrato, incorporando los cambios vinculados a tarifas; (xxxii) la modificación a efectos que los temas tarifarios puedan afectar el equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión, así como permitir que las discrepancias respecto a si existe ruptura del equilibrio económico financiero esté siempre sujeta a los mecanismos de solución de controversias del Contrato y Concesión; (xxxiii) la aclaración respecto de los alcances del Servicio de Extinción de Incendios (SEI); (xxxiv) la modificación de la asignación de responsabilidades en el cuadro de responsabilidades de los servicios de aeronavegación; (xxxv) la modificación respecto a La obligación del Concesionario de mantener permanentemente actualizados los equipos utilizados para la seguridad en el aeropuerto y la aclaración respecto de los alcances de la Seguridad-de la Aviación (AVSEC) a cargo del Concesionario; (xxxvi) la creación de una Tarifa Espedal por Seguridad; (xxxvii) modificación respecto de la forma de asignación de los locales y servicios para líneas aéreas; (xxxviii) modificación respecto del mecanismo de fijación tarifaria y aplicación de la Retribución respecto de la playa de estacionamiento vehicular; (ix) la modificación de los alcances del servicio de Seguridad Aeroportuaria - AVSEC, como parte de los Servicios Aeroportuarios vinculados a la TUDA; (x) la eliminación de la obligación de instalar Sistemas de Agua Potable en los futuros Puentes de Embarque a ser instalados por el Concesionario; (xi) el establecimiento de un derecho de preferencia a favor del Concesionario respecto de cualquier asignación de áreas que las Fuerzas Armadas o CORPAC decidiera hacer respecto de terrenos adyacentes al Aeropuerto o integrantes del mismo; (xii) la aclaración de los alcances de la obligación de Saneamiento de Terrenos por parte del Concedente; (xiii) la aclaración respecto a que aquellos Requisitos Técnicos Mínimos vinculados a actividades llevadas a cabo por Autoridades Gubernamentales será responsabilidad del Concedente; (xiv) la aclaración respecto al ancho libre de obstáculos que debe existir en el corredor del Terminal; (xv) la modificación de los alcances de la obligación de control de polvo de erosión, polvo y peligro aviar por parte del Concesionario en la plataforma; (xvi) el ajuste de algunas inconsistencias existentes en el anexo referido a los Requisitos Técnicos Mínimos y (xvii) la modificación de las tablas de escalas variables para el desarrollo de infraestructura del terminal internacional y terminal nacional.

El documento adjunto contiene la exposición de motivos y el debido sustento

técnico, jurídico y/o económico por los cuales los cambios propuestos deberían ser materia de una enmienda al Contrato de Concesión, así como es acompañado por la documentación siguiente:

- 1.- Copia del RUC de nuestra representada.
- 2.- Copia del documento de identidad de nuestros representantes.
- 3.- Copia del documento que acredita la representatividad de los mismos.

Sin otro particular que expresar, agradecéndoles por adelantado la atención que les merezca la presente solicitud, quedamos de ustedes.

Atentamente,
DALY ARBULU
Gerente General

GUSTAVO MORALES VALENTÍN
Gerente Central de la Concesión

-cc: Sra. Verónica Zavala Lombardi - Ministerio de Transportes y Comunicaciones”

¿No habrá, también, que darles, en el Grado de Gran Cardo, la medalla de Caraduras Meritorios a estos “empresarios”?

Aberrante retroceso de aviación comercial 26-3-2007

Sostienen las fuentes enteradas que “a propósito de la reducción de frecuencias de Lan Airlines éste es un acuerdo que no soluciona los temas de fondo en la aviación comercial peruana”. No sólo eso: ¡en Perú aviesamente se deja usar el nombre de la patria por una línea foránea, LAN, que hace esto por conveniencias comerciales y de piratería moderna muy bien montada. ¡Así de simple: LanPerú es una ficción, lo único que existe es Lan Chile-Lan Airlines!

Notemos: “extrañamente, las autoridades de la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes y Comunicaciones persisten en la errada concepción que reduciendo las frecuencias de Lan Chile (ahora Lan Airlines) se concluye con la oscura etapa que tiñó las operaciones de dicha línea aérea. Borrón y cuenta nueva. Un castigo ejemplar. Todo está saldado. El Perú por fin recuperó su soberanía en materia aeronáutica.”

Hay que admitir “que se ha perdido una valiosa oportunidad de asentar las bases de la real política aerocomercial internacional, que provenga de un análisis

sesudo de la realidad aeronáutica nacional y de su contraste con otras latitudes; más aún si tuviéramos en cuenta e hiciéramos valer la estratégica posición geográfica del aeropuerto de Lima.”

Subraya la fuente: “¿Es conveniente la reducción de frecuencias? ¿Cuál es el beneficio que se obtendrá? Si analizamos el acuerdo, Lan Airlines reducirá de 14 a 8 sus vuelos comerciales desde Lima a Nueva York y los Ángeles, y recíprocamente se incrementará en tres las frecuencias semanales para las “aerolíneas peruanas” en la ruta Lima– Santiago de Chile.”

En castellano mondo y lirondo: “sólo tres serían las frecuencias reducidas. Veamos: ¿Lan Perú es una compañía de aviación peruana? Aunque sabemos que no, según la ley de aeronáutica civil y las regulaciones aeronáuticas del Perú, claro que sí, como el pisco, la marinera y el cajón; por lo tanto, gozará de ese beneficio, y por ende podrá establecer todos los acuerdos aerocomerciales necesarios con Lan Airlines para que, lógicamente, la tan mentada y festejada disminución de frecuencias NO les afecte. ¿O acaso los accionistas de Lan Perú no son los mismos que Lan Airlines? Una mirada endógena a los avatares de su presidente del directorio, el testaferro fenicio Emilio Rodríguez Larraín, resulta suficiente para tal sincronismo.”

Acaban de bailarnos con empanada y vino tinto, pero sólo a las inmorales y corruptas autoridades que así han concedido estas licenciosas posibilidades indignantes: “¿cuál es la mejora o ventaja para la aviación comercial peruana? NINGUNA, se pretende hacernos más “cholitos”; mientras, decenas de aeródromos del país mantienen un ausentismo de operaciones comerciales alarmante, es decir, tenemos centenares de pueblos aislados por falta de la única vía de comunicación: la aérea; por consiguiente, gracias a nuestros “negociadores aeronáuticos” la aviación comercial peruana sigue avanzando para atrás. Si al menos hubieran logrado que LAN Perú se obligue a realizar con tripulaciones peruanas –no con pilotos chilenos militares- algunos vuelos a esos aeródromos de pueblos abandonados, algo habrían hecho por el desarrollo tanto de la aviación como de los pobladores.”

¿Se quedarán apoltronados en sus muelles curules los honorables integrantes del Establo? ¿qué dirán las venales autoridades de la DGAC regaladora de lo que no es suyo? ¿y la ministra de Transportes, por convicción y temperamento, vendepatria de viejo y acendrado cuño, Verónica Zavala, dirá una sílaba en un tema que es de Lan Chile? Una constante abyecta inunda los suelos peruanos y crece con dinámica cancerosa: los congénitamente serviles, se reproducen

de generación en generación y hasta hoy no han encontrado el forzoso y digno freno de una ciudadanía galvanizada. Por el contrario, los lobbies o cabildeos profesionales a cargo de las Organizaciones de Nuevos Gángsteres, sirve muy mucho al establishment para asentar la injusticia y su afirmamiento. ¿Hasta cuándo o hasta dónde? ¡Hasta que los peruanos organicen sus respuestas en forma de acciones políticas, repudio integral a los vectores de la antipatria y hasta que se apisonen las nuevas alamedas de una nacionalidad digna, culta, justiciera en honor de los mártires y de sus héroes!

Al final el Estado avaló deuda de US\$ 125 millones de concesionaria LAP

Los US\$ 1,200 millones de inversión en privatización del Aeropuerto “Jorge Chávez” fueron solo promesas La Razón 6-4-2007

Un aeropuerto es esencialmente un conjunto de pistas y edificios en los que se manejan los pasajeros o la carga en un avión. En el mundo la mayoría de las autoridades aeroportuarias son dueñas del aeropuerto y operan las pistas, las terminales y las instalaciones asociadas como las calles de rodadura y los estacionamientos para aviones. Pero hay excepciones, particularmente en EEUU, donde muchas de las terminales pertenecen a las compañías aéreas, y en Francia, donde las instalaciones de superficie pertenecen al gobierno, y no a las Cámaras de Comercio locales, que son quienes generalmente administran el aeropuerto.

En el caso del Perú, ¿ha leído usted que alguien haya hecho cuestión de Estado por la concesión del aeropuerto internacional Jorge Chávez? En un libro de próxima aparición del periodista Herbert Mujica Rojas y del cual extraemos una parte, se indica que “el cuento usado para concesionar el aeropuerto Jorge Chávez fue no sólo que el Estado ya no gastaría un centavo en infraestructura aeroportuaria, sino que además iba a traer inversión a manos llenas”. Y fue el ex ministro de Economía, Javier Silva Ruete, quien anunció que llegaban al Perú ¡1,200 millones de dólares! con esta privatización.

Luego de varios años, esa afirmación comprueba su pobreza y ha ocurrido todo al revés. Lima Airport Partners (LAP), empresa que ganó como postora única la concesión, se ha endeudado por algo así como US\$ 125 millones de dólares con bancos norteamericanos y alemanes. Lo que debió ser contribución merced a su prestigio y respaldo económico se lo “arrimó” al Estado, comprometiéndolo como su garante, de manera que si ellos no cumplen puntualmente “seremos

nosotros los peruanos quienes, contradiciendo el pretexto manido para privatizar el Jorge Chávez, los que terminaremos pagando las deudas de estos aventureros”, afirma el autor.

Originalidad peruana

Desde que apareció en el universo financiero, político y periodístico peruanos, LAP hizo gala de una imaginación fértil a prueba de cañonazos. Nunca contrató súper-abogados, aquí no los hay. Sólo se asoció con abogadillos, aporte criollo a la jurisprudencia internacional, quienes procuraron limpiar los pasivos y activos de esta empresita que se hizo del contrato de concesión del Jorge Chávez como postora única, con un capital de US\$ 3 (tres mil) y cuando ino existía en los Registros Públicos!, recuerda.

Lo más que ha hecho durante largos años, LAP, es guardar silencio. Son numerosos los artículos en blanco y negro y con titulares tan duros como “LAP es un fraude” los escritos y enderezados a esta concesionaria que jamás se dignó contestar a la opinión pública sobre las serias denuncias expuestas.

La originalidad peruana –una vez más– se hizo presente: simple y llanamente se hicieron los suecos (para no usar otra expresión más popular pero que haría más efectiva la carga de indignación).

Empieza la fuga

En el antiguo Senado de la República, hoy bautizado como la Sala Raúl Porras Barrenechea, ante un público de no menos de 150 personas, todas entendidas en temas de aviación, el funcionario de LAP, Gustavo Enrique Morales Valentín, disertó ampliamente sobre las bondades e integridad de la compañía Bechtel y su relación con el terminal aéreo concesionado, es decir el “Jorge Chávez”. ¿Y qué tiene que ver Bechtel en este asunto? En 2003, por artes legales ocultas y muy de baja intensidad, Bechtel, empresa originaria en el contrato de concesión, “heredó” a Alterra, firma creada para este propósito y con menos de cinco años en el mercado aeronáutico, sus acciones. Es decir Bechtel se sacudió del contrato; Cosapi, accionista inicial de LAP desapareció y quedaron Fraport y Alterra, como dueñas de la empresa que debía manejar la concesión del primer terminal aéreo peruano.

Pero ni en el Gobierno ni menos en los medios de prensa, nadie se atrevió a hurgar el pasado de las compañías que formaron LAP y a la propia LAP. Por

ejemplo, Alterra tiene problemas en Costa Rica por falta de capital, eficacia en los trabajos en las terminales del aeropuerto Juan de Santa María de ese país centroamericano. Por ello está denunciada en la Contraloría y en la Asamblea Legislativa.

Pero los vicios en el Perú se repiten como si fueran calco y copia de malos hábitos. Y aquí nadie dice nada y menos aún se han enterado de la alianza estratégica que tiene Alterra y Café Britt en Costa Rica.

Ocurre que Café Britt es la empresa costarricense recolectora de café –pero no produce un grano– y que manda fabricar artesanía en China para luego ponerle el marbete de ‘Hecho en Perú’ para venderlo a precios ridículos, matando la vida y el derecho cultural de los artesanos peruanos. Pero esta es otra historia.

¡Uy salen unos y entran otros!

Hace pocos días una revista local dio cuenta de la nueva composición accionaria de Lima Airport Partners y también se informa que Alterra se las picó con el más amplio descaro y ante el silencio, otra vez, cómplice de ONG’s, partidos - clubes, organismos de control, Ositrán, Ministerio de Transportes, etc.

Alterra se fue, pues, del Perú consiguiendo lo que querían, es decir que la empresa Bechtel haga las construcciones en el aeropuerto “Jorge Chávez”, a los precios que ellos imponían.

Basta con leer

En 2003 el Estado, en el gobierno de Alejandro Toledo, a petición y práctica imposición de la concesionaria LAP, aprobó vía Ositrán la Addenda 4 que tiene sorpresas de esas que amenazaban hasta las estructuras más fijas o sólidas del contrato.

Bajo el título Addendum No. 4 al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, se dice en la modificación al numeral 1.15 cómo sacarle la vuelta al contrato de concesión a través de argucias legales y no cumplir con los requerimientos urgentes del aeropuerto Jorge Chávez (ver recuadro).

Lo antedicho significó la deuda de que se habla en líneas anteriores, es decir en endeudamiento de 125 millones de dólares con el aval del Estado peruano.

Para curarse en salud, en la modificación al numeral 1.36, se dice: “Nuevo concesionario” significará la persona jurídica, elegida por concurso público internacional, que sustituirá al Concesionario, de conformidad con lo establecido en el procedimiento a que se refiere el numeral 15.7”.

“En el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil, o parcialmente inútil, la construcción de la misma, el Concedente contando, previamente, con la opinión técnica de Ositrán podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista. Esta facultad es exclusiva del Concedente y deberá ser ejercida a más tardar al finalizar el noveno año de Vigencia de la Concesión”.

Como se lee. ¡Adiós segunda pista! Ni más ni menos, el Aeropuerto Jorge Chávez se queda sin el elemento fundamental para garantizar su desarrollo y ampliar su capacidad operativa, escándalo que ha sido investigado en el Congreso, pero que LAP ha evadido el cumplimiento del contrato de concesión. Mientras tanto, no pasa nada.

Otros males

A sabiendas que el Estado no impulsó o mal hizo la afectación de los terrenos aledaños al aeropuerto, se prevé que es causal de terminación de la Concesión con el Concesionario en caso que el Concedente: “c) No entregue las áreas a que hace referencia el Anexo 11 del presente Contrato en el plazo máximo de doce (12) años contados a partir de la Fecha de Cierre”.

O sea, la ley del embudo en su máxima expresión: ilo ancho y conveniente para LAP y lo angosto y perjudicial para el Estado, es decir para los habitantes de este sufrido país!, dice el autor del libro que tendrá por título “Estafa al Perú”.

Radiografía de altura

El lector podrá comprobar, a simple vista, sin mayor esfuerzo, en los desdoros en que se ha incurrido para regalar el Aeropuerto Jorge Chávez porque hay aquí irregularidades múltiples. LAP que, según Javier Silva Ruete, iba a traer más de 1,200 millones de dólares, no lo hizo y se endeudó con el aval del Estado peruano. La segunda pista podrá, según lo transcrito, ser reemplazada por algún mecanismo de birlibirloque para evitar su construcción. Así de fácil. De los tres

concesionarios que formaban parte de LAP, la firma inexistente en aquella época que se hizo del contrato del aeropuerto, han desaparecido Bechtel y también Cosapi, firma ésta donde estaba nada menos que el eterno ministro de Economía y Finanzas y Energía y Minas desde el primer belaudismo, de Alberto Fujimori y de Alejandro Toledo.

¿Quién paga los daños?

La vida útil de la pista de aterrizaje del Jorge Chávez técnicamente ya venció en el 2006. Es decir ya no sirve. La simple deducción aguda sugiere que una pista en esas condiciones no garantiza aterrizajes ni salidas al 100% fiables. Es más, ninguna compañía aseguradora del mundo cubre siniestros si los presupuestos mínimos no están suministrados por quienes aspiran a tener cobertura. ¿Qué dice Ositrán frente a este hecho?

De ocurrir un accidente, no sólo se producirían desgracias personales. De inmediato la calidad del aeropuerto bajaría a términos que ahuyentarían al turismo. Es decir, Perú perdería soga y cabra. ¿Quién paga los daños? LAP es pues, según Mujica, una empresa irresponsable, permitida en su mal funcionamiento por Ositrán que se ha tomado muy en serio su papel de convidada de piedra. “¿Seguirán sin castigo todos los irresponsables con nombre propio que pasaron por Ositrán y se hicieron de la vista gorda? ¿Se va a investigar a Alejandro Chang, autor de mil y una irregularidades y hombre de confianza puesto por el gobierno de Alejandro Toledo e incondicional de LAP a quien atendía solícitamente todo lo que ordenaba?”, se interroga.

Vaya sumando, amable lector, desaguisado tras desaguisado y reflexione si no estamos frente a un asunto de proporciones alarmantes. Si esto ha ocurrido es porque Ositrán, el Ministerio de Transportes, los gobiernos desde la mismísima concesión, los medios de comunicación, los Congresos diversos, las autoridades burocráticas, los organismos de control, han permitido que pase. El silencio bullanguero, antinómico pero demostrable, es parte de la realidad del Perú. ¿Y qué se hace frente a eso?, es la interrogante que sigue fluyendo en este país referencial y trágico llamado Perú.

¿Qué dice el Addendum N° 4 al Contrato de Concesión?

”Endeudamiento Garantizado Permitido (EGP) significará el endeudamiento por concepto de dinero tomado en préstamo de cualquier Acreedor Permitido, o por la emisión de valores mobiliarios colocados entre Acreedores Permitidos o cual-

quier obligación u otra modalidad crediticia autorizada y aprobada por el Concedente (Estado), previa opinión técnica de Ositrán, para su inversión en las Mejoras, incluyendo cualquier renovación o refinanciamiento de tal endeudamiento, que se garantice conforme a lo previsto en la Cláusula 21.

Los términos financieros principales del préstamo, obligación o emisión de valores mobiliarios, incluyendo los montos de principal, tasa o tasas de interés, disposiciones sobre amortización u otros términos o condiciones similares, también deberán ser aprobados por el Concedente, previa opinión técnica de Ositrán.

El arrendamiento financiero de bienes muebles se incluye entre las obligaciones que el Concesionario podrá solicitar al Concedente para su aprobación”.

Señala además que el Concesionario deberá remitir la información vinculada a la obtención del Endeudamiento Garantizado Permitido al Concedente y a Ositrán simultáneamente. “El Concedente deberá emitir su pronunciamiento en un plazo máximo de treinta (30) días útiles contados desde la fecha de recepción de la solicitud y remitida al Concedente dentro de las veinticuatro (24) horas siguientes”.

LAP: imangas y sobrecostos criminales!

9-4-2007

¿Qué o cuánto ha recibido o bajo qué pretextos mantiene sin dar curso, desde diciembre del 2005, este gravísimo informe, el contralor Genaro Matute, en torno a la sobrevaluación criminal de precios de las mangas ofertadas por la empresita Lima Airport Partners, LAP, concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?

Ya no es tan sólo que este informe, que le costó el puesto a un probo empleado de Ositrán, bajo la presión directa, nefasta y culposa del entonces presidente, Alejandro Chang Chiang, más aún verifica una investigación que fue, a posteriori, reiterada, sino que hay aquí comprobado icómo se roba al país! bajo las narices de quienes debían inspeccionar que ño se hiciese aquello!

Recuérdese la rimbombancia jactanciosa que rodeó la concesión del Jorge Chávez cuando se decía que llegarían al Perú cientos o miles de millones de dólares. ¿Y qué ha ocurrido? La empresita LAP, con aval del Estado peruano, gracias a la Addenda 4, negociada entre gallos y medianoche, en el 2003, ha adquirido deudas por el orden de US\$ 125 millones con bancos alemanes y estadounidenses. ¿Alguien saben si están honrando las obligaciones?

¿Hasta cuándo el Congreso no va a conformar una genuina, irrestricta, severísima Comisión que investigue las múltiples irregularidades y crímenes que implican la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez a cargo de una firma insuficiente, tramposa y que está buscando la fórmula de cómo fugarse del país para no asumir sus responsabilidades? Leamos.

OSITRAN

Mangas de abordaje en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez

Resumen

- 1) El valor ofertado por LAP en su propuesta por cada Manga de Abordaje, con la que gana la licitación internacional del Jorge Chávez es por \$ 676,804; sin embargo, terminan costando \$ 990,021. La diferencia de \$ 313,217 por cada una de las 07 mangas instaladas hacen un total de \$ 2,192,519 de sobre precio.
- 2) OSITRAN permite que LAP justifique el monto mayor por cada una de las 07 mangas de abordaje ya instaladas, por la contratación entre Bechtel y LAP bajo el sistema Llave en Mano, modalidad no contemplada en el contrato de concesión y no justificada, ya que la primera forma parte del Consorcio dueño de la segunda. Bechtel, tal como señala LAP en la propuesta con la que gana la licitación es la primera empresa en su rubro en los EEUU y ha participado en la construcción o mejoras de diversos aeropuertos. En su propuesta LAP ya señala que Bechtel se iba a encargar de la construcción de las mangas de abordaje.

Entonces, ¿qué justifica un contrato para la construcción de las mangas con el sobre costo que significa esa modalidad?

- 3) El sobre costo enunciado supera largamente el 15% de incremento, con lo cual, de acuerdo a la cláusula 5.10 del contrato de concesión (páginas 26 y 27, 2° párrafo), la nueva cifra debió someterse a consideración del MTC, lo cual nunca ocurrió; con lo que en la práctica, OSITRAN ha modificado el contrato de concesión, algo que no está dentro de sus facultades (Programa de Inversiones a octubre 2002)

Análisis

OSITRAN sin mayor análisis previo y más bien buscando una justificación posterior, acepta como válidos los montos que presenta el concesionario del Ae-

eropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners (LAP), con una sobrevaluación superior a los \$2 millones, por la adquisición de las mangas de abordaje a que está obligado según contrato suscrito con el Estado.

Cuando estas “mangas” son adquiridas por CORPAC para el Aeropuerto del Cusco cuestan \$500 mil, pero cuando quien las compra es LAP cuestan casi US\$ 1 millón.

La información relacionada a los Puentes de Abordaje (Mangas) es tratada en el Anexo XIV, Numeral 1.20, página 8, del Contrato de Concesión, el mismo que figura en la web de OSITRAN.

La documentación que presentan y que es aceptada sin validar por la institución reguladora, la emite Overseas Bechtel Inc. (OBI), subsidiaria de una de las empresas integrantes del consorcio que conforma LAP, la propia Bechtel Corporation! ¡Es decir, se facturan entre empresas del mismo grupo!

A pesar de ello, el regulador no efectúa ninguna labor de certificación de los montos de adquisición por el concesionario y acepta el que señala la documentación alcanzada. Por lo cual, se establece una tarifa provisional a pagar por su utilización por las empresas aéreas, que supera largamente el mercado sudamericano.

Al respecto, los representantes de Líneas Aéreas del Perú y de Empresas de Transporte Aéreo Internacional, Carlos Palacín Fernández y Carlos Gutiérrez Laguna, semanas atrás declararon ante la Comisión de Fiscalización del Congreso de la República haber obtenido proformas de mangas, en el mercado internacional, por \$400 mil.

Ante las presiones recibidas, OSITRAN requiere de los Supervisores designados para dicha labor, de acuerdo con el contrato de concesión, las empresas: TYP-SA - OIST y LAHMEYER AGUA y ENERGÍA S. A., su opinión respecto al valor declarado por LAP.

Estas empresas supervisoras emiten sus informes respectivos, sin embargo es de apreciar estas incongruencias, tanto de parte del regulador como de las supervisoras:

1. Las consultas las formula OSITRAN o de manera verbal o vía correo electrónico, tal como es de verse en los informes de los supervisores; lo cual,

revela la informalidad con la que se maneja el regulador en un tema de tanta trascendencia y controversia como el tratado.

2. Ambos Supervisores coinciden en que el valor presentado por LAP sería el correcto, al hacer una verificación internacional de precios; no obstante, encontramos las siguientes deficiencias en la información remitida por los Supervisores.

TYPSA-OIST

- a. Con fecha 06-04-05 remite a OSITRAN la Carta N° AIJCH-CT-061-2005/ TYO-OSI mediante la cual adjuntan el Informe Especial N° 86 Información de Puentes de Embarque, en atención a una consulta verbal. A su vez, el Supervisor hace la consulta a Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA).
- b. La consulta verbal recibida está referida a la diferencia de costos de las 7 primeras mangas ya instaladas y las 12 siguientes que se instalarán en años posteriores.
- c. La modalidad de contratación entre LAP y OBI es bajo el sistema de Llave en Mano.
- d. Inversión reconocida por las 7 mangas por un total de S 6,885,332.80 a un costo unitario de \$ 990,021.97, incluye costos directos e indirectos.
- e. El costo Over Head o Llave en Mano de OBI, dicen, está en el orden internacional entre 30 y 50% del costo directo.
- f. Según señalan, sin adjuntar documentación, AENA está pagando en la actualidad 677,000 Euros por Manga, que al tipo de cambio hacen un total de \$ 880,100. Es decir, aún \$ 109,921.97 más barato para cada una de las 7 mangas instaladas por LAP.
- g. Especifican que el costo unitario previsto por LAP era del orden de \$ 635,634.33, pero que al agregársele el Over Head (no previsto inicialmente en el Plan de Inversión aprobado) que ellos estiman entre 30 y 50%, se llega a un rango entre US\$ 908,050 a 1,270,000.
- h. Este último cálculo está equivocado pues el rango real está, partiendo del

costo unitario de LAP, entre \$ 826,324 a 953,451. Lo que dice del apresuramiento con el que se ha hecho este informe.

- i. En sus Conclusiones, además de ratificar que el costo de las 7 primeras mangas está dentro de los precios internacionales, señalan que las 12 mangas restantes sí mantendrán el costo unitario antes mencionado, por ser de ejecución directa por LAP “con la experiencia adquirida en la ejecución de las 07 primeras mangas”.
- j. Sin embargo, la propia página web de Bechtel Corporation y la propuesta del Consorcio LAP cuando gana la licitación internacional explica que Bechtel llevó a cabo todas las obras del aeropuerto de Hong Kong, incluidas las mangas; así como también en el de Atlanta, O’ Haré (Chicago), Dubai, King Fahd Internacional (Arabia Saudi), Me Garran (Las Vegas), Newark (New Jersey), Ontario Internacional (California), Miami y Denver, entre otros, comprometiéndose a que sea esa empresa de prestigio mundial la que construya las 19 mangas ofrecidas. Entonces, ¿por qué contratar “Llave en Mano” por las 07 primeras mangas si corporativamente ya se tenía experiencia?
- k. Esta modalidad además de encarecer el producto, reiteramos, no estaba considerada en la propuesta con que LAP gana la concesión ni en el Plan de Inversiones presentado a octubre 2002 y que nunca fue aprobado por el MTC como correspondía al ser los nuevos montos superiores al 15% de fluctuación de la cifra inicial (cláusula 5.10 del Contrato de Concesión); y aún así, resultan mayores que los precios obtenidos por el Supervisor.
- l. Posteriormente, remiten a OSITRAN la Carta N° AIJCH-CT-066-2005/TYO-OSI del 20-04-05, atendiendo solicitudes efectuadas por correo electrónico, sobre aspectos puntuales que no desvirtúan las deficiencias anotadas.

LAHMEYER

- a. En fecha 27 de abril de 2005 remiten una Carta a OSITRAN adjuntando el documento AIJC-IF-SPB-0021 con su evaluación sobre los costos de los puentes de abordaje (mangas), atendiendo igualmente a un pedido verbal de OSITRAN, y luego de las consultas efectuadas a British Airports Authority (BAA) Construction Benchmarks.
- b. Según BAA el costo de fabricación es del orden de \$ 475,000, que no incluye diversos aspectos como trabajos preparatorios, mano de obra, seguros,

planta y equipos, gerenciamiento del proyecto, honorarios de diseño, control de acceso al lugar de las obras, requerimientos para el trabajo en el lado aire, operaciones simultáneas.

- c. A estos costos enunciados le asignan un valor aproximado al 60%, con lo cual el valor inicial llega a \$ 791,667.
- d. En el numeral 4.2 de su documento expresan que el costo unitario por manga es de US\$ 983,619; el cual, difiere del enunciado por el otro Supervisor (\$ 990,021.97)
- e. En su numeral 4.4 explican que LAP cotizó cada manga en US\$ 676,804. El Supervisor le agrega 10.5% de gastos indirectos (¿?) de LAP, con lo que se llega a la cifra de US\$ 747,868 y señala que la diferencia con el costo total de OBI es el “overhead” de OBI y que representa el 45%.
- f. Se aprecia en esta parte del documento mencionado que expresan que el costo total de OBI es US\$ 1,082,000, que difiere de la cifra mencionada en el literal d.
- g. En sus Conclusiones hacen comparaciones de las distintas cifras que como costos han enunciado, tratando de expresar que el presentado por LAP se ajusta a los rangos internacionales; sin embargo, no reparan que en su segunda comparación señalan que el “overhead” de OBI es de 54.75% cuando antes dijeron que era 45% (cifra que además difiere de la señalada por el otro Supervisor, por este concepto)
- h. No obstante lo anterior, en su primer comparativo ya encuentran una diferencia en contra de lo valorado por LAP de US\$ \$ 191,952 por cada una de las 07 mangas. Diferencia que luego intentan explicar confusamente, sin conseguirlo.
- i. Debemos reiterar además lo antes dicho: ¿por qué usar el sistema “Llave en Mano”? si la obra la realizó una empresa de la Corporación, ya experimentada y cuando además ni la propuesta inicial ni el Plan de Inversión que nunca fue aprobado, como correspondía por el MTC, lo contemplan así. En todo caso, ¿por qué el Regulador y los Supervisores lo permiten? Así mismo, ¿por qué OSITRAN acepta un costo que supera el 15 % sin contar con la aprobación previa del MTC, tal como dispone la cláusula 5.10 del contrato de concesión?

- j. En la misma fecha remiten a OSITRAN otra Carta, adjuntando el documento AIJC-IF-SPB-0022, que absuelve otras consultas sobre el mismo tema hechas por el Regulador; las que sin embargo, no desvirtúan las deficiencias encontradas.

Lima Airport Partners (LAP)

- Mediante Carta N° AIJC-CA-CPMO-OSI-050478-PH de fecha 09-05-05, el concesionario responde a un requerimiento formal del Regulador respecto a proporcionar información detallada acerca de los montos reportados en su Programa de Inversiones - Versión 2004, específicamente para el sub proyecto 1040 - Puentes de Abordaje.
- En este documento LAP señala que no cuenta con “una desagregación real de dichos montos debido a que la información incluida en dicho programa de inversiones para el período 2006 - 2008 tiene un carácter meramente referencial ...”.
- Luego se refieren a su Plan Maestro mencionando que está en actualización, a fin de verificar el listado de sub proyectos que “potencialmente” se ejecutarán durante esta etapa.
- Entonces, si el propio Concesionario no conoce sus costos desagregados para los siguientes Puentes de Abordaje, ¿cómo los Supervisores y el Regulador ya establecieron una cifra al respecto?
- De otro lado, el hecho de estar “actualizando” su Plan Maestro para ver los proyectos “potenciales” a ejecutar hacen prever la próxima solicitud de renegociación de esta obligación contractual, dado el rechazo generado por las tarifas establecidas por LAP y su negativa de uso por las empresas aéreas.

Finalmente, el Regulador ha establecido una cifra definitiva por el uso de las mangas de abordaje que continúa siendo alta comparativamente con el mercado internacional, además de injusta por las irregularidades comentadas.

Esto además, de la sobre valuación en el reconocimiento del monto de inversión por LAP, y el perjuicio que finalmente se causará al público usuario, al que se le transferirá esta alta tarifa.

Diciembre 2005.

¿Se permitirá que esta, a todas luces, sinvergüencería permanezca escondida en el escritorio del contralor Genaro Matute? ¿Se traerá al ex presidente de Ositran, Alejandro Chang, para que dé cuenta exhaustiva de qué ocurrió o qué recibió y se les encarcelará por, presuntamente, haber sido cómplices en robos de dinero del pueblo peruano?

Gobierno se muerde la cola

16-4-2007

Voces patrióticas advirtieron con enorme preocupación que en el último consejo de ministros se desestimó de un plumazo, otra vez, como durante el toledismo, la asignación del dinero para la compra de los terrenos aledaños al Aeropuerto Jorge Chávez y se incurrió, para variar y en sospechoso concierto, en falta, posibilitando que la empresita concesionaria, Lima Airport Partners, LAP, sí tenga un buen pretexto para NO construir la segunda pista del primer terminal aéreo nacional. Esto equivale a traición.

No sólo eso. En cambio, en sintonía que llama a poca sorpresa, sí se concedieron los fondos para que la inexperta y fragilísima empresa en manejo de aeropuertos, Swissport-GBH Aeropuertos o Aeropuertos del Perú S.A. (¿?) sí cuente con aquellos dineros para llevar a cabo lo que Dios sólo sabe que van a hacer. Para muestra un botón: los de Swissport saben tanto de terminales aéreas que han contratado a “especialistas” portugueses. Quien tenga alguna noción, por rudimentaria que sea, de aeronavegación civil, sabe que Portugal no tiene nada que enseñar al Perú en ese ámbito y sí, en cambio, mucho que aprender.

Leamos un documento que se llama Contrato de Concesión del primer grupo de aeropuertos de provincia de la República del Perú:

“Conste por el presente documento el Contrato de Concesión para el diseño, la construcción, mejora, Mantenimiento y Explotación del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincia de la República del Perú (el “Contrato”) que celebran el Estado de la República del Perú, en adelante el CONCEDENTE, actuando a través del ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC), facultado por el artículo 30º, inciso a) del Decreto Supremo No. 060-96-PCM, con domicilio en Jr. Zorritos 1203, Lima 1, Perú debidamente representado por Sergio Bravo Orellana, con DNI No. 06053464, debidamente facultado por Resolución Ministerial No. 880-2006-MTC/01 de fecha 05 de diciembre 2006, y de la otra parte, la Sociedad Concesionaria Aeropuertos del Perú S. A. en adelante el CONCESIONARIO, con domicilio en Av. Víctor Andrés Belaunde No. 147, of. 701, San Isidro, República del Perú, de-

bidamente representado por María Leoni Roca Voto-Bernales identificado con DNI. 10270516 debidamente facultado al efecto por poder instrico No. 11946758 del Registro de Personas Jurídicas de la Oficina Registral de Lima y Callao.

Interviene en el presente Contrato el Consorcio Swissport-GBH Aeropuertos, en adelante “el Adjudicatario” con domicilio en Av. Víctor Andrés Belaunde No. 147, of. 701 San Isidro, debidamente representado por María Leoni Roca Voto-Bernales, identificado con DNI. 10270516, debidamente facultado al efecto mediante Documento Constitutivo del Consorcio, quien a la fecha de Cierre se constituirá en Concesionario.”

¡Qué interesante! Sería de altos quilates informativos para la opinión pública del país que se dijera quién es titular de la concesión del Primer Grupo de Aeropuertos de Provincias de la República del Perú: ¿Swissport-GBH Aeropuertos o Aeropuertos del Perú y ambas firmas tienen a una sola representante legal, la ex presidente de Ositrán, Leoni Roca Voto-Bernales? Y, lo que es de mamey, ni Swissport tiene experiencia alguna en aeropuertos y su manejo, salvo el manipuleo de valijas, escaleras, lo que se conoce como handling y ¡mucho menos! la otra firma que está en constitución. Novedosa manera de concesionar la que se practica en Perú a empresas que están en formación y desarrollo. ¿Quién aclara esta confusión, por así llamarla?

¿A cuál de estas dos empresas, sin mayores títulos o pergaminos, le va a entregar Perú, según determinación del último consejo de ministros, el dinero para que haga lo que no sabe?

¡Pido perdón! Acabo de recordar que Swissport sí tiene títulos. Leamos lo que se publicó en La Paz, Bolivia, el 23 de febrero de este año: “Con la finalidad de velar por los intereses del país, la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) puso fin al contrato de concesión de 15 años de los recintos aduaneros con la empresa transnacional Swissport GBH Cotecna S.A.

Swissport, hoy en día denominada DBU S.A. es de capitales suizos y peruanos y administraba 11 recintos del país, tenía 250 trabajadores y generaba un movimiento de más de 6 millones de dólares.

De acuerdo a la información brindada por la presidente de la ANB, Marcia Morales Olivera, la anulación del contrato se debe a que esta empresa no cumplió con la inversión de 2.6 millones de dólares que debía realizar en los primeros tres años de manejo de los recintos aduaneros del país”.

¡Féísima acusación la que tiene esta empresa Swissport en Bolivia! ¿Será esta la razón, sinrazón, que habría promovido esa anfibología tan curiosa entre Concedente y Adjudicatario, una sola dirección, una sola representante legal y un pasado a todas luces reciente como vergonzoso? ¿Es a esta firma, de nulos antecedentes en administración aeroportuaria, a la que se está regalando más de 10 aeropuertos de provincias?

El consejo de ministros no es una isla. Ha poco, para ser más precisos, el 5-12-2006 se reunió en FONAFE, la junta general de accionistas de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial, Corpac, y decidieron:

“Aprobar la modificación del valor nominal de cada una de las 535 357 acciones representativas del capital social de Corpac S.A., de la suma de S/ 1000 (Un mil y 00/100 Nuevos Soles) a la suma de S/ 1.00 (Un nuevo Sol) y, como consecuencia de ello, aprobar la creación y emisión de 535 357 000 acciones, íntegramente suscritas y totalmente pagadas, de un valor nominal de S/ 1.00 (Un Nuevo Sol) cada una, distribuidas de la siguiente manera.....” Nótese que se habla de valor nominal y no de la tasación comercial de las acciones.

La señora Patricia Elliot Blas, según dice el acta, representando 55 056 acciones, suscritas y pagadas de titularidad de FONAFE, siendo el valor de cada acción de S/ 1,000.00 (Un Mil y 00/100 Nuevos Soles); suscribe un acta en que nadie explica cómo una funcionaria simple puede manejar, como en este caso el patrimonio del Estado y en la entidad que tiene que ver directamente con la concesión de los aeropuertos de provincias.

En efecto, en el punto 2 del Acta, Reducción del Capital Social mediante Amortización de Acciones se dice: “Asimismo, el Presidente señaló que como consecuencia del Proceso de Concesión de los Aeropuertos del Norte, resulta oportuno aprobar la reducción del capital social de Corpac S.A., en la suma de S/ 200 798 825.60, mediante la amortización de 180 718 830 acciones de la clase A y 20 079 995 acciones de la clase B, de un valor nominal de S/ 1.00 cada una, de titularidad del Fondo Nacional de Financiamiento de la Actividad Empresarial del Estado-FONAFE; con lo cual el capital social de Corpac S.A. se reduciría de la suma de S/ 535 357 000.00 a la suma de S/ 334 558 175.00; de conformidad con el Acuerdo de Directorio No. 011-2005/003-FONAFE. En buen romance: ¿hay que envilecer el valor del patrimonio del Estado, es decir, de 26 millones de peruanos?

¿Qué hay de cierto que San Dionisio Romero Seminario ya metió sus uñas largas

en alguna vinculación directa o indirecta o vía testafierros, en el proceso de concesión de aeropuertos que tiene a su cargo Swissport GBH o la otra Aeropuertos del Perú? ¿Y que entonces se explicaría la premura de darles fondos, dinero de los peruanos, a estas empresas sin ningún lauro en destreza aeroportuaria?

Un directorio nacional, que eso es en buena cuenta, un consejo de ministros, desorientado o mal aconsejado; una sesión de Corpac en que desvalorizan el patrimonio de la empresa y una confusión rara, muy rara, en la titularidad de la concesión de los aeropuertos de provincias, y en cualquier caso, una precariedad oprobiosa por donde se lo mire, dan detalle alarmante de cómo se están manejando los destinos del país.

Tomar a lo serio las cosas del Perú, advirtió con certeza angustiada Manuel González Prada.

¿Aclarará alguien ante el país estas cuestiones? Vamos a ver.

¡A la cárcel funcionario de LAP!

27-4-2006

Expediente N° 0555-2006.
1er Juzgado Penal del Callao.
Especialista Legal: Luisa Antonio Mendoza,

SEÑOR JUEZ:

A denuncia formalizada por el Ministerio Público por auto de fs. 757-761, se abrió instrucción contra Gustavo Enrique Morales Valentín, por delito contra la Fe Pública - Falsedad Genérica- en agravio del Estado Peruano y de la Empresa Cexport Exclusive ASC Alpacas Factory E.I.R.L.

Del tenor del Parte Policial, término instructorio de investigación y plazo ampliatorio concedido se desprende que existe imputación contra el denunciado don Gustavo Enrique Morales Valentín de haber suscrito en fecha 26 de Octubre del año 2000, un contrato denominado Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como representante del Consorcio integrado por las empresas Flughafen Frankfurmain Aktiengesellschaft Bechtel Enterprises Internacional LTD y Cosapi S.A, cuando el mencionado ya no tenía facultad ni representación de dicho Consorcio y tampoco de la Empresa Lima Airport Partners; y asimismo de haber suscrito un

contrato de arrendamiento con la empresa agraviada, cuando no contaba con mandato vigente.

El procesado Gustavo Enrique Morales Valentín, al rendir su declaración inductiva a fojas 773-778, manifiesta que se considera inocente de las imputaciones que le hace el Ministerio Público; indica que, desde el 20 de Diciembre del año 2000 en que se constituye la Empresa LAP ingresó a trabajar como Gerente General hasta el 16 de Febrero del 2001 en la que renuncia a dicho cargo, manteniéndose a partir de esta fecha como Presidente de la Sociedad; a partir del 02 de Diciembre del 2003 fue nombrado Gerente Central de la Concesión hasta la fecha. **Refiere**, que suscribió un contrato de arrendamiento con fecha 08 de Marzo del 2001, con la Empresa agraviada Cexport Exclusive ASC Alpacas Factory, cuando tenía la condición de Presidente de la Sociedad LAP, respecto de un área de 09 metros cuadrados en el AIJCH para uso comercial de la empresa agraviada, y que suscribe dicho documento como apoderado de la Empresa LAP, tal como consta en la Junta General de Socios del 05 de Febrero del 2001 en la escritura pública del 07 de Febrero del 2001, en la cual se faculta de manera expresa para que pueda celebrar contratos comerciales con los arrendatarios y las empresas de Aerolíneas que desarrollan actividades en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez respecto de cualquier bien que forme parte de los bienes de la concesión, así como respecto a los servicios a cargo de la Sociedad tal y como se definen en el contrato de concesión en el AIJCH, facultades que estaban expresamente indicadas y que se encontraban vigentes hasta el 31 de Marzo del 2001, y que el 16 de Febrero del año 2001 renunció al cargo de Gerente General, manteniendo vigente, el poder para celebrar contratos comerciales de arrendamiento y no le revocaron; indica que el 16 de Febrero del 2001 revocaron los poderes concedidos en las juntas de socios de 25 de Enero y 09 de Febrero del 2001, mas no los concedidos en la Junta de Socios del 05 de Febrero del 2001 que precisamente son los que otorgan facultad para suscribir los contratos comerciales con vigencia hasta el 31 de Marzo del 2001.

Con relación al Contrato denominado Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del AIJCH como representante del Consorcio integrado por las Empresas Flughafen Frankfurt am Main Aktiengesellschaft Bechtel Enterprises International LTD y Cosapi S.A., refiere que si suscribió dicho contrato como Representante de dicho Consorcio en fecha 26 de Octubre del 2000, cuando tenía poderes vigentes para poder hacerlo, pero que no tenía poderes para suscribir cualquier tipo de documento de la Empresa Lima Airport Partners, porque por ese entonces no existía dicha empresa, señala que esta empresa se constituye el 20 de Diciembre del año 2000, como la concesionaria de la Concesión del AIJCH; finalmente y conforme a las bases de la concesión

en fecha 14 de Febrero del 2001, suscribe el contrato de concesión esta vez en representación de Lima Airport Partners, la concesionaria del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

El Representante Legal de la Empresa Cexport Exclusive ASC Alpacas Factory E.I.R.L., presta su declaración preventiva a fojas 800-803; refiere que el inculcado ha cometido el delito de falsedad Genérica, al haber suscrito el contrato denominado Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, como representante del consorcio integrado por las empresas Flughafen Frankfurmain Aktiengesellschaft Bechtel Enterprices Internacional LTD y Cosapi S.A, con fecha 26 de Octubre del 2000, fecha en la cual el mencionado inculcado ya no tenía facultades, puesto a que dicho consorcio había fenecido el 26 de Julio del año 2000.

Analizando lo actuado, se tiene que el procesado Gustavo Enrique Morales Valentín suscribió con fecha 26 de Octubre del año 2000 un contrato denominado Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez como representante del Consorcio integrado por las empresas Flughafen FRankfurmain Aktiengesellschaft Bechtel Enterprices Internacional LTD y Cosapi S.A, corroborado con el tenor de la declaración instructiva a folios 776, en base a su designación como apoderado de la Sociedad, para el proceso de concesión de Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que tiene su precedente en la escritura pública del 26 de Julio de 1999 y 20 de Diciembre del 2000 otorgadas ante el Notario Paino Scarpati José Alfredo y por Junta General del 30 de Junio de 1999, según copia certificada del 05 de Enero del 2001, (así aparece del tenor de la Partida N° 11010368 de la Oficina Registra! de Lima y Callao, de fecha 19 de Enero del 2001, que corre a folios 780-781), **RESULTA**, que siendo apoderado de la Sociedad el procesado, es al mismo tiempo nombrado Gerente General de la novísima Empresa Lima Airport Partners, por escritura pública del 20 de Diciembre del 2000, conforme aparece de la Partida N° 11250416 de fecha 23 de Enero del 2001 cuya copia autenticada corre a folios 489-490, asimismo por Junta de Socios del 09 de Febrero del 2001 se acordó apoderar hasta el 31 de Marzo del 2001 a| procesado para que continúe sus gestiones con el sistema financiero, según la partida N° 11250416 de fecha 22 de Febrero del 2001, que obra a folios 494, y se le acepta su renuncia a la Gerencia General de la Sociedad por Junta General del 16 de Febrero del 2001, y al mismo tiempo se le revocan los poderes otorgados en virtud de Junta de Socios del 25 de Enero y 09 de Febrero del 2001, según Partida N° 11250416 de fecha 01 de Marzo del 2001 y que aparecen a folios 495-497; **si esto es así**, queda establecido que el 08 de Marzo del 2001

fecha en que se suscribe el contrato de arrendamiento comercial del negocio que posee la empresa agraviada en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el procesado ya no mantenía poder vigente de la Empresa Lima Airport Partners; del mismo modo no tenía vigencia el nombramiento de mandato hasta el 31 de Marzo del 2001, celebrado por escritura pública del 07 de Febrero del 2001, a que se refiere la Partida N° 11250416 de fecha 13 de Febrero del 2001 y que aparece a folios 493, por tener fecha anterior; por consiguiente le recaerá responsabilidad penal, a que se refiere el Art° 438° del Código Penal.

Que, encontrándose acreditado la comisión del delito y la responsabilidad penal del procesado, este Ministerio Público, de conformidad con lo dispuesto en el Art° 4° del Decreto Legislativo N° 124 y en mérito a las facultades contenidas por el Decreto Legislativo N° 052 - Ley Orgánica del Ministerio Público, formula **ACUSACIÓN PENAL** contra GUSTAVO ENRIQUE MORALES VALENTÍN, por delito contra la Fe Pública - Falsedad Genérica- en agravio del Estado Peruano y de la Empresa Cexport Exclusive ASC Alpacas Factory E.I.R.L; por lo que de conformidad a lo establecido en los Arts: 11, 12, 23, 29,45, 46, 92, 93, 438° del Código Penal, solicito “se le imponga la pena de TRES AÑOS DE PENA PRIVATIVA DE LIBERTAD, y a pagar por concepto de reparación civil la suma de tres mil nuevos soles, a favor de los agraviados.

OTROSÍ DIGO: Se adjunta copia para el Procurador Público.

Callao, 09 de Abril del 2007.
Fiscal Provincial en lo Penal Callao

¿Podrá el inmenso poder coimeador de LAP torcer este clarísimo designio de justicia contra uno de sus funcionarios?

V

TERRENOS: MADRE DEL CORDERO

Por Resolución Suprema No. 137-2000-MTC, publicada el 12 de octubre del 2000 en El Peruano, se crea la Comisión de Alto Nivel que se encargó del proceso de expropiación de bienes inmuebles de dominio privado adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Para evitar se tilde de falta de imparcialidad al siguiente manual, se consignan a continuación varios documentos.

Juzgue el lector cómo evolucionan las cosas y de qué modo van decantándose posiciones, todas públicas, aunque discretamente sombreadas en el tiempo por razones fáciles de comprender, aprehender y “asimilar”.

Leamos.

1

Hoja informativa

DE: MIEMBRO INTEGRANTE DE LA COMISIÓN MTC ENCARGADA DE EJECUTAR EL PROCESO DE EXPROPIACIÓN DE LOS TERRENOS ADYACENTES AL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHAVEZ”.

ASUNTO: ACTIVIDADES CUMPLIDAS EN LA COMISIÓN MTC

FECHA: CALLAO, 19 DE FEBRERO DEL 2004.

Tengo a bien dirigirme a esa Presidencia, a fin de poner en su conocimiento que desde el año 1997 en que fui designado, por R.S. No. 038-97-MTC, como representante de CORPAC S.A., en la Comisión del MTC., encargada de efectivizar la libre disponibilidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, hasta el año 2003 he cumplido con asistir regularmente a las reuniones convocadas por las diversas Comisiones, así como he canalizado y atendido las solicitudes de apoyo técnico y legal requeridas a la Corporación, las mismas que han sido ejecutadas, a través del personal del Área de Titulaciones, apoyo que ha permitido que la actual Comisión del MTC

pueda cumplir con iniciar el proceso de expropiación dentro del plazo previsto por la Ley No. 27329.

Para su conocimiento y fines a continuación se detallan las actividades desarrolladas:

1.0 ANTECEDENTES:

1.1 Mediante D.S. No. 001-97-MTC, de fecha 7 de enero de 1997, se declaró de necesidad pública los estudios de factibilidad para la modernización y mejoras de los Sistemas de Control de Tráfico Aéreo del Perú, declarándose como zonas intangibles y de reserva las áreas de influencia referidas en los planos aprobados por R.D. No. 118-96-MTC/15.12, que comprende a los terrenos necesarios para la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

1.2 Mediante Resolución Suprema N° 038-97/MTC de fecha 12 de abril de 1997, el Supremo Gobierno dispuso el nombramiento de la Comisión encargada de efectivizar la libre disponibilidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, la misma que estuvo integrada por los siguientes miembros: en representación del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción:

-Doctor FABRICIO MEDRANO GARCÍA - Presidente
-Ingeniero LUIS MARINO MELGAREJO MEJIA

En representación de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial del Perú:

-Doctora MYRNA FLORES VERAMENDI
-Ingeniero ALAN PORTUGAL HIDALGO (Alterno).

1.3 Mediante Ley 27329 se declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles adyacentes al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” con un área total de 6’892,189.308 m².

2.0 ACTIVIDADES DESARROLLADAS POR LA COMISIÓN NOMBRADA POR R.S. No. 038-97/MTC

2.1 Notificación al Personal de Propietarios y/o Posesionarios:

2.1.1 Con fecha 8 de enero de 1997, se promulgó el D.S.Nº 001-97-MTC que declara de necesidad pública los Estudios de Factibilidad para la Modernización y mejora de los Sistemas de Control de Tráfico Aéreo del Perú, elaborado por la empresa BIRK- HILLMAN CONSULTANTS.

2.2 En aplicación al Art.2) del D.S antes mencionado, CORPAC S.A., a través del personal del Area de titulaciones y mediante Oficio MTC/CORPAC S.A., GG. 041-97-O de fecha 14 de enero de 1997, procedió a efectuar la NOTIFICACIÓN oficial a cada uno de los propietarios y/o poseionarios afectados por la ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, así como se efectuaron las publicaciones a través de los diarios “El Comercio” y “El Peruano”, a fin de que presenten los documentos que acrediten su propiedad.

2.2 Expediente Administrativo de Expropiación:

2.2.1 El Expediente Administrativo de Expropiación fue elaborado por el personal del Area de Titulaciones, de acuerdo a lo dispuesto en la Ley General de Expropiación D.L 313 y su correspondiente Reglamentación, el que ha sido actualizado de conformidad a la nueva Ley de Expropiaciones No. 27117.

2.3 Tasación de Terrenos:

2.3.1 El Consejo Nacional de Tasaciones (CONATA), con apoyo del personal técnico del Área de Titulaciones, realizó las pericias valuatorias, a valor comercial, del terreno a expropiar conforme al detalle siguiente:

1ra. Tasación, sobre un total de 996 predios, equivalente al 81.5% del área a expropiar, por un monto total de US\$. 77'650,497.98, considerando el valor del terreno agrícola a US\$. 8.97.

2da. Tasación, reconsideración solicitada por la ministra, precio del terreno agrícola lo consideraba muy alto, habiendo realizado una valuación sobre un total de 1127 predios, equivalente al 92.22% y por un monto total de US\$ 40756,138.65, habiendo reconsiderado el precio del terreno agrícola a US\$ 3.16.

- El monto de la 2da. Tasación se redujo a US\$ 37'964,288.78, en razón de haberse excluido de la zona de expropiación a las asociaciones de Vivienda “Los Portales del Aeropuerto” y “Alameda Portuaria”.

2.3.2 Asimismo, por orden de la ministra de Transportes, Ing. ELSA CARRERA, la Superintendencia de Bienes Nacionales también realizó la valuación comercial, habiendo efectuado la valuación comercial sobre un total de 932 predios, equivalente al 82.47 % y por un monto total de US\$ 56'581,898.28, el valor del terreno agrícola lo consideró entre US\$ 3.36 a 6.15.

2.4 Proyecto de Relocalización de Asentamientos Humanos (AA.HH):

2.4.1 Por encargo de la Comisión nombrada por R.S. No. 038-97-MTC., el personal técnico del Área de Titulaciones elaboró un Ante-proyecto de la posible Relocalización de los AA.HH ubicados en la zona de ampliación, utilizando para ello las áreas de terrenos declaradas excedentes por CORPAC S.A. en las Estaciones de Comunicaciones de "Santa Rosa" y "Chillón" cuyas solicitudes de desaportes respectivos se elevó a la Superintendencia de Bienes Nacionales.

2.4.2 En la actualidad el terreno de Chillón, propuesto para su desaporte para la relocalización de AA.HH, ha sido transferido a COFOPRI, por disposición del D.S. No. 013-2000-MT, para ser entregado como pago de justiprecio de terrenos expropiados anteriormente, en el cual CORPAC S.A, no tuvo participación.

2.5 Estudio de evaluación arqueológica:

2.5.1 A fin de dar cumplimiento a lo solicitado por el Instituto Nacional de Cultura, CORPAC S.A., mediante la empresa CONSULTPATCU E.I.R.L, se realizó el estudio de Evaluación Arqueológica del total del terreno a expropiar, en la zona de ampliación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez". La coordinación y apoyo estuvo a cargo del Area de Titulaciones.

2.6 Cartografía Digital:

2.6.1 A través del Servicio del Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.), se realizó la cartografía digital del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez", adecuándola al nuevo Orden Geodésico Mundial WGS-84. La Supervisión y recepción del trabajo estuvo a cargo del personal técnico del Area de Titulaciones.

2.7 Transferencias de terrenos:

2.7.1 La Comisión efectuó los trámites pertinentes ante la COPRI para la transferencia de los terrenos de FERTISA, PESCA PERÚ y ALMACENA que se encuentran dentro del área de ampliación del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez".

2.7.2 CORPAC S.A adquirió los terrenos de Pesca Perú, a través de compra directa autorizada por Acuerdo de Directorio.

2.7.3 Mediante D.S. No. 198-99-EF se aprobó la transferencia de diversos inmuebles a favor del MTC, entre ellos, el local del Banco Industrial que se encuentra en la zona de ampliación.

2.8 Cruce de Información con el catastro agrícola del PETT -Ministerio de Agricultura:

2.8.1 Con la finalidad de esclarecer el derecho de la propiedad de los terrenos de uso agrícola ubicados en la zona de ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, el personal del Area de Titulaciones coordinó con el ministerio de Agricultura (PETT), a nombre de la Comisión, a efectos de que realice un cruce de información catastral agrícola, cuyo trabajo final de la situación legal de cada propietario y/o posesionario fue presentado a la Comisión en el año 1999.

2.9 Norma legal:

2.9.1 La Comisión nombrada por R.S.No. 038-97/MTC, a través del Area de Titulaciones, elaboró el Proyecto de la Ley 27329, que “declaró de necesidad pública la expropiación de inmuebles adyacentes al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

3.0 FUENTE DE FINANCIAMIENTO:

3.1 Según Ley 27329 el pago de la indemnización justipreciada que se establezca como consecuencia del trato directo o procedimientos judiciales serán asumidos por el ministerio de Transportes.

4.0 BASE LEGAL

4.1 Constitución Política del Perú.

4.2 Ley 27261 “Ley de Aeronáutica Civil”

4.3 Ley 27117 “Ley General de Expropiación”

4.4 Ley 27329 “Ley que declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles adyacentes al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

4.5 D.S N° 001-97-MTC de fecha 8 de enero de 1997, que declara de Necesidad Pública los estudios de Factibilidad para la Modernización y Mejoras de los Sistemas de Control de Tráfico Aéreo del Perú.

4.6 D.S N° 038-97-MTC de fecha 12 de abril de 1997, que designa la Comisión encargada de efectivizar la libre disponibilidad de los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

4.7 R.D N° 0118-96-MTC-15.12 de fecha 8 de noviembre de 1996 que aprueba los planos de ubicación y perimétrico de la zona de ampliación del Aeropuerto.

4.8 R.M N° 649-97-MTC/15.12 de fecha 17 de diciembre de 1997, que designa representantes del ministerio de Transportes para suscribir diversos documentos destinados a la ampliación del Aeropuerto.

5.0 OTRAS ACCIONES:

5.1 El personal del Area de Titulaciones, por encargo de la Comisión, coordinó con la Oficina de Registros Públicos de Lima y Callao para la emisión de los informes registrales que establece la Ley No. 27117, habiendo cumplido con presentar a la Comisión dichos Informes en los años 2000 y 2002.

6.0 NOMBRAMIENTO DE LA COMISIÓN DE ALTO NIVEL:

6.1. Mediante R.S. 099-2000-MTC se aceptó la renuncia de los miembros de la Comisión designada por R.S. N° 038-97/MTC, por haber concluido la 1ra. Etapa del encargo recibido como es la identificación de los propietarios, elaboración de expedientes y acciones anteriormente detalladas.

6.2. Mediante R.S. N° 137-2000-MTC de fecha 12-10-2000, se nombró la Comisión de Alto Nivel encargada de ejecutar el proceso de expropiación de los terrenos adyacentes al Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, la que estuvo presidida por el Ing. Jorge Menacho Ramos e integrada, entre otros, por la abogada Myrna Flores Veramendi, como representante de CORPAC S.A.

6.3. Mediante R.M.No. 383-2002-MTC/15.01 de fecha 28 de junio del 2002, se nombró a la nueva Comisión de Alto Nivel encargada de realizar las acciones necesarias para efectivizar el proceso de expropiación dispuesto por la Ley No 27329, la misma que estuvo presidida por el señor Daniel Sánchez García e integrada, entre otros por representantes de CORPAC S.A.

6.4. Mediante R.M.No. 803-2002-MTC/01 de fecha 13/12/03 ha sido nombrada la actual Comisión de Alto Nivel del MTC, la misma que está integrada por: en representación del ministerio de Transportes y Comunicaciones:

Señor OSWALDO GARCÍA BEDOYA HERRERA, quien la preside.

Señor DANIEL SÁNCHEZ GARCÍA, y

Señora CARLOTA HUAROTO MUNAREZ

En representación de CORPAC S.A.:

Doctora MYRNA MARÍA FLORES VERAMENDI

7.0 ACCIONES REALIZADAS POR LA COMISIÓN DE ALTO NIVEL, CON APOYO DEL PERSONAL DEL AREA DE TITULACIONES DE CORPAC S.A:

7.1 Se han evaluado y actualizado los expedientes elaborados por las anteriores Comisiones, cuyas acciones se detallan a continuación:

7.1.1 Verificación perimétrica y catastral de los predios ubicados dentro de la zona de ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, elaborando los respectivos planos con coordenadas UTM de conformidad a la nueva Ley General de Expropiaciones.

7.1.2 Actualización del estudio registral de cada uno de los expedientes en los que existen propietarios debidamente acreditados, el referido estudio se ha realizado en la Oficina de Registros Públicos del Callao, incluyendo el estudio desde la matriz, cuya información obra en cada expediente.

7.1.3 Se ha creado una base de datos con información de cada uno de los predios a ser expropiados, la misma que incluye datos técnicos y legales los mismos que obren en el MTC.

7.1.4 Se solicitó al Consejo Nacional de Tasaciones (CONATA) para que efectúe un estudio aproximado de lo que sería la nueva valorización de los predios a expropiar, tomando como base la última tasación efectuada en el año 1999, habiendo informado que ascendería aproximadamente a la suma de US \$ 120'370,040.11 DOLARES AMERICANOS.

8.0 PROBLEMAS ACTUALES:

8.1 El área de terreno de uso agrícola se encuentra actualmente con problema legal, por existir procesos judiciales entre los actuales posesionados y/o adjudicatarios de la Reforma Agraria y los antiguos dueños de las ex haciendas San Agustín, La Taboada y Bocanegra.

8.2 Ante esta delicada situación la suscrita, como representante de CORPAC S.A., y en salvaguarda de los intereses del Estado, ha sostenido y hecho constar en Actas de la Comisión que los problemas legales antes mencionados deberán ser resueltos por la vía judicial, debiendo el Estado consignar el valor del predio, según tasación de CONATA, a través del proceso de expropiación, habiendo sugerido lo siguiente:

8.2.1 Que se designe a un procurador ad-hoc para que en representación del Estado evalúe e inicie el trato directo o prosiga el proceso expropiatorio o arbitral de acuerdo a ley.

8.2.2 Que el trato directo sólo debe darse en aquellos predios que no existan problemas de titularidad como es la zona industrial.

8.2.3 Que en el ex fundo Bocanegra, donde existen contratos de arrendamientos, se podría dar el trato directo siempre y cuando los propietarios antes desalojen a los arrendatarios, previa constatación que los documentos de la titularidad estén en regla.

8.2.4 Que en el ex fundo San Agustín no debe considerarse oportuno iniciar el trato directo por cuanto existen parceleros que reclaman el derecho de la propiedad, los mismos que han sido catastrados por el Programa Especial de Titulación de Tierras (PETT) y cuentan con certificados de adjudicación. Actualmente dichos agricultores vienen cultivando las tierras.

Cabe hacer presente que los parceleros antes mencionados vienen reclamando su derecho de propiedad, incluso se encuentran debidamente organizados y hasta han realizado marchas al Congreso de la República reclamando sus derechos adquiridos, por lo que se estima improcedente el trato directo con los antiguos dueños, máxime si se tiene en cuenta la delicada crisis política por la que viene atravesando, situación que obliga ir a un proceso expropiatorio para que sea el juez quien determine el mejor derecho en cuanto a la propiedad, así como el pago correspondiente, o de lo contrario exista un acuerdo entre pro-

pietario y adjudicatarios y el trato directo sea sobre terrenos libres y sin ningún problema legal a futuro.

Finalmente, adjunto al presente remito a usted copia de las cartas de felicitación otorgadas por la Gerencia General, por el Presidente de la Comisión nombrada por la R.S. No. 038-97-MTC., por la que agradece y felicita la eficiente labor realizada por la suscrita y el personal técnico del Área de Titulaciones durante la ejecución de los trabajos técnicos-legales y elaboración de los expedientes individuales de los propietarios y/o poseionarios afectados por la ampliación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

2

Ayuda memoria hechos delictuosos

Los Vendedores y Compradores del terreno rústico signado Sub-Lote 2-A de la Parcela 3-3 del Fundo “La Taboada”, su área 29,993 m², conciertan voluntades para elaborar una Escritura Pública de Compra-Venta en la que consignan el pago de la suma de US\$ 325,000.00 *“en efectivo y sin más constancia que las firmas”* con la finalidad de elevar el real precio de venta de US \$ 1’025,000.00 al falso precio de US\$ 1’350,000.00 y subsecuentemente elevar el precio unitario de US \$ 34.17/m² a US\$ 45.01/m² .

Esta alza fraudulenta de US\$ 10.84/m² se hizo para favorecer a los Vendedores quienes son propietarios de la Parcela 3-A del Fundo “La Taboada”, su área 628,728 m², que se encuentra incluida en al área que a la fecha de dicha Escritura Pública era materia del D. S. N° 001-97-HTC que había declarado intangibles las tierras agrícolas alrededor del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez” .

Sin embargo, como el área consignada en dicho dispositivo legal ascendía a 7’300,000 m², la SOBREALORACIÓN del precio unitario en US\$ 10.84 m² produce una SOBREALORACIÓN de US \$ 79’000,000.00 en agravio del Estado.

Además es de tenerse en cuenta que las otras tierras materia de expropiación pertenecen a los fundos “Bocanegra” y “San Agustín”, propiedad de amigos de los denunciados que sin haber participado en los ilícitos mencionados se beneficiarían de la utilización de la falsedad contenida en la Escritura Pública glosada.

DENUNCIA AL MINISTERIO PUBLICO

Por estas consideraciones mi parte denunció estos hechos ante la 17ava Fiscalía Provincial Penal de Lima, Denuncia N° 1183-01, su fecha 13 de julio de 2001, sin embargo, la Policía del Ministerio Público aceptó como descargo de las imputaciones un documento privado de la empresa adquiriente elaborado por los mismos denunciados con el que “demostraban” que dicha suma de US\$ 325,000.00 “había sido pagada” pese a que las cifras no coincidían.

Eventualmente -por razones de naturaleza administrativa- se sucedieron en el Despacho cuatro Fiscales siendo que el último de ellos dispuso el archivamiento de la Denuncia que fue confirmado por el Superior pese a que mi parte resaltó que no se había demostrado CON NINGÜN TIPO DE DOCUMENTO -como cheques bancarios- que la suma de US \$ 325,000.00 hubiera sido real y efectivamente pagada pues el dinero de una empresa no proviene de “debajo del colchón” como alegan ciertos miembros prófugos de la mafia fujimontesinista.

SE REITERA LA DENUNCIA AL MINISTERIO PUBLICO

Como este archivamiento no causaba estado, mi parte solicitó otra investigación, Denuncia N° 617-03, haciendo acopio de medios probatorios con los que acreditaba el ánimo doloso y la responsabilidad penal de los denunciados tales como:

- Conocimiento Previo del Objetivo Nacional y del Dispositivo Legal que declaraba “intangibles y de reserva las tierras adyacentes al Aeropuerto “Jorge Chávez “ con fines de Expropiación.
- Tasación hecha por CONATA que asigna a las tierras rústicas un valor inferior a US\$ 10/m².
- Comunicaciones entre los propietarios de dichas *tierras agrícolas* -incluyendo a los Vendedores denunciados con los funcionarios y directivos de la CEPRI de Aeropuertos quienes informaban sobre estos Planes de Expropiación, sus alcances y sus términos.
- Impuesto Predial 1997 de la Municipalidad Provincial del Callao con el que se demostraba que el Sub-Lote 2-A de la Parcela 3-3 del fundo “La Taboada” -materia de la venta incriminada- era a la fecha un terreno rústico.

- La imposibilidad fáctica de que se demuestre el pago de la suma consignada en la Escritura Pública incriminada.

La investigación fue encargada a la Policía del Ministerio Público sita en la Av. Aramburú a quienes mi parte, en forma oportuna, hizo de conocimiento que debían solicitar la presentación de documentos creíbles que acreditaran que la suma de US\$ 325,000.00 hubiera sido real y efectivamente pagada indicando que a tal efecto debía solicitarse el Levantamiento del Secreto Bancario que aportaría la Prueba Plena y suficiente que no era producida por documentos elaborados por los propios denunciados.

Sin embargo este equipo policial realizó una investigación tan deficiente y sesgada como en la anterior Denuncia solicitando a CONATA información *“si habían tasado el Sub-Lote 2-A de la Parcela 3-3 del Fundo ‘La Taboada’*, lo que nunca fue materia de imputación, en vez de solicitar la AUTENTICIDAD de la TASACIÓN realizada por la misma CONATA ofrecida por mi parte con la que demostraba que el valor de las tierras rústicas era INFERIOR a US \$ 10/m².

Ante esta maniobra -que mediante la tergiversación y la errada apreciación de los Medios Probatorios aportados por mi parte- apuntaba a encubrir *más* que a esclarecer, la Fiscalía dispuso la ampliación de la investigación encargándola al Departamento de Auditoría y Peritaje Contable de la DIRINCRI, los que en forma por demás sospechosa, han aceptado como valorización de las tierras rústicas realizada por CONATA el valor de terrenos urbanos tomado como punto de partida TRANSMUTANDO COMO POR ALQUIMIA la PREMISA en CONCLUSIÓN.

Asimismo han aceptado como acreditación de los supuestos pagos a los Vendedores, Cheques de Gerencia que corresponden a OTRA TRANSACCIÓN celebrada con el Banco del Nuevo Mundo que en ningún momento es mencionado ni por casualidad ni por error en la Denuncia.

Con este Informe Policial ENCUBRIDOR DEL DELITO, al representante del Ministerio Público se le han sustraído de su atención los indicios razonables de la comisión del delito suficientes para formalizar la Denuncia y, en consecuencia, ha dispuesto su archivamiento.

Esta Resolución es pasible del RECURSO DE QUEJA DE DERECHO que faculta la ley a efectos que el superior jerárquico aprecie las GRAVES DEFICIENCIAS EN EL TRABAJO EFECTUADO POR LA POLICÍA NACIONAL Y ORDENE UNA

REAL INVESTIGACIÓN QUE ESCLAREZCA SIN SOMBRAS DE DUDA LA VALIDEZ DE LOS CARGOS FORMULADOS sin perjuicio de practicar de oficio las acciones que considere pertinentes contra los efectivos policiales intervinientes.

3

Se pronuncian sindicatos

En comunicado de SUCTA-SITECORPAC-SIPEACOR No. 001-2004, las dirigencias sindicales, en su acápite, Terrenos de expropiación, afirmaron lo siguiente:

“Que desde julio del 2000 el Estado peruano a través del ministerio de Transportes y Comunicaciones y el ministerio de Economía y Finanzas vienen incumpliendo la Ley 27329 “Ley que declara de necesidad pública la expropiación de inmuebles adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez” o sea del pago de la indemnización justificada; así como el incumplimiento de la Resolución Suprema No. 137-2000-MTC sobre creación de comisión de alto nivel en el proceso de expropiación, lo cual hasta la fecha no hay ni un sol de partida, hecho intencional que traerá como consecuencia indemnizar a LAP por faltar al Contrato de Concesión”.

4

Ministro informa ante Comisión Investigadora

Congreso de la República
Segunda Legislatura Ordinaria de 2003
Comisión de Transportes y Comunicaciones
Grupo de trabajo de Aviación civil y Comercial
Martes 6 de julio de 2004

Coordinación del señor Luis Heysen Zegarra

El señor COORDINADOR

En la sala Moyano, vamos a iniciar la sesión con nuestro invitado del día de hoy, que es el señor Ministro de Transportes, ingeniero José Ortiz Rivera, con la presencia del señor congresista Humberto Requena Oliva.

El señor ministro viene acompañado por diversos funcionarios del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para poder atender las interrogantes que le hemos planteado mediante el Oficio 014-2004, del 15 de junio.

Damos pues la bienvenida al señor ministro y a los funcionarios que lo acompañan y sin más trámite, le ofrecemos el uso de la palabra para poder dar respuesta a las inquietudes que se han planteado, que -como sabe el señor ministro- tienen su origen en la presentación de los dirigentes de los sindicatos de Corpac en la Comisión de Transportes y Comunicaciones, luego de la presentación de los funcionarios de la misma Corpac, en donde fue planteada por los sindicatos una serie de inquietudes en relación con la empresa, fundamentalmente por la restricción de recursos de la que estaría siendo objeto y de la cual echaban ellos la culpa a la privatización, o sea, a la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez y al proceso de concesiones que tiene previsto realizar Proinversión sobre otros aeropuertos de la república.

Entonces, en base a eso y a las explicaciones que ellos han dado, y a las que habíamos planteado en sucesivas reuniones tanto de la Comisión de Transportes como de este Grupo de Trabajo de Aviación Civil y Comercial, es que le hemos planteado las interrogantes que son materia del oficio de invitación.

Puede hacer uso de la palabra el señor ministro, ingeniero José Ortiz Rivera.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero José Ortiz Rivera.—

Gracias, señor Presidente.

Mi saludo a la representación congresal de esta Comisión. Le agradezco mucho la deferencia de invitarme a cambiar puntos de vista y para hacer unas precisiones sobre el tema materia de las preguntas que se me envió en días pasados.

Creo por conveniente hacer una pequeña reseña de cuáles son los antecedentes, antes de entrar a materia propiamente dicha de las preguntas que se me han formulado.

Como antecedentes tenemos la Ley 27329, de julio del 2000 que declaró de necesidad pública la expropiación de los inmuebles adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez en aplicación del artículo 7.º de la Ley 27117. Ley General de Expropiaciones.

Es decir, este es el marco legal por el cual se declaró de necesidad pública la expropiación de inmuebles. No es pues, producto de una disposición arbitraria sino el marco de una ley del Congreso de la República.

La misma señaló que el total del área a expropiarse era del orden de los seis millones 892 mil metros cuadrados.

La Ley 27117, Ley General de Expropiaciones, del 20 de mayo de 1999, establece que el plazo para iniciar los procesos de expropiación es hasta de dos años, de acuerdo al artículo 7, incisos 7.1 y 7.2.

El proceso que se ha seguido es el siguiente. El proceso de expropiación de los terrenos adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez se inició el 22 de julio del año 2002. Se emitió la Resolución Suprema N.º 316-2002-PCM, que autorizó la expropiación de los primeros nueve predios industriales.

La Ley de Expropiación, en su artículo 7.1 dispone que todos los terrenos que se expropien deban ser indemnizados con un monto adicional a la tasación efectuada por Conata. Esto es un factor de corrección que se debe de aplicar a la tasación que efectúe Conata.

Esto significa que habría que incorporar un mayor valor de ajuste con el Índice actualizado diario de la tasa activa en moneda nacional TAMN. Este adicional equivale al 40%, aproximadamente, de la tasación efectuada por Conata, al no haberse producido el pago hasta julio del 2002.

Contrato de Concesión

El contrato de concesión, del 14 de febrero de 2001, señala la necesidad de entregar a Lima Airport Partners los terrenos necesarios para la ampliación del aeropuerto. El plazo señalado para dicha entrega fue estipulado, originalmente, en febrero del 2005.

Posteriormente, mediante la tercera addenda, ese plazo se amplió hasta el 2006. Y mediante la cuarta addenda, el plazo de la entrega de los terrenos expropiados a LAP se extendió hasta el año 2009.

Cuando se firma la segunda addenda, sobre los plazos, se estableció de que si no se entregaba en determinada fecha los terrenos se aplicaría una penalidad de 300 millones de dólares. Es realmente increíble, pero cierto.

Ahora bien, ¿cuáles son los terrenos a ser expropiados? Los terrenos a ser expropiados son, como predios agrícolas, los siguientes: El ex Fundo San Agustín, que tiene una extensión de tres millones 657 mil 320,86 metros cuadrados; el ex

Fundo La Taboada, que tiene una extensión de 435 mil 614.34; y, el ex Fundo Bocanegra, con un millón 855 mil 426.19 metros cuadrados.

La tasación que ha hecho Conata establece un valor de 18 dólares por metro cuadrado, y la tasa de corrección a que hace referencia la ley significa a la fecha un factor de 40%. Adicionalmente, también, la propia norma indica que habría que pagar, si no se efectúan los pagos en el momento oportuno, un interés adicional del orden del 10%. Esto nos está dando como resultado que al ex Fundo San Agustín tendría que pagársele 98 millones 747 mil dólares; al ex Fundo La Taboada, 11 millones 761 mil dólares; y, al ex Fundo Bocanegra, 50 millones de dólares.

Adicionalmente, muchos de esos fundos están parcelados y están en procesos judiciales que están en la Corte Suprema. Hay una serie de trámites todavía en proceso administrativo.

En el caso del Fundo Bocanegra solamente hay un dueño, que es la familia Balesquina*. en el caso del Fundo San Agustín hay varias parcelas y varios propietarios, igualmente en el caso del Fundo La Taboada.

En el caso de los predios industriales se estableció expropiar 404 mil metros cuadrados, que están en poder de 35 propietarios. La tasación fue de 39,56. Igualmente, aplicando estos factores de la tasa activa en moneda nacional del 40% y 10% de interés, nos da un total a pagar por la expropiación de los predios industriales de 24 millones de dólares; lo que significa un gran total de 184 millones de dólares en la expropiación de los terrenos para la ampliación del aeropuerto.

Los predios industriales, que son los que más se han avanzado en el tema de la expropiación, por su dimensión y que no tienen mayores problemas de tipo judicial, suman 404 mil metros y están detallados en esos cuadros que oportunamente entregaré a la Comisión. Pertenecen a la Compañía Oleaginosa Victoria, a Pepsa, a Artes Textiles, a Alicorp, etcétera.

Ahora vamos a dar respuesta concreta a cada una de las interrogantes que nos hizo llegar la Comisión.

La primera pregunta, sobre las tasaciones oficiales que ha realizado Conata sobre los terrenos a expropiar, para la ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, son las siguientes. Todas estas tasaciones son del 24 de julio de 2002:

De Compañía Química, el valor de tasación ha sido de un millón 586 mil 547,73 dólares. Servicios Químicos, 88 mil. En cifras redondas, señor Presidente.

Servicios e Inversiones Semper*, 329 mil.

Gabriela y Claudia Porcari, 144 mil.

Sucesión Vidal Tello, 95 mil.

Dimensión Cinco, 105 mil.

Corporación de Metales, 62 mil.

Industrias Químicas Básicas, 578 mil.

Panam Perú, 553 mil.

Lo que hace un total de tres millones 544 mil 674,65 dólares.

En cuanto a los predios agrícolas, desde el Fundo Bocanegra a abajo se hizo la tasación el 11 de julio de 2003, dando un valor de 33 millones 397 mil 671,44 dólares.

¿Qué se ha hecho hasta la fecha? ¿Cuáles son las expropiaciones y, en cada caso, los montos desembolsados por el Estado por este concepto y los propietarios de los terrenos expropiados?

Hay un número de propietarios que no ha aceptado las tasaciones y están en litigio en el Poder Judicial. Estos son los señores de Compañía Química -el importe en soles, porque así ha sido la consignación-, cinco millones 593 mil soles; Servicios Químicos, 311 mil -todas estas consignaciones se han hecho el 22 de enero de 2003-; Sucesión Vidal Tello, 337 mil; Dimensión Cinco, 372 mil soles; Corporación de Metales, 221 mil; y, Panam Perú, un millón 950 mil. Esto significa ocho millones 786 mil soles. Todos estos montos han sido consignados con los respectivos cheques en el Banco de la Nación.

Pagos realizados en trato directo otorgados a los propietarios: Servicios e Inversiones Semper, el 21 de marzo del año 2003 se pagó la suma de un millón 837 mil 562,16; Porcari Carbone Claudia y Gabriela, 804 mil soles, se pagó el 24

de marzo de 2003; Industrias Químicas Básicas, tres millones 224 mil, se pagó el 21 de marzo. En total, cinco millones 866 mil soles.

El total de egresos por expropiaciones, ocho millones en consignación y cinco millones 800 en pagos directos a los propietarios, hacen un total de 14 millones 652 mil soles.

Respecto del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el monto total y desagregado por cada trimestre recibido a la fecha por el Estado es el siguiente. Esto con relación a la retribución del 46,51 y de los ingresos brutos que ha percibido durante este lapso la firma LAP.

En el año 2001, en el primer trimestre, se recibieron dos millones 136 mil; en el segundo trimestre, cuatro millones 912 mil; en el tercer trimestre, cinco millones 821 mil; en el cuarto trimestre, seis millones 156 mil. Todo esto es en dólares. Total, 19 millones 26 mil 945,82 se recibieron en el año 2001.

El año 2002, igualmente, trimestralmente se hicieron los aportes y se obtuvo un total de 24 millones 440 mil. El año 2003, 26 millones 174 mil. (2) Y en lo que va de este año 2004, seis millones 899 mil 270,52. Esto hace un gran total de 76 millones 540 mil 933,75. Esa es la retribución por la concesión.

Por la tasa regulatoria del 1% -este es un recurso que da LAP a Ositrán- esta entidad ha recibido, en la que va de los años 2001 al 2004, que tiene a su cargo la concesión la firma LAP, dos millones 100 mil dólares.

De la tarifa única de uso aeroportuario, el 20% que percibe Corpac, LAP ha entregado por la concesión del aeropuerto lo siguiente: En el año 2001 -todo esto en soles- ha recibido 14 millones 287 mil soles; el año 2002, 17 millones 82 mil soles; el año 2003, 19 millones 91 mil soles; y en lo que va del año 2004, al segundo trimestre, ocho millones 648 mil soles. Lo que hace un gran total de 59 millones 109 mil 140 soles con 77 centavos; a una tasa de cambio del orden de los tres soles 50, aproximadamente se ha transferido a Corpac, por este concepto, 16 millones 888 mil dólares.

Por conceptos de tarifa de aterrizaje y despegue, 50% va a Corpac, y LAP le ha transferido a la fecha lo siguiente: El año 2001 -también en soles- 18 millones 400 mil soles; el año 2002, 21 millones 438 mil; el año 2003, 21 millones 436 mil; y el año 2004, nueve millones 388 mil soles. Lo que hace un gran total de 70 millones 273 mil soles; a una tasa ponderada de tres soles 50, se ha transferido 20 millones 200 mil dólares.

Aquí la pregunta es qué se ha hecho con este monto recibido, sobre el monto total recibido a la fecha por el Estado, por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, el gasto ejecutado. Se nos ha pedido que precisemos la entidad y el concepto, así como los montos utilizados por Corpac.

En ejecución de obras en infraestructura aeroportuaria por el MTC se ha hecho lo siguiente: En Pucallpa se ha invertido dos millones 300 mil soles. Se vienen invirtiendo 11 millones 953 mil soles adicionales en la ampliación y mejora del aeropuerto. Tiene un avance, a la fecha, de 42% de esta inversión.

En Trujillo, igualmente, se han invertido 600 mil soles y se ha asignado seis millones de soles en febrero del 2004, y en mayo del 2004 se ha hecho otra transferencia de 10 millones 840 mil soles, que tiene por objeto también la mejora y ampliación de la pista fundamentalmente del aeropuerto, en una extensión de aproximadamente 400 a 500 metros. Este es un reclamo muy específico de las esparragueras para mejorar la posibilidad de aeronaves de mayor peso y dimensión, que permita un volumen más apropiado en las exportaciones de espárgagos que está creciendo considerablemente en la zona.

La ejecución del reporte que yo tengo a junio es un avance del 10%, sin embargo, la semana próxima pasada estuve en Trujillo, en el aeropuerto, y aproveché la circunstancia del tránsito por esta localidad para inspeccionar las obras. Y podría decir que al momento el avance es mucho mayor de este 10%. Ya se va a iniciar, inclusive, el proceso de asfaltado.

Después, en Andahuaylas, igualmente, se ha invertido en estudios 100 mil soles, después se asignó cuatro millones 400 mil soles el 5 de febrero, y luego el 13 de mayo se les ha transferido cinco millones 400 mil. El avance todavía no es significativo, están en pleno proceso de ejecución de las obras.

En Güepí, igualmente, se les ha transferido hasta el momento dos millones y medio de soles -tienen un avance del 20%-; para estudios a Pisco, para el tema de estudios de factibilidad se les ha transferido 160 mil soles. Con lo cual tenemos un monto invertido de 10 millones y medio de soles por un lado, 23 millones de soles por otro lado y, asimismo, 16 millones. En total se ha invertido 50 millones de soles, teniendo un total, en dólares, de 14 millones 540 mil soles, de los 76 millones de dólares que otorgó LAP al Estado.

Después, inicialmente, LAP le entregaba sus recursos a Ositran y Ositran se los entregaba a Fonafe y Fonafe se lo transfería a Corpac. En ese orden de cosas,

Fonafe ha transferido, desde agosto del 2001 hasta diciembre del 2003, un total de 20 millones 132 mil dólares que se han invertido de la siguiente manera:

En Juliaca, tres millones 179 mil dólares; en Cajamarca, cinco millones 442 mil dólares; en Pucallpa, un millón 400 mil; en Huánuco, 836 mil; y en mantenimiento e inversiones del propio Corpac como institución, nueve millones 271 mil dólares. Estos son reportes de Corpac. Con un total de transferencias que suman los 20 millones 131 mil dólares. Está por transferirse a Corpac, por parte de Fonafe, la suma de cuatro millones 741 mil dólares, con lo cual se haría el total que debe transferirse a Corpac por Fonafe, de 24 millones 700 mil dólares.

Y luego se han dado, para el pago de expropiaciones, como ya dije anteriormente, cuatro millones 300 mil dólares. Y tenemos en caja 33 millones de dólares. No han sido, como se ha dicho, invertidos los dineros -estos 33 millones de dólares- en otras tareas del ministerio de Transportes. Están consignados. Este dinero no está siendo utilizado en otra cosa, existen los 33 millones a disposición para el tema de las expropiaciones o de mejoras en los aeropuertos, si es que cabe la circunstancia.

En cuanto a la última pregunta que se nos hizo, del cumplimiento del acta suscrita, el 29 de mayo último, por el ministro de Transportes y Comunicaciones, el Presidente de la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso de la República, el presidente del directorio de Corpac y representantes de los sindicatos de trabajadores de Corpac, debo hacer algunas precisiones. Se ha afirmado que el suscrito ha declarado que simplemente firmó esta acta por salir del paso. En ningún momento he hecho una declaración de esta naturaleza.

Si se revisan las declaraciones puntuales que hice ante el programa de la señora Rosa María Palacios, se podrá apreciar claramente que no podía yo manifestar una cosa de este tipo, puesto que sería faltar a mi palabra, sería faltar a mi conducta, que, lejos de ir contra conceptos fundamentales que ahí se esgrimieron para firmar esa acta, yo respeto plenamente todo lo que se dijo.

Nosotros, cuando firmamos el acta, a que nos comprometimos, nos comprometimos a una segunda sesión que, si mal no recuerdo, se llevó a cabo el 1 de julio para discutir los planteamientos de los señores del Sindicato de Corpac. Y esa sesión se llevó a cabo.

En segundo lugar, el señor congresista Ochoa, que preside la Comisión de Transportes, hizo un ofrecimiento de plantear un proyecto de ley para la posibilidad de que Corpac saliese del ámbito de Fonafe. Es una posición del congresista Ochoa, que yo respeto plenamente. La ley, tengo entendido, ha sido puesta a consideración del Congreso, la verdad que no conozco el camino. Si nosotros compartimos o no esa posición, en ningún momento la esgrimimos.

El día que se llevó al Congreso, el 1 de julio, los señores de Fonafe estuvieron presentes, expusieron sus puntos de vista, explicaron ello. Esos eran, creo, los puntos fundamentales que hubo en el acta aquella.

De manera que se ha cumplido, se ha discutido en el seno de la Comisión de Transportes los planteamientos de los señores de Corpac. Ellos tienen una posición singular, consideran que debe resolverse el contrato que se ha hecho con la firma LAP, el contrato que se hizo el año 2001, que desde su punto de vista lesiona sus intereses.

Ellos consideran, igualmente, que no debería de avanzarse en el proceso de concesiones de los aeropuertos. Nosotros, como política de Estado, consideramos que sí es necesaria la inversión privada, que deben de concesionarse los aeropuertos.

Y aquí habría una suerte de contradicción, porque por un lado reclamamos que el dinero que proporciona LAP vaya a Corpac y por otro lado queremos negar la existencia del concesionario. Entonces, bueno, esto habría que definirlo, no nos compete a nosotros la definición misma. En todo caso, nuestra posición es firme, la ratificamos en este foro, no es una posición singular ni personal sino es una posición institucional y de gobierno: se considera de que el país requiere muchísimo dinero en inversión en infraestructura y ahí es donde la inversión privada puede estar presente, bienvenida sea.

Puede ser que haya que mejorar las relaciones contractuales, que haya que superar algunas cosas, eso es dable; pero, más allá de ello, nosotros nos ratificamos en una posición de gobierno, en la que promovemos la inversión privada en todos los campos de la infraestructura: portuaria, aeroportuaria, de carreteras. Estamos en un proceso franco de concesiones viales. De manera pues que esta es la posición de gobierno.

Espero haber satisfecho las interrogantes que se me alcanzaron en el momento oportuno. Muchísimas gracias.

El señor COORDINADOR.— Agradezco, en nombre del grupo de trabajo, la exposición del señor ministro de Transportes y Comunicaciones respondiendo a las preguntas que le formuláramos por escrito.

Y, naturalmente con motivo de sus respuestas, hay algunas repreguntas en camino, para las cuales seguramente podrá recurrir, si así lo desea, a la información que los funcionarios que le acompañan pudieran proporcionarle.

Como es conocido, existió hace un poco más de un año en el Congreso un grupo de trabajo, una Subcomisión de la Comisión de Transportes que tuvo el honor de presidir y que realizó la evaluación del contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, que concluyó con una serie de conclusiones, -valga la redundancia- y recomendaciones que fueron aprobadas por el Pleno de la Comisión y luego por el Pleno del Congreso.

Y, dentro de las conclusiones y recomendaciones de este grupo de trabajo estaba en primer lugar, la conformidad legal del contrato de concesión y una evaluación del cumplimiento de las metas de inversión, sobre las cuales existía un retraso no penalizado por el contrato de concesión si no, hasta agosto del año 2004.

Plazo que fue cambiado después por la Addenda 4, que desdobló el plazo de agosto de 200 con 100 millones, de compromisos de inversión en tres plazos, como nos ha informado OSITRAN ayer, 25 millones invertidos en febrero de 2004; 30 a invertirse en agosto de 2004 y 110 millones a invertirse en febrero de 2005.

Parte de las preocupaciones que existían y que fueron planteadas, dentro de las conclusiones y recomendaciones de este informe, era que justamente de los dineros de la retribución de la concesión, pudiera hacerse un informe trimestral de parte del sector a su cargo, señor ministro, hacia la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Congreso, cosa que no ha sido cumplido y por lo tanto, no me refiero solamente a usted, que está pocos meses en el cargo, sino tampoco por su antecesor y eso es parte de la falta de información, y de comunicación que en este tema ha venido existiendo.

Cuando los sindicatos de CORPAC se presentaron ante el Pleno de la Comisión de Transportes reclamando la reevaluación para la anulación de la concesión del Aeropuerto Jorge Chávez y reclamando no avanzar más en concesiones de otros aeropuertos, yo intervine para decirles que interpretaba su planteamiento y su reclamo, como un reclamo por más recursos para CORPAC

Porque claro, si CORPAC tenía hasta el año 2001 todo un conjunto de aeropuertos, el más rentable de los cuales era el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez debía recibir una compensación por perder el máspreciado bien, el máspreciado aeropuerto que estaba administrando. Y eso estuvo previsto probablemente con esa óptica dentro del contrato de concesión.

Es decir, el contrato de concesión original se previó que el 80% de los recursos de la retribución pudieran ser derivados, -no se dice formalmente a CORPAC- pero derivados para la construcción y el mejoramiento de infraestructura y equipamiento aeroportuario y 20% para el ministerio.

Luego esto fue cambiado por la última addenda, de manera que queda a libre disponibilidad del ministerio, sustentado esto en la necesidad de pagar recursos de las expropiaciones.

Entonces aquí, parte de la inquietud, era conocer cómo se ha venido gastando los dineros de la retribución, si se ha ido aplicando a la infraestructura aeroportuaria y al pago de las expropiaciones. Y en todo caso, con la información que el señor ministro nos ha traído, nosotros podemos ver que hay un saldo importante en caja.

Entonces la primera pregunta que en relación sobre esto surge es la siguiente:

¿Por qué ha avanzado tan poco el proceso de expropiación?, ¿por qué hay un saldo tan importante de dinero en caja en el ministerio sin utilizar, cuando aparentemente CORPAC necesitaría más recursos?

Y permítame añadir una pregunta más que fue planteada por los señores de los sindicatos de CORPAC, ¿por qué no se recurre a uno de los puntos establecidos en la ley que establece el proceso de expropiación, que establece que CORPAC puede aportar en canje, terrenos para reubicar asentamientos humanos contenidos en el área de ampliación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para que no tenga que gastarse dinero de la concesión y puedan los dineros invertirse en lo que se requiere para las mayores inversiones?

Yo le plantearía en una primera etapa al señor ministro y a sus funcionarios, si así lo considera el señor ministro, esas preguntas, ¿no?

¿Por qué ha avanzado tan lentamente el proceso de expropiación?, ¿por qué hay una cifra tan importante de los dineros de la retribución del concesionario del

Aeropuerto Jorge Chávez en caja del ministerio sin utilizar?, y ¿por qué no se ha utilizado el punto que la ley establece de que CORPAC pueda aportar terrenos de su propiedad para reubicar parte de los asentamientos humanos ahorrando, por lo tanto, el desembolso de dineros de la concesión que pudieran ser utilizados para inversión?

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero José Ortiz Rivera.

Bueno, en primer lugar, señor Presidente, le pido mil disculpas por la falta de información que deberíamos de proporcionarle. Voy a corregir de inmediato esto y tenga usted por seguro, que a partir de la fecha, comenzaremos a proporcionar normalmente esta información.

Voy a dar las disposiciones del caso, de tal suerte que no deje de tener la Comisión de Transportes y particularmente la Comisión que usted preside, la información oportuna y veraz, por cierto.

En cuanto al tema de su inquietud, quisiera ceder la palabra al señor Oswaldo García Bedoya, quien preside la Comisión que precisamente maneja el tema de las expropiaciones del Aeropuerto.

Oswaldo, por favor.

El señor COORDINADOR.— El señor García Bedoya.

En realidad, voy a empezar por la parte final donde mencionan que CORPAC puede donar terrenos o dar terrenos para poder los asentamientos humanos trasladarlos porque eso cuesta. En realidad, eso no cuesta.

De acuerdo a la ley, dispone unos terrenos que son la ciudadela Santa Rosa donde se van a reubicar a todos los asentamientos humanos. Lo único que hay que hacer ahí, es un programa de reasentamientos, a través, incluso lo dispone con Banco de Materiales, una serie de entidades para poder trasladarlos con un programa de reubicación.

O sea, nada haríamos pidiéndole terrenos porque al contrario, nos va a costar eso, y eso no está destinado dentro de la ley. O sea, la ley ha dispuesto que sean los terrenos de Santa Rosa, donde se van a reubicar. Es una primera parte, luego la expropiación de los terrenos tiene unos costos.

Los terrenos industriales, tal como se ha presentado en la lámina; los terrenos industriales solamente son 24 millones de dólares, una estimación que se ha hecho. Pero los terrenos agrícolas son los que cuestan más o menos 160 millones de dólares.

De los 76 millones que se ha recibido de la retribución, se han gastado más del 50% y básicamente en lo que son infraestructura aeroportuaria, y además han sido gastados para CORPAC, o sea, la infraestructura aeroportuaria es un aeropuerto de CORPAC. Entonces esa es una parte muy importante que resaltar.

Lo que queda en caja en este momento, es un dinero que no cubre ninguno de los predios agrícolas que se podrían en este momento expropiar; porque el terreno de Bocanegra que ustedes han visto en la lámina que ha sido trazado, está cerca de 50 millones de dólares.

Entonces la ley dispone que cada expropiación se tiene que hacer al contado el pago de los terrenos a los propietarios; por lo tanto, se está instrumentando un programa técnico-financiero-legal con Economía y Finanzas, -también dispone la ley- para que un instrumento financiero pueda cubrir el total del pago, con la garantía de los ingresos futuros que genera la retribución. Esa es la razón, por la cual en este momento, no se han hecho más expropiaciones.

No tendría sentido expropiar, digamos, el extremo de los terrenos que son industriales y que son áreas más o menos del 10%, nos gastaríamos todo ese dinero en una expropiación, vamos a decir marginal o en el extremo de todos los terrenos.

Lo importante acá, es saber que los propietarios de los terrenos agrícolas, en todos los tratos que ya se ha tenido con ellos, han manifestado su intención de apoyar al Estado, diciendo que ellos están dispuestos a aceptar un pago más o menos de un 20% de cuota inicial y los otros 80% con un instrumento financiero.

Yo quiero aclarar acá, una cosa, señor Presidente, que es muy importante. Como es un pago al contado, el dinero tiene que salir efectivamente y más bien en su derecho de uso de su propio dinero, ellos deciden instrumentar financieramente un canje por un instrumento financiero por ese 30%. Pero básicamente el Estado tiene que desembolsar primero, el 100% por cada uno de los terrenos que se expropian.

Como le vuelvo a repetir, espero no ser reiterativo, lo mínimo que estamos en este momento necesitando para la primera expropiación como una estrategia que se llamó del centro para afuera, inside-outside, es el terreno que está totalmente saneado el fundo Bocanegra y que vale 50 millones de dólares.

No sé si eso es, digamos, las preguntas que usted hizo, respecto a las expropiaciones, señor Presidente, o ha quedado alguna todavía por absolver.

El señor COORDINADOR.— Si, al dar respuesta el señor funcionario Oswaldo García Bedoya nos ha referido que lo establecido en la ley es la reubicación hacia el asentamiento Santa Rosa, ¿no?

Y, yo estaba justamente tratando de revisar un poco -mientras seguía su respuesta- lo que dice la ley, no encontraba ese aspecto; pero tampoco encontraba lo que sí fue materia de una precisión en la reunión que tuvimos con los sindicatos de CORPAC, en donde sí se daba la autorización expresa para que CORPAC pudiera aportar terrenos de su propiedad. No lo encuentro en este momento a la mano, pero sí estaba formalmente consignada en la ley y eso era el sentido de mi pregunta, ¿no?

O sea, si hay una estipulación legal que autoriza a CORPAC a poder aportar sus terrenos para poder reducir los montos a pagar de las expropiaciones, cosa que yo he visto, aunque ahora no la encuentro formalmente, ¿por qué no se recurre a ese mecanismo que pudiera llegar a abaratar costos?, ¿no? y ¿en qué parte de la ley está establecido que la reubicación debe ser al asentamiento Santa Rosa, lo cual bloquearía la otra posibilidad que la ley abre?

Sí, señor García Bedoya.

El señor GARCÍA BEDOYA, Oswaldo.— Disculpe, señor Presidente.

Sí está incluido en la ley. En este momento, lo voy a buscar para darle el artículo.

Es más, en CORPAC, eso lo podemos averiguar el día de mañana. Le podemos enviar la información, está dentro del directorio considerado para ingresar a su cesión para que sea ya cedido el terreno específicamente para los asentamientos humanos. El directorio está considerado dentro de su agenda.

El señor COORDINADOR.— Sí, se va a recurrir a ese mecanismo, porque de su primera respuesta yo había colegido que más bien no se iba a recurrir a ese mecanismo.

El señor GARCÍA BEDOYA, Oswaldo.— Al contrario, ese es el mecanismo que se va a recurrir.

El señor COORDINADOR.— A ver, señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero José Ortiz Rivera.— Evidentemente, ha hecho usted una confusión, señor García Bedoya. Busque usted el artículo.

Pero sí me parece pertinente lo que usted manifiesta, Presidente. Y tenga usted por seguro que de inmediato voy a reunirme con el directorio de CORPAC para instrumentar esta fórmula, porque indudablemente abarataría considerablemente. Si habiendo terreno disponible y sí se puede reubicar, pues hay que usar este mecanismo, de lo contrario sería tirar la plata por la ventana.

De manera pues que, señor Presidente, yo le agradezco al contrario su colaboración y voy a reunirme con el directorio –repito- para instrumentar de inmediato este mecanismo.

El señor COORDINADOR.— Un tema adicional, se refiere a las tasaciones. Y lo habíamos puesto en plural dentro del oficio que le dirigimos al señor ministro, preguntando por las tasaciones porque teníamos referencia de que existía más de una.

Según nos refirieron los sindicatos de CORPAC, habría, -por lo menos, dos y eventualmente hasta tres tasaciones distintas. No sé si la asesoría tiene a la mano los montos de las tasaciones que nos habían proporcionado. Eran tasaciones sumamente dispares. Teníamos la referencia de una primera tasación del orden -creo recordar- de 40 millones de dólares, otra de 30, y otra de 150 y otra de 180; o sea, hasta cuatro tasaciones fueron mencionadas, que habían sido extraídas de un informe que había hecho uno de sus antecesores, el entonces ministro de Transportes, Javier Reátegui Roselló.

Entonces, si nosotros queríamos dilucidar, existe solo una tasación de CONATA, existe más de una tasación; en todo caso, ¿cuáles son los montos totales de las tasaciones, tal vez desagregados en la parte industrial agrícola y asentamientos humanos, solamente no entrando en los detalles que ya después vamos a tener, como los ha expuesto el ministro?

Nos interesaría saber si existe más de una tasación de CONATA, si hay diferencias sustanciales entre una tasación y otra, y en todo caso, a qué podría

interpretarse la diferencia entre esas tasaciones, y si existe algún otro tipo de tasación que se hubiera hecho sobre estos terrenos; eso por un lado.

Por otro lado, ¿por qué se estima en 40% por encima de la tasación de CONATA, el adicional que hay que pagar, que nos parece sumamente elevado, no? No sé si eso está establecido. Claro, 40%... Se entiende que CONATA, cuando hace tasaciones para expropiaciones, hace la tasación a precios de mercados; es decir, hace una tasación del justiprecio, ¿no?

Entonces, ¿por qué podría estimarse en que sobre el justiprecio establecido por CONATA haya que elevarle todavía 40% más, además de 10% de intereses? Bueno, los intereses podrían estar justificados en la medida que hubiera un retraso en el pago, ¿no?

Pero, lo que no se entiende y quisiéramos alguna explicación de parte de ustedes es, ¿por qué 40% por encima de las tasaciones de CONATA?

Solo esta pregunta tendría dos partes: Saber si hay más de una tasación de CONATA, y si es así, ¿en qué fechas y por qué montos y a qué se debería la diferencia entrambas. Y saber si hay alguna tasación y también saber por qué, cuál es la justificación de ese 40% sobre el monto establecido por CONATA.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, ingeniero José Ortiz Rivera.—

Yo le agradecería si...

El señor COORDINADOR.— Sí, señor ministro, puede hacer el uso de la palabra el señor García Bedoya.

El señor GARCÍA BEDOYA.— Señor Presidente. Efectivamente, este tema de las tasaciones ha sido un poco manejado por información oficial y no oficial.

En la parte de la información oficial nosotros le hemos solicitado a CONATA, un documento oficial (que lo tengo acá), en el cual, ellos han hecho una historia de las tasaciones a la fecha.

Por ejemplo, en el año 1997 (para ser exacto, el 13 de febrero) CONATA hizo una tasación de los terrenos que en esa época fue solicitado por CORPAC y tuvo una valorización que ascendía a 77 millones 650 mil dólares; ellos hablaban de 993 unidades inmobiliarias en esa época.

Por ejemplo en el año 1997, también, el Ministerio de Transportes solicitó a CONATA que ajustaran ese precio: eso lo solicitaron en el año 1997 con un oficio el 3 de noviembre. El oficio que yo le estoy hablando es del 18 de febrero, primero: y luego, el 3 de noviembre le dicen a CONATA que hagan un ajuste en el precio.

Este ajuste de precios dio como un valor de 40 millones, cero 98.

El señor COORDINADOR.- ¿Por qué extensión?

El señor GARCÍA BEDOYA.- Por las mismas extensiones.

El señor COORDINADOR.- Ajustes.

El señor GARCÍA BEDOYA.— Sí, fueron ajustados.

Ahora, esto obedeció en esa oportunidad y la información que nos ha dado, no por escrito, que nos ha dicho, fue que había solicitado la ministra, en esa oportunidad, que se ajustara porque eran precios de terrenos agrícolas; todavía no estaba considerado de expansión urbana y por eso es que se hizo este ajuste. Pero esto, como le digo, no es carácter oficial. El carácter oficial es lo que dice acá, que se hizo un ajuste a 40 millones.

A partir de ahí, no ha habido ninguna tasación hasta el año 2002, en que se hizo las primeras tasaciones para los predios industriales.

Pero, en el ínterin, señor Presidente, le solicitaron a CONATA que hiciera una estimación. No fue oficial, sino para poder averiguar más o menos -cuánto costaría la expropiación de los terrenos, y de ahí es donde aparece la cifra que usted menciona, de 150 millones de dólares que dijo hace un momento, y que fue con un oficio, el 065 del 2002, del 8 de julio. Pero eso no fue una, digamos, una cifra oficial, sino le pidieron una estimación por unas reuniones de coordinación para valorizar y que se usara como una cifra referencial. No se utilizó, porque además la ley dispone que cuando se va a efectuar la expropiación, tiene que efectuarse recién la tasación, ¿por qué? Porque las tasaciones tienen un tiempo de vigencia. Cuando es en moneda nacional son seis meses, y cuando es en moneda dura es un año.

Por lo tanto, digamos esas tasaciones que se hicieron en el año 97, que son las oficiales, después en el año 2002, recién se han hecho tasaciones oficiales; todo el resto ha sido, digamos, estimar números nada más.

Incluso, los 150 millones fueron que se le agregó ahí los trámites que se iban hacer, porque originalmente fue 120 y llegó hasta 150 por trámites administrativos. Eso está en un ejercicio que yo le acabo de mencionar.

Por lo tanto, recién en julio del 2002 es que se tasan los terrenos para las expropiaciones y estos terrenos industriales. Se tasaron 11, pero solamente se expropiaron nueve.

Y luego, la segunda tasación, que incluso ya hoy día no está vigente y que era para expropiar el Fundo Bocanegra, y que sale 33 millones y que también es oficial; eso no se ha ejecutado todavía la expropiación; por lo tanto, en el momento que se quiera hacer la expropiación de estos terrenos, cuando se consiga todavía instrumento financiero y se articule este programa técnico legal de inversión en cartera que quieren hacer los propietarios, se volverá a tasar para que ellos confirmen esos valores.

Hoy en día —como le dije— terrenos que se llaman de expansión urbano y ya no agrícolas.”

5

Diagnóstico en Comisión Parlamentaria

Quince días antes de la fecha límite para firmar el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, la Comisión de Infraestructura y Transportes del Congreso, remitió un oficio por el cual solicita consulta legal externa a un especialista en derecho aéreo y, a su vez, remitió la documentación técnica y el borrador del contrato. La responsabilidad recayó en el abogado Julián Palacín Fernández quien, luego de revisar dichos textos, entregó un informe de 88 páginas, cuyo resumen se lee a continuación.

Miraflores, 30 de enero de 2001.

Señor Ingeniero
EDUARDO VILLENA VELA
Presidente
Comisión de Infraestructura y Transportes
Congreso de la República del Perú
Presente.-

Tengo el agrado de dirigirme a usted, a fin de expresarle que el día 26 de enero de 2001, la Comisión de su presidencia me remitió la documenta-

ción técnica y el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Al respecto, debo de informarle que a la fecha he revisado el contrato de concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en 88 páginas y soy de opinión que hay que hacerle las siguientes observaciones y modificaciones para su firma final:

COMENTARIOS SOBRE EL CONTRATO DE CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL “JORGE CHAVEZ”

APROVISIONAMIENTO DE COMBUSTIBLE

El contrato en el punto 2.2 “Aprovisionamiento de Combustible” autoriza al Concesionario y en su caso el Operador, la actividad de aprovisionamiento y venta de combustible y aceites en el aeropuerto, para las aeronaves.

Esta es una práctica común en todos los aeropuertos, pero en el caso del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, en el Anexo 5 “Política sobre Tarifas”, se establece en el inciso 1.2. “Servicio Aeroportuarios Prestados.

El problema con este monto máximo de US\$ 0.09 por galón que se autoriza a cobrar, es que elevara el precio del combustible lo que obviamente será trasladado a la línea aérea quien a su vez lo cargara al pasajero, pudiendo en consecuencia tener efectos negativos en la demanda de pasajes afectando la actividad de las compañías de aviación, mas aun la retribución se obtendrá aplicando el porcentaje ofrecido sobre los US\$ 0.09 por galón vendido, lo que hará que el concesionario aplique este monto al precio de cada galón abastecido a fin de no verse afectado económicamente.

Se debe de tener en cuenta el costo del producto turístico peruano y la necesidad que nuestro mercado sea competitivo en el mercado internacional, para lo cual se requeriría de un estudio económico que determine cuantos millones de dólares significa un alza de hasta un 0.09%, costo que las empresas de aviación nacionales y extranjeras, tendrían que asumir y trasladar al usuario a través del billete de pasaje.

II FUERZAS ARMADAS

En la Cláusula 2, punto 2.3 se menciona que todo pago que deberá ser efectuado por las Fuerzas Armadas y que no haya sido satisfecho dentro de los ciento

ochenta (180) días calendarios siguientes a su fecha de pago programado podrá ser deducido por el Concesionario de la retribución del trimestre hasta en un 100 del monto total adeudado, sin incluir impuestos.

Este aspecto debería ser cambiado pues el Concesionario esta en la obligación de cobrar por los servicios que presta a cada uno de los usuarios del aeropuerto y donde están incluidas las Fuerzas Armadas y Policía Nacional, no siendo lógico en consecuencia que por un retraso en el cumplimiento de sus obligaciones el problema se traslade al Estado quien tendría la responsabilidad de hacer efectivo ese cobro a los deudores, disminuyendo el monto que debe percibir. De acuerdo al texto de este punto, se puede apreciar que el Concesionario no se ve perjudicado de ninguna manera por los retrasos en los pagos, lo que no es justo pues en todo caso es este quien debería tener la responsabilidad de efectuar los cobros directamente a las FF.AA y PNP.

III.- La Cláusula 3 VIGENCIA DE LA CONCESIÓN

En el punto 3.3 Prorroga Adicional dice que el concesionario del Aeropuerto debe mantenerlo en todos sus ámbitos en el nivel B de IATA o el que lo sustituya, no mencionando para nada la normatividad de la Organización de Aviación Civil Internacional OACI.

El Perú es parte del Convenio sobre Aviación Civil Internacional o Convenio de Chicago de 1944 y está obligado por su normatividad y por el Anexo 14 — Normas y Métodos recomendados internacionales Aeródromos —, por lo que es fundamental que se haga mención a este Anexo 14.

Considero que sería conveniente que se incluya estas normas OACI, además de las de IATA pues la segunda de las nombradas es una organización privada que representa a las líneas aéreas internacionales, mientras que la OACI es el Organismo Gubernamental creado por el Convenio de Chicago de 1944, del cual el Perú y 185 naciones del Perú son parte.

IV. En la Cláusula 4, CONDICIONES DE PAGO DE LA CONCESION.

En el punto 4.1 Retribución, se indica que el Concesionario pagara la Retribución a OSITRAN quien a su vez la entregara a la entidad del Estado que el Concedente determine, de conformidad con las Leyes Aplicables.

La filosofía con que se llevo a cabo la privatización del aeropuerto “Jorge Chávez”

iba dirigida a que el Estado ya no debía invertir en el desarrollo no solo de este aeropuerto sino también de todos los otros existentes en el país.

Asimismo, el “Jorge Chávez” tradicionalmente ha sido la fuente generadora de ingresos que ha permitido subvencionar a la mayoría de los otros aeropuertos que son deficitarios y si la Retribución tiene un destino que no sea el desarrollo aeroportuario nacional se estará logrando los objetivos de la privatización únicamente con el principal terminal aéreo mas no con los otros que también requieren de un permanente desarrollo y mejoramiento, por lo que hubiera sido mas lógico que los ingresos percibidos vayan a un fondo intangible de CORPAC que sería utilizado exclusivamente para el mejoramiento de la infraestructura aeroportuaria existente así como a la contracción de nuevos aeródromos.

V. En la Cláusula 5, OPERACIÓN DE LA CONCESION

En el Punto 5.6.2.1 Mejoras Obligatorias, se dice que el Concesionario esta obligado a construir una segunda pista de aterrizaje que deberá estar terminada y lista para entrar en operación al final del décimo primer año de vigencia de la Concesión.

Aquí hay una discrepancia que debe ser analizada cuidadosamente pues se considera que el plazo fijado es excesivo y no se ajusta a la realidad.

La pista actual del Aeropuerto “Jorge Chávez” fue construida el año 1960 habiendo sobrepasado por lo tanto los 40 años de operación. El año 1991 ya presentaba deterioros que exigían una reparación a fin mantenerla en condiciones operativas pero por diversas razones el Ministerio de Transportes nunca llevo a concretar la realización de las obras a pesar de las opiniones emitidas por expertos de la CACI. Es recién en Setiembre de 1998 y gracias a un financiamiento del Banco Mundial que se lleva a cabo la reparación requerida, la misma que culminó en Noviembre de ese mismo a no.

La discrepancia radico en que el Estudio Técnico de la reparación establece que la misma le concede a la pista un horizonte de vida de 8 años contados a partir del momento de finalizar la reparación, momento a partir del cual será necesario efectuar una reconstrucción de la misma, lo que implica ponerla fuera de servicio y para lo cual se debería ya contar con la nueva pista.

Si se hace un simple calculo, los 8 años de vida de la actual se cumplen el 2006 y si consideramos que la construcción de una pista toma aproximada-

mente dos años, los trabajos para la nueva deberían iniciarse el 2004 de manera de tenerla lista para entrar en operación el 2006, por lo que esperar hasta décimo primer año de la vigencia de la concesión se considera que es un plazo que no se ajusta a la realidad, mas aun cuando en el punto 5.6.2.1 se dice que en el caso de que los avances tecnológicos existentes al momento en que deba iniciarse la construcción de la segunda pista hagan inútil o parcialmente inútil, la construcción de la misma se podrá modificar o sustituir la obligación del Concesionario de construir la segunda pista.

La afirmación precedente no debería haber sido considerada pues la necesidad de la segunda pista obedece a los estimados de crecimiento del tráfico en el aeropuerto que en algún momento y por muchos adelantos tecnológicos que existan obligaran a contar con dos pistas para operaciones simultáneas.

VI. En la Cláusula 5, OPERACIÓN DE LA CONCESION.

En el Punto 5.9, Licencia de Operación se establece que el Concedente se compromete a que a la fecha de cierre, el Concesionario tenga la Licencia de Operación requerida para operar el aeropuerto.

Teniendo en cuenta que el 14 de Febrero del año en curso, es decir dentro de no más de dos semanas, se deberá producir la fecha de cierre, se requiere la opinión de la CEPRI sobre si para esa fecha se cumplirá con el requisito de que la Dirección General de Aeronáutica Civil DGAC del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción haya otorgado la Licencia de Operación exigida.

VII. La Cláusula 5, OPERACIÓN DE LA CONCESION

Establece en el Punto 5.23 de la Ampliación del Aeropuerto que el área requerida para la ampliación Prevista será entregada al Concesionario dentro del plazo máximo de cuatro (4) años contados a partir de la Fecha de Cierre.

Este plazo se considera excesivo, pues los terrenos requeridos para la ampliación y cuya expropiación ya ha sido aprobada, es necesario que sean entregados al Concesionario en un menor plazo, a fin de permitirle iniciar los trabajos de estudio y diseño de la segunda pista, la misma que como se ha establecido debería construirse y estar terminada en el año 2006.

VIII. La Cláusula 18, MEDIO AMBIENTE.

Establece en el Punto 18.1 Auditoria Ambiental y Estudio de Impacto Ambiental que en un plazo de (12) meses Contados a partir de la Fecha de Cierre, el Concesionario deberá realizar a su propio costo una auditoria ambiental y estudio de impacto ambiental.

Este plazo se considera excesivo y no hay justificación para esperar un año a fin de efectuar estos trabajos que son de importancia fundamental pues la contaminación que se produce en el aeropuerto tiene una serie de consecuencias, sobre todo en el ruido que perturba constantemente a las poblaciones aledañas al aeropuerto.

El estudio de impacto ambiental debería hacerse por lo menos a los tres (6) mes contados a partir de la Fecha de Cierre a fin de permitir adoptar todas las acciones correctivas.

IX. SEGUROS

En la cláusula 20 sobre Seguros el 20.2.2. considera como límite mínimo asegurado la suma de 10 millones de dólares, lo que a mi criterio es insuficiente y debería ser la suma de 100 millones de dólares como límite mínimo por cada siniestro cubierto por las pólizas pertinentes.

Asimismo, se debe de establecer la obligación del concesionario y registrar sus pólizas de seguros y reaseguros en la Dirección General de Aeronáutica Civil del Ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción.

En líneas generales, considero que el desarrollo de la aviación civil peruana en los próximos 30 años, podrá estar seriamente afectada en materia de infraestructura aeroportuaria con el esquema que plantea la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 y la Ley 26917, Ley que crea OSITRAN y especialmente las normas que le resta la autonomía que tuvo CORPAC con el Decreto Legislativo 99 y la Ley

24882, especialmente a aquellas relativas al nombramiento del Directorio que a mi criterio debe ser por Resolución Suprema a propuesta del Ministro de Transportes y Comunicaciones y con participación de el sector turismo.

La pérdida de autonomía económica de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial - CORPAC — afecta el desarrollo de la aviación civil y a

mi criterio puede poner en riesgo el cumplimiento de las obligaciones asumidas por el Perú en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, y especialmente en el Anexo 14, en razón a que los recursos económicos para mantener en funcionamiento la red aeroportuaria nacional tienen que ser dispuestas inmediatamente y en forma directa y no como se pretende en este proyecto de contrato de concesión.

El contrato de concesión a firmar, le da a OSITRAN una super estructura en el manejo económico de los recursos de la privatización afectando seriamente el futuro de los aeropuertos como Cusco, Cajamarca, Trujillo, Iquitos, Tumbes, Arequipa y otros, administrados por CORPAC.

Considero, que el 100% de los recursos económicos de la privatización tienen que ser administrados directamente por CORPAC, que el aprovisionamiento del combustible debe de tener un máximo de 0.03, que no se debe de incluir la cláusula relativa a las Fuerzas Armadas en razón a que concesionario tendrá que cobrar a todos igualmente por los servicios que presta y la segunda pista debe de construirse a los seis años.

Se debe modificar la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú, la Ley 26917 que crea OSITRAN y en todo caso este contrato a firmar tiene que tener en cuenta este organismo que no está capacitado ni tiene la estructura ni el personal profesional altamente capacitado para interferir el desarrollo aeroportuario, OSITRAN debe de ocupar única y exclusivamente de la fiscalización tarifaria.

En síntesis considero de acuerdo a la documentación consultada que los sucesivos ministros de economía desvirtuaron el espíritu de la privatización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, es decir el principio de que el Estado no invirtiera más dinero en el desarrollo de la red aeroportuaria nacional. Con el contrato a firmar se cercena los recursos que requieren CORPAC para desarrollar a infraestructura de aeropuertos, se sobredimensiona a OSITRAN y en líneas generales se destruye la autonomía técnica, financiera y económica de esta empresa estatal de derecho privado organizada como una sociedad mercantil a través del Decreto Legislativo N° 99.

La Corporación se rige por la Ley de Actividad Empresarial del Estado, por la General de Sociedades y por su Estatuto Social.

El mandato social de CORPAC S.A., establece:

- a. Operar; equipar y conservar aeropuertos comerciales abiertos al tránsito aéreo. Incluyendo las dependencias, servicios, instalaciones y equipos requeridos por la técnica aeronáutica de acuerdo con las normas internacionales reconocidas por el Estado Peruano y las disposiciones legales y reglamentarias referentes al funcionamiento de los aeropuertos y sus servicios.
- b. Establecer, administrar, operar y conservar los servicios de ayuda a la aeronavegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y demás servicios técnicos necesarios para la seguridad de las operaciones aéreas en el país.
- c. Establecer sistemas apropiados e idóneos de comunicación requeridos para regular y controlar el tráfico aéreo de sobrevuelo.
- d. Financiar y/o ejecutar proyectos de construcción y remodelación de infraestructura aeroportuaria. conforme al plan de inversión que establezca el Ministerio de Transportes. Comunicaciones. Vivienda y Construcción.

Asimismo, la sociedad podrá dedicarse a cualesquiera otras actividades afines conexas y/o complementarias a su Objeto Social, que sean compatibles con las Sociedades Anónimas y asociarse, con otras entidades, para tal fin observando las disposiciones legales vigentes, previa aprobación de la Junta General de Accionistas.

La red aeroportuaria a cargo de CORPAC S.A. está integrada por 63 Aeropuertos y/o Aeródromos a nivel Nacional.

La aeropolítica aeroportuaria nacional es integral y los recursos del concesionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez deben ser administrados directamente y 100% por CORPAC, de lo contrario se está afectando los principios que rigen la prestación de los servicios de transporte aéreo internacional y se pondría en nesgo el cumplimiento de las obligaciones internacionales del Perú previstas en el Art. 15 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, que consagran el principio de la "rapidez" de la navegación aérea, para lo cual se requiere la administración de recursos sea inmediata y no como plantea este proyecto de contrato de concesión, además del Anexo 14 al Convenio sobre Aviación Civil Internacional Normas y Métodos recomendados internacionales Aeródromos.

Por último, considero que para el crecimiento del mercado peruano sería importante en este contrato se establezca la obligación de la autoridad de aeronáu-

tica civil del Perú de implementar una política aérea de cielos abiertos, lo cual beneficiará al turismo receptivo peruano, al concesionario y al Estado peruano en razón de que le aumentará el movimiento de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Sin otro particular, me valgo de la presente para saludarlo y expresarte las consideraciones de mi más alta y digna estima personal.

Atentamente,

Julián Palacín Fernández
Abogado - Reg. CAL 7633 - L.E. 07837587
Asesor Externo Comisión de Infraestructura y Transportes
Congreso de la República del Perú

Luego de la emisión de la consulta se sugirió que el Estado realizara addendas al contrato base con las observaciones formuladas por la Comisión de Infraestructura y Transportes y de la Sub-comisión investigadora, especialmente en el caso del combustible de aviación que crearía un sobrecosto de 0.09 centavos de dólar, encareciendo el mercado turístico peruano a través de una tasa que significaba un pago a cargo de las líneas aéreas y los pasajeros.

El consultor subrayó el hecho que tanto Copri y Cepri en sus estudios no supieron fundamentar ni exhibir los estudios económicos, financieros del impacto de esa tasa, ni la cuantificación en millones de dólares en los próximos 30 años (tiempo de la concesión), cuyo estimado era de unos 500 millones de dólares sólo en ese rubro.

6

Interrogatorio parlamentario al ministro Alberto Pandolfi

8-2-2001

- 1.- Infórmenos que carteras ministeriales desempeñó desde 1997.
- 2.- ¿Cuándo empezó el proceso de privatización del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.
- 3.- Usted como primer ministro ¿le propuso al presidente Alberto Fujimori, el nombramiento del señor Francisco García Calderón Portugal, como presidente de CORPAC el 14 de febrero de 1997?

- 4.- ¿A qué grupo económico privado pertenece el señor Francisco García Calderón Portugal?
- 5.- ¿Qué cargos desempeñó en la CEPRI CORPAC el señor Francisco García Calderón Portugal y qué cargos desempeña actualmente este señor en la Junta General de Accionistas de CORPAC?
- 6.- ¿Qué nos puede informar sobre el tema de los terrenos que no se han expropiado aún para la segunda pista del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez y explíquenos si usted alguna vez conversó este tema con Francisco García Calderón Portugal?
- 7.- ¿Cuándo, en qué circunstancias y en qué año usted tomó conocimiento, sea como primero ministro o ministro de Transportes, del requerimiento para expropiar los terrenos adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?
- 8.- ¿Era usted conciente que la demora en la expropiación de estos terrenos podría originar una subida en el precio que tendría que pagar el Estado sobre todo luego del concesionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?
- 9.- ¿En qué fecha el gobierno de Fujimori dio la nueva ley de expropiación a través de la cual la valorización de los terrenos a expropiar se hace por el valor comercial y no de aranceles, en razón de que esta ley ha originado que el Estado ya no tenga que pagar el valor de arancel por estos terrenos sino 20 veces más?
- 10.- ¿Tiene conocimiento que el señor Francisco García Calderón Portugal despidió en forma intempestiva a la doctora Mirna Flores, encargada de la valorización de los terrenos a través de CONATA, por el hecho de que esta doctora se habría negado a darle información pormenorizada sobre las valorizaciones efectuadas al señor Francisco García Calderón Portugal?
- 11.- ¿Tiene usted conocimiento que la doctora Myrna Flores, que será citada por nuestra Comisión, fue renunciada, no obstante de tener un nombramiento por Resolución Suprema?

CASO EL RADAR

- 12.- El radar del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez fue comprado en di-

ciembre de 1996, cuando usted era primer ministro, dicha compra fue realizada por el ministerio de Transportes, Comunicaciones, Vivienda y Construcción, en un plazo récord no mayor de 20 días, desoyendo las impugnaciones de las otras empresas participantes.

- 13.- ¿Sabía usted que el radar no fue entregado a tiempo y que los plazos previstos en el contrato se vencieron largamente sin haber aplicado penalidades?
- 14.- ¿Sabía usted que el modelo de radar que se estaba adquiriendo el SR12 era un modelo prototipo jamás utilizado en otro aeropuerto del mundo, motivo por el que presentó toda una serie de fallas que trajeron como consecuencia la no aceptación del mismo a pesar de las presiones provenientes del MTC para que se produjese dicha aceptación?
- 15.- ¿Sabía usted que el radar aún presenta problemas de software y que en el mes de febrero deberá salir de servicio, por tener su antena en un completo estado de corrosión y que al salir de servicio deberá volverse al control manual, con el consiguiente gasto de combustibles para las aeronaves de líneas aéreas además del peligro que implica volver a que los operadores lleven a cabo el control del tránsito aéreo de manera manual habiendo perdido la eficiencia en este tipo de manejo por estar acostumbrados a una operación automática?
- 15.- ¿Por qué la primera comisión nombrada para recepcionar el radar se negó a hacerlo y tuvo que lograrse una nueva para llevar a cabo dicha recepción?
- 16.- ¿Sabe usted que el radar peruano le costó mas de medio millón de dólares?

PRIVATIZACIÓN

- 17.- Siendo usted ministro de Transportes ¿llevó al señor José Luis Harmes como su asesor principal?
- 18.- ¿Por qué si el señor Harmes no tenía experiencia en el sector aéreo, usted lo convirtió, primero, en Director de Transporte Aéreo, encargado luego Director de Aeronáutica Civil, luego presidente de CORPAC y luego miembro de la CEPRI CORPAC que otorgó la buena pro al consorcio ganador?

- 19.- Usted dejó de ser ministro de Transportes el 28 de julio del año 2000, sin embargo en el diario oficial El Peruano, se publica una Resolución a través de la cual el presidente Fujimori y usted nombran a José Luis Harmes como Director de Aeronáutica Civil por cuatro años.
- 20.- ¿Qué relación personal o familiar tiene usted con el señor José Luis Harmes?
- 21.- Su despacho propuso al Congreso de la República la Ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil del Perú que establece que el Director de Aeronáutica Civil del Perú, en su artículo 8.3 que la Dirección General de Aeronáutica Civil esté a cargo de un director por un periodo de 4 años renovables por idéntico periodo.
- 22.- ¿Cuál es la razón técnica por la que usted propuso que un funcionario público debía de ser nombrado por cuatro años y por qué no aceptó el requisito exigido por la Asociación Peruana de Empresas Aéreas APEA, la Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo del Perú, y el Comité de Transporte Aéreo de CONFIEP en todo el caso el Director General de Aeronáutica Civil, tenga 25 años de experiencia en transporte aéreo, aviación civil y comercial?
- 23.- ¿Sabía usted que el director de Seguridad de Vuelo y Personal Aeronáutico, señor Garios Antoniulli, nombrado por usted en este cargo en la Dirección de Aeronáutica Civil cuando usted era el ministro de Transportes, tenía y tiene un proceso penal en el Poder Judicial por tráfico de armas en perjuicio del Perú durante el conflicto con el Ecuador?
- 24.- ¿Tenía el señor Carlos Antoniulli, tenía alguna relación de parentesco con el ex ministro de justicia Antoniulli?
- 25.- ¿Cuántas veces se reunió usted con Vladimiro Montesinos?
- 26.- ¿Conversó usted alguna vez con Vladimiro Montesinos sobre los postores del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez?
- 27.- ¿Viajó usted a Alemania días después de que la CEPRI CORPAC integrada por el señor José Luis Harmes, otorgara el concesionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez al consorcio alemán?

28.- ¿Por qué motivos fue a Alemania?

29.- ¿Cuántas veces viajó a Alemania en los últimos 4 años?

30.- ¿Conoce usted o ha conversado con algunas de las personas del consorcio Frankfurt, Bechtel Cosapi?

7

Hablan controladores

San Miguel, 09 de Febrero de 2001

Señor Director Revista CARETAS

Presente.-

Ref.: CONCESIÓN DEL AEROPUERTO INTERNACIONAL JORGE CHAVEZ.

La Asociación de Controadores de Tránsito Aéreo -ACTA PERÚ- institución que agrupa a especialistas que brindan el servicio de control de tránsito aéreo en nuestro país, con seguridad, orden y fluidez, y que tienen en sus manos prevenir accidentes de aviación; frente a la versión difundida en su distinguida revista, en el artículo titulado "Volando Bajo", aparecida en la página 73 de la Edición N° 1656 del 08 de febrero del 2001, nos permitimos opinar lo siguiente en vista de haber participado en la Sub Comisión investigadora del Congreso de la República, que está estudiando el Contrato de la Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

- 1.- Las opiniones vertidas por nuestra institución, ante la Comisión presidida por el congresista Jorge Pollack, han sido netamente de carácter técnico.
- 2.- Nuestra institución el día de ayer, 08 de febrero del 2001, participó como invitada en la Sesión en la que el ex ministro ingeniero Pandolfi fue interrogado respecto a la compra que debió hacer el Estado de los terrenos adyacentes al Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para la construcción de la Segunda pista a precio de arancel, Sesión en la que quedó evidenciado que el gobierno fujimorista retrasó esta compra y cambio la ley de expropiaciones, lo que ha originado que el Estado tenga que pagar dichos terrenos a valor comercial, lo que significará un desembolso adicional de más de 100 millones de dólares. En esta sesión hicimos pública la felicitación al mencionado congresista investigador por mostrar en todo momento su preocupa-

ción en que el trabajo realizado en esa Comisión se encuentre al margen de cualquier interés político y se centre completamente en la búsqueda de los intereses del país.

- 3.- Pensamos como la Sub-Comisión que el contrato de concesión debe ser firmado, pero a la vez revisado y mejorado con posibles Addendas en lo que concierne a aspectos técnicos que inclusive el día de ayer 08 de febrero del 2001, el ingeniero Pandolfi reconoció que esos aportes importantes deberían ser dirigidos de inmediato a sus respectivas sub-comisiones para su reconsideración.
- 4.- Nuestra institución respalda la posición del asesor jurídico externo de la Sub-comisión, doctor Julián Palacín Fernández, en lo referido que el 100% de las regalías a pagar por el concesionario sean dirigidas directamente a CORPAC S.A. quien deberá seguir teniendo los recursos necesarios para mantener la red de los 62 aeropuertos de provincias, así como el mantenimiento de todos los servicios de aeronavegación, entre otras aseveraciones que denotan por parte del asesor referido la defensa del interés nacional y de los trabajadores de CORPAC, y coincidimos también con su opinión de la necesidad de que la segunda pista se debió pactar para el 2006 y no para el 2012 como dice el contrato por las razones técnicas expuestas a esta comisión.

Una prueba del éxito de la Sub Comisión Investigadora y de las razones jurídicas de los informes del Asesor fue que se han comenzado a revisar las cláusulas lesivas, una de ellas la de la gasolina en donde ya no será aumentado la gasolina de aviación a US\$ 0.09 por galón de combustible sino que será mantenido al actual nivel de US\$0.03 más IGV lo que significa un ahorro de varios millones de dólares mensuales para las empresas de aviación y para los turistas nacionales y extranjeros quienes son en definitiva a quienes se les iba a trasladar este costo.

Estamos seguros que las demás observaciones van a ser subsanadas y que quienes pretendieron politizar se habrían quedado sin piso y que en todo caso en los últimos días se han escrito páginas gloriosas en la defensa de la aviación civil peruana la cual tiene defensores/que no claudicarán frente a principios que no se negocian.

Atentamente,

Luis Rivera
Presidente
Asociación de Controladores de Tránsito Aéreo

Firme alegato desde CORPAC**MTC/CQP.PAC PD-011-2003**

Callao, 23 de enero del 2003

Señor

LUIS GUIULFO ZENDER

Director Ejecutivo.

PROINVERSION

Presente.-

De mi consideración:

Es grato dirigirme a usted en relación con el proceso de Promoción de la Inversión en los Aeropuertos Regionales, el mismo que viene siendo ejecutado por PROINVERSION de acuerdo al detalle que aparece publicado en la página web correspondiente.

Sobre el particular y de la lectura de la mencionada página hemos tomado conocimiento que el Consorcio Consultor Internacional Currie & Brown/Masons llevó a cabo la actualización de los Estudios Definitivos de Factibilidad para la Construcción de un nuevo Aeropuerto Internacional en la localidad de Chinchero en Cusco denominado "AIC", indicándose también que el mencionado Consorcio llevó a cabo la elaboración del denominado Plan Maestro de Promoción de la Inversión en los Aeropuertos Regionales, debiéndose puntualizar que CORPAC no tuvo ninguna participación ni se requirió su opinión con respecto al documento presentado por el consultor.

Sin embargo, al no conocer el contenido del estudio presentado por Currie & Brown/ Masons y con la finalidad de hacer aportes que ayuden en el esfuerzo de vuestra organización por llevar a cabo un exitoso proceso de promoción de la inversión, se obtuvo una copia del mismo a fin de analizarlo y establecer su utilidad en el proceso que PROINVERSION viene desarrollando, mas aun teniendo en consideración que CORPAC actor principal del mismo, cuenta con al personal profesional mas capacitado en el campo aeroportuario y tiene por lo tanto la obligación de emitir su opinión.

Por lo expuesto y luego del análisis realizado se ha llegado a las siguientes conclusiones:

1. La empresa Currie & Brown/Masons no ha cumplido a cabalidad con los Términos de Referencia establecidos por PROINVERSION al no haber presentado los estudios completos solicitados que permitan considerar al documento presentado como el Estudio Definitivo de Factibilidad para la Construcción del nuevo Aeropuerto Internacional en la localidad de Chinchero en Cusco (AIC), motivo para el cual se convocó al concurso internacional.
2. En el caso de Chinchero no se han presentado los planos de Espacios Aéreos, Estudio de la Rosa de Vientos, Topografía general de la zona donde se construirá el aeropuerto, procedimientos de aproximación y despegue, estudios operacionales y el Plan Maestro que permitan validar la ubicación del sitio y descartar las divergencias que existieron anteriormente, limitándose el trabajo presentado a una declaración de que sí es factible construir el AIC sin el menor sustento técnico de acuerdo a lo establecido en las Normas y Métodos Recomendados por la OACI en el Anexo 14, Aeródromos.
3. Las proyecciones de tráfico aéreo están incompletas y no contienen ningún tipo de análisis.
4. Se establece como punto de saturación para el Aeropuerto Internacional “Velasco Astete” (AIVA) la cantidad de 1’900,000 pasajeros, desconociendo de dónde o cómo han establecido ese número, aunque de la lectura del documento se deduce que han empleado las recomendaciones del Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la IATA quienes en su Manual “Airport Capacity/Demand Management” proporcionan una guía de las técnicas empleadas para incrementar la capacidad de los aeropuertos y reducir la congestión. No se presenta un detallado análisis de la demanda que permita llevar a cabo de manera técnica la determinación del punto de saturación.
5. No se indica el tiempo estimado para alcanzar el punto de saturación del AIVA, aunque se puede deducir que el mismo nunca será menor a los 20 años, desde el momento en que sugieren que la concesión del mismo sea por el plazo mencionado, cifra muy optimista que no se ajusta a la realidad de lo que podría ocurrir si este punto se alcanza más allá del plazo considerado, mas aun si se tiene en cuenta que hoy este aeropuerto moviliza una cantidad ligeramente superior a los 700,000 pasajeros al año y que será necesario un incremento de 500,00 hasta llegar al 1’200,000, momento en el que recién se llevarán a cabo los análisis técnicos de detalles comple-

mentarios y al alcanzar el 1'600,000 iniciar las obras de construcción, de manera de iniciar las operaciones en el AIC al llegar al 1'900,000.

6. No aclara ni da solución a los conflictos existentes con los anteriores estudios para la construcción del AIC como son por ejemplo las limitaciones en los espacios aéreos, manteniéndose la duda de si se podrán cumplir con las recomendaciones de OACI en el Anexo 14 en el sentido que el coeficiente de utilización de un aeródromo no debe ser inferior al 90%.
7. No se han considerado ni presentado estudios que permitan establecer cual será la demanda de carga.
8. No se presenta un análisis detallado que justifique las mejoras propuestas para el A1VA, lo que hace suponer que no las estudiaron ni analizaron limitándose a reproducir lo que establece el Plan Maestro del Aeropuerto del Cusco elaborado en CORPAC que considera por ejemplo para la Segunda Etapa 2002-2005 la ampliación de la pista de aterrizaje en una longitud de 400 metros, sin explicar si esta ampliación tiene incidencia en el punto de saturación.
9. El trabajo presentado como el Plan Maestro de Promoción de la Inversión en los Aeropuertos Regionales AR, no es tal, pues se limita a considerar una relación de los aeropuertos que a su criterio deben ser concesionados y bajo un esquema que no es explicado de manera detallada.
10. La información contenida como Tarea 2, "Preparación del Plan Maestro para la Entrega en Concesión de los Aeropuertos Regionales", al presentar los Anexos denominados "Obras propuestas para los próximos 20 años", incluye copia de algunas páginas de los Planes Maestros Aeroportuarios elaborados en CORPAC por un experto OACI en Planificación Aeroportuaria, no conteniendo en consecuencia ningún elemento nuevo a lo ya conocido.

Cabe destacar que un 90% de este "Estudio" cuyo monto pagado por el Estado Peruano no es de nuestro conocimiento, contiene información estratégica y confidencial de CORPAC la que según se me informa fue entregada -por orden del entonces Gerente General de la Corporación -CORPAC -señor Robert Me Donald, a consultores de Currie & Brown que estuvieron en Lima, en el mes de mayo del 2002, fecha en la que este funcionario se desempeñaba como gerente general de CORPAC y funcionario de Proinversión en el área de concesionamiento de los aeropuertos regionales.

11. En lo referente al modelo de concesión propuesto, se puede mencionar.
 - a. El paquete de privatización sugerido que considera al AIVA-AIC y 17 aeropuertos regionales (AR) no ha sido analizado de manera detallada, quizás por desconocer la realidad socioeconómica del Perú, y no se explica en el estudio cómo es que la relación considerada se adecua a los actuales y futuros requerimientos del país.
 - b. La inversión indicativa de 310 millones de dólares americanos para todos los aeropuertos considerados en el Estudio no se ajusta a la realidad pues ella excedería ampliamente lo estimado y como dato referencial puede mencionarse que en el caso del AIC la pista de aterrizaje que deberá tener -no menos de 3,500 m. de longitud por 45 m. de ancho tendría en la actualidad un costo superior a los 90'000,000 de dólares americanos a lo que deben agregarse las calles de rodaje, plataformas de estacionamiento, edificio terminal y equipamiento aeroportuario como por ejemplo las ayudas a la navegación, todo lo cual superaría la inversión total estimada para la totalidad de aeropuertos previstos en el estudio, es decir el AIC y los 17 AR.
 - c. Se estima que el modelo de concesión planteado, donde el operador diseña, construye, financia y opera, no ha sido estudiado en profundidad analizando la realidad socioeconómica del Perú, siendo el planteado uno de los esquemas clásicos que se utilizan en el mundo, no habiendo tenido en cuenta que cada proceso privatizador no necesariamente debe seguir un modelo preestablecido sino que cada cual es una realidad distinta que requiere adecuarse a los intereses y necesidades de cada país.
 - d. El esquema de concesión sugerido no debe ser tenido en consideración sin llevar a cabo previamente un estudio mas profundo que se podrá realizar cuando se cuente, con información confiable que permita sustentar el modelo económico, identificando así las alternativas que mejor se adecuen a los intereses nacionales.
 - e. La constitución de un Fondo Fiduciario con los montos que hoy corresponden a CORPAC por la concesión del Aeropuerto Internacional "Jorge Chávez" destinados al pago de la cuota anual a la empresa que gane la concesión y a subsidiar los aeropuertos no concesionados, no es otra cosa que decretar la desaparición de la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial y subvencionar expresamente a las empresas extranjeras que ganen el

concesionamiento con los recursos que el Estado tiene hoy asignados por ley a favor de CORPAC.

- f. El planteamiento de que los aeropuertos no concesionados se municipalizan o militarizan, dependiendo del caso, financiados con el Fondo Fiduciario, demuestra un total desconocimiento de la realidad socioeconómica del país.

En base a lo expuesto en los párrafos precedentes, se concluye que el documento presentado por el Consorcio Consultor Internacional Currie & Brown/Masons:

- a. No son los Estudios Definitivos de Factibilidad para la Construcción de un nuevo Aeropuerto Internacional en la localidad de Chinchero en Cusco denominado "AIC".
- b. Mantiene los conflictos de puntos básicos como son las limitaciones en los espacios aéreos.
- c. Demuestra un desconocimiento de la realidad nacional y no se adecua a las necesidades y prioridades establecidas por el Gobierno.
- d. No contiene una evaluación de los criterios y parámetros que fueron motivo de controversias anteriores, no cumpliendo por lo tanto con los alcances del contrato.
- e. Sus planteamientos en lo referente a la construcción del AIC y la entrega en concesión de 17 Aeropuertos Regionales se aleja de la política del gobierno de dotar al Cusco en un plazo prudencial de un nuevo aeropuerto internacional.
- f. Significa en la práctica la desaparición de CORPAC, no definiendo además cuál sería la política a seguir para continuar con el desarrollo de una red aeroportuaria a nivel nacional.

Además, es de sumo interés para CORPAC conocer cual es la posición final de PROINVERSION con respecto al Estudio mencionado, así como si se seguirá el esquema planteado por Currie & Brown/Masons o es que hay un cambio de orientación y si fuera así y se piensa ahora en un esquema diferente, deseáramos tomar conocimiento del mismo, pues como se ha indicarlo al inicio de este documento, CORPAC es actor principal del proceso de promoción de los Aeropuertos Regionales y requiere saber cual es la política que se seguirá, a fin

de poder colaborar con ustedes en todo lo que esté a nuestro alcance y evitar de esa manera que se cometan errores que pudieran traer consecuencias negativas para el desarrollo aeronáutico del Perú.

Cabe agregar que el día de ayer en el programa Rumbo Económico de CANAL N, cuya transcripción le adjunto, se dio una noticia ante una supuesta crisis del sector aeroportuario nacional y según la fuente del “ejecutivo” se estaría por dar el visto bueno a la entrega en concesión del control del tránsito aéreo nacional.

Al respecto, no existe ninguna crisis y los aeropuertos son seguros y en todo caso se requiere que FONAFE haga entrega a CORPAC de los fondos retenidos por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, para continuar con el equipamiento y re-equipamiento de nuestros aeropuertos según, lo hemos solicitado.

Ningún accidente de aviación ocurrido en el Perú en los últimos años fue responsabilidad de CORPAC y lo que estamos percibiendo es que existen intereses económicos, los mismos que se estarían manifestando subrepticamente a través de una campaña que pretende satanizar el funcionamiento de los aeropuertos por el trágico accidente de aviación de TANS en Chachapoyas, distorsionando las reales causas del mismo que por todos los indicios existentes sería simplemente una “falla humana”. De esta forma se está desviando la atención sobre la investigación de las reales causas trasladándolas a la red aeroportuaria nacional y sus radioayudas, lo cual nos ha merecido la aclaración correspondiente ante los distintos medios de comunicación.

Estos hechos además de afectar posiblemente la imagen internacional del Perú, ya que nadie quiere viajar a un país en donde irresponsablemente los medios de comunicación a través de fuentes poco confiables expresan que los aeropuertos no son seguros, podría afectar la valorización del activo de los aeropuertos regionales, ya que cuanto más se distorsione la realidad, menos costarían los bienes del Estado a concesionar, lo que ha originado que el congresista Alcides Llique de Perú Posible, plantee ante el pleno del Congreso el pasado 23 de enero del 2003, el “nombramiento de una comisión investigadora.

La ley 27261, Ley de Aeronáutica Civil vigente establece en el Art 9 inciso j) que el establecimiento, administración, operación y conservación de las ayudas a la navegación, radiocomunicaciones aeronáuticas y control de tránsito aéreo están reservadas al Estado.

En el Derecho Comparado vemos que los servicios de control de tránsito aéreo que están relacionados con los objetivos nacionales relativos a la seguridad y la defensa nacional y especialmente la lucha contra el narcotráfico nacional e internacional, están a cargo del Estado en la gran mayoría de países del mundo como Chile, Bolivia, Ecuador, Brasil, Argentina, Estados Unidos, Francia, Alemania y prácticamente todos los países del mundo.

La única excepción sería Nueva Zelanda que es una isla y Canadá que lo ha hecho bajo un esquema muy especial como es la creación por parte del Estado de la empresa privada sin fines de lucro denominada NAV CANADA.

Considero que por las razones expuestas en el punto 13 de “seguridad nacional y represión del narcotráfico internacional” no es conveniente el concesionamiento del control del tránsito aéreo, las ayudas a la navegación aérea y las radiocomunicaciones aeronáuticas y en todo caso de tomarse esa decisión tendría que modificarse la Ley de Aeronáutica Civil del Perú, Ley N° 27261 vigente.

Dentro de este contexto le remito la grabación en VHS de la presentación del señor viceministro de Transportes al Congreso de la República, la misma que se realizó el jueves 23 de enero del 2003, con motivo del informe sobre el accidente de aviación de Chachapoyas a fin que su Despacho pueda conocer las opiniones de los distintos grupos políticos en relación al apoyo expreso que se dio a la gestión aeroportuaria de CORPAC a nivel nacional.

Deseo recordarle que CORPAC antes del concesionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez era una empresa del Estado eficiente que dio hasta 30 millones de dólares anuales de utilidad neta, gran parte de cuyos recursos se destinaban a los aeropuertos de provincias como el Aeropuerto de Cusco que hoy es orgullo de CORPAC y el único que tiene puentes de embarque (mangas) en el Perú.

CORPAC tiene responsabilidad de administrar 52 aeropuertos a nivel nacional por lo que depende de los ingresos que le corresponde de acuerdo a lo establecido en el contrato y que son un porcentaje de lo que percibe el Estado por el concesionamiento del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Estos recursos son utilizados para subvencionar dentro del rol subsidiario del Estado a la mayoría de los aeropuertos de las distintas regiones del país que no son rentables por el escaso tráfico, pero que tienen una función social y de aporte fundamental al desarrollo del país.

Cabe agregar que si CORPAC en estos dos últimos años hubiera podido operar

el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez con el sustancial incremento de tarifas en todos los servicios que el contrato de concesión le ha permitido a LAP, de acuerdo a nuestros cálculos, hubiera generado utilidad por más de 40 millones de dólares anuales y por un total de 80 millones de dólares, los mismos que hubieran servido para invertir en el desarrollo y equipamiento de los aeropuertos de provincias.

Por último, es importante que ustedes tomen conocimiento que la empresa estatal similar, a CORPAC propiedad del Estado español que explota los aeropuertos en España es AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) da cientos de millones de dólares en utilidades al igual que la estatal INFRAAERO en Brasil.

Aprovecho la oportunidad para reiterarle los sentimientos de mi mayor aprecio y estima.

Atentamente,

Dr. Julián Palacín Fernández
Presidente del Directorio CORPAC

9

Cuestionando addendas*

MTC/CORPAC PD-084-2003
Callao, 30 de abril de 2003

Señor Ministro
JAVIER REATEGUI ROSSELLO
MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES
Presente.-

Por intermedio de la presente me dirijo a Ud. Señor Ministro, con relación al Oficio N° 174-2003-MTC/02, remitido por el Sr. Vice Ministro de Transportes, en el que manifiesta que debido a la modificación del numeral 10.3 de las Bases Consolidadas para la Licitación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, producida por efecto de la suscripción del Addendum N° 03 al Contrato de Concesión para la Construcción, Mejora, Conservación y Explotación del Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”, convocarán a una reunión con el objeto de poder celebrar un Convenio “... en el marco de un plan de desarrollo aeroportuario de

corto y mediano plazo elaborado en conjunto, bajo la coordinación del Despacho Vice Ministerial...”.

Al respecto manifiesto a Ud. lo siguiente:

Con fecha 30.09.2002, el Ministerio de Transportes y LAP S.R.L suscribieron el Addendum N° 03 al Contrato de Concesión para la Construcción Mejora, Conservación y Explotación de! Aeropuerto Internacional “Jorge Chávez”.

Mediante dicho Addendum, las partes pactaron la modificación del numeral 5.23 del Contrato de Concesión citado en el párrafo precedente, cambiando el plazo para la entrega del área requerida para la ampliación del Aeropuerto así como adicionando el párrafo siguiente:

“A efectos de cumplir con lo dispuesto en el presente numeral, el Concedente se encuentra facultado a redistribuir los recursos provenientes de los ingresos generados por la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, a que se refiere el numeral 10.3 de las Bases Consolidadas de la Licitación Pública Especial Internacional para la concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (agosto 2000).”

Mediante la suscripción del Addendum N° 03, las partes pretenden modificar las Bases Consolidadas que dieron origen al Contrato de Concesión, sin embargo debe tenerse en consideración que por imperio de la disposición contenida en el artículo 23 del TUO de las Normas con rango de ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos (en adelante el TUO), las bases de las Licitaciones Públicas Especiales son aprobadas por las PROMCEPRI. Asimismo, dicho artículo establece que es en las Bases en donde se determina el destino y la utilización de los recursos que se puedan generar por efecto del otorgamiento de la concesión. Consecuentemente cualquier modificación que se pretendiera realizar a estas debería revestir la forma de una norma legal de jerarquía equivalente o superior a aquella que las aprobó. El Acuerdo de las partes no reviste esa jerarquía y por consiguiente no es suficiente para hacer efectiva tal modificación.

Si bien es cierto que las Bases Consolidadas constituyen parte integrante del Contrato de Concesión, esto no implica que dicha declaración acarree como consecuencia el reconocimiento a las partes de prerrogativas para modificar las disposiciones contenidas en éstas, puesto que debido a su carácter y a la fuente de su aprobación, las bases constituyen normas reglamentarias que vinculan a

las partes constituyéndose en derecho objetivo, por consiguiente no modificables por acuerdo de ellas.

Por otro lado, partiendo del precepto contenido en el artículo 62° de la Constitución Política, que establece "... Mediante contratos-ley, el Estado puede establecer garantías y otorgar seguridades. No pueden ser modificados legislativamente, sin perjuicio de la protección a que se refiere el párrafo precedente...", podemos enunciar que, tratándose de los contratos-ley, el marco legislativo aplicable a estos, será el que se encontraba en plena vigencia al momento de su perfeccionamiento y permanecerá inmutable aun cuando dichas normas fueran objeto de modificación posterior.

La inmutabilidad del marco normativo y sus disposiciones alcanza, a nuestro entender, a preservar éste inclusive en contra de los pactos que con posterioridad pudieran establecer las partes; si alguno de estos pactos colisiona con dicho marco normativo devendría en ineficaz por atentar contra la inmutabilidad expuesta.

Ahora bien, las Bases Administrativas para la Licitación Pública Internacional Especial para la Entrega en Concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez, fueron aprobadas mediante Acuerdo de la COPRI de fecha 23.08.2000 en uso de las atribuciones conferidas en el artículo 23 del Texto Único Ordenado de las normas con rango de Ley que regulan la entrega en concesión al sector privado de las obras públicas de infraestructura y de servicios públicos aprobado por Decreto Supremo N° 059-96-PCM.

Como es de verse, las Bases aludidas forman parte del marco normativo dentro del que se llevó a cabo la Licitación Internacional para la entrega en concesión del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez. Fue dentro del convenio normativo establecido por las aludidas Bases que se adjudicó la Buena Pro en la citada Licitación y se suscribió el correspondiente Contrato de Concesión.

Reiterarnos que si bien es cierto que las Bases tantas veces citadas, se consideran parte integrante del Contrato de Concesión mismo, esta declaración no les quita el carácter de marco normativo del contrato-ley y por consiguiente, no las sustrae de la inmutabilidad con que las respalda el artículo 52ª de la Constitución Política.

Se podría argumentar en contrario esgrimiendo que las partes, en ejercicio de su libertad contractual, se hallan en la posibilidad de modificar consensualmente

el contenido del contrato suscrito por ellas; sin embargo, esta libertad contractual no es suficiente cuando se trata de modificar las normas legales (dentro de estas las Bases de la Licitación) vigentes al momento de la celebración del contrato, tal como expusimos líneas arriba. Es más, las partes contratantes -el MTC y LAP- no pueden modificar vía una addenda un tema contenido en las Bases de la Licitación Internacional que no es parte de la relación contractual entre ellos, es decir las normas contenidas en las Bases referidas al destino de los fondos provenientes de la Retribución por la Concesión del Aeropuerto.

Por lo expuesto, Señor Ministro, es obligación del suscrito en su condición de Presidente de CORPAC SA, informar que la posición legal de la Corporación es que el Addendum N 3 al Contrato de Concesión para la construcción, mejora, conservación y explotación del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez que pretende incluir una modificación al punto 10.3 de las Bases, tratando de alterar de esta manera el marco normativo aplicable al Contrato de Concesión en abierta contravención de lo dispuesto en el artículo 62° de la Constitución Política y las disposiciones del TUO, resulta un pacto nulo y por consiguiente ineficaz en dicho extremo, cuanto más si existen argumentos operativos, funcionales y financieros referidos a la necesidad de destinar los recursos de la concesión a mantener la operatividad de todos los aeropuertos de provincias a cargo de CORPAC S.A, sustento que ha sido expuesto en amplios informes emitidos por la Administración de la empresa que señalan el grave riesgo operativo en que se incurre en caso de no contar con dichos recursos.

Atentamente,

Dr. Julián Palacín Fernández
Presidente del Directorio

.....

*Por extraña “coincidencia” Palacín Fernández fue renunciado de la presidencia del Directorio de Corpac, ese mismo 30 de abril del 2003. El ministro de Transportes, Javier Reátegui y su operador Richard Díaz (de quien dijo El Comercio, a posteriori: Revelan que viceministro Díaz favoreció a Zevallos, 29-11-2004), se libaban de ese modo de alguien que había advertido sobre el peligro de arrebatarle recursos a Corpac como fuera autorizado por la Addenda 3. Corpac desvalorizaba así su capital. Además, se avalaba a LAP con los ingresos del Jorge Chávez que son del Estado peruano.

De nada valió el pronunciamiento multipartidario congresal que fuera publicado por La República, a página completa, y por el cual, como pocas veces ocurre,

la representación nacional remitía carta al presidente Toledo y destacaban el respaldo y reconocimiento a la dinámica labor de Julián Palacín Fernández en la presidencia de Corpac. Luego advino, un experto en artes ocultas, a Corpac, pero esa historia está aún por contarse, y sus protagonistas, deben acabar sus días en la cárcel. O fusilados.

VI

A) DESMANES DE ALTERRA EN COSTA RICA

En Informa-tico.com, edición 140 del 12-3-2007 se consigna la siguiente entrevista que da cuenta, in extenso y con detalles, de las irregularidades que protagoniza la concesionaria del Juan Santa María, Alterra. Un caso con similitudes asombrosas al Perú.

Gobierno le tolera toda clase de irregularidades

Alterra sigue haciendo lo que le da la gana con el aeropuerto, denuncia diputado

El Partido Acción Ciudadana (PAC) presionará al Gobierno para que obligue al consorcio Alterra a cumplir el contrato de concesión del aeropuerto internacional Juan Santamaría, caso contrario que lo saque del país, manifestó el diputado Marvin Rojas. “Da vergüenza” -dijo por su parte el jurista Juan José Sobrado- que tres gobiernos consecutivos hayan sido complacientes con la compañía, lo cual da “mucho que pensar”.

“Nosotros vamos a presionar, vamos a exigirle a la señora Viviana Martin (vice-ministra de Transportes y vicepresidente del Consejo Técnico de Aviación Civil-CTAC) que rinda cuentas al país, porque desde el año 2003 se viene alargando y alargando la ejecución de las obras en el aeropuerto y no se hace nada, y tampoco se cobran las multas ni se saca a Alterra de Costa Rica”, dijo Rojas a Informa-tico.com

Rojas recordó que la ministra de Obras Públicas y Transportes (MOPT) Karla González anunció desde enero que le daba ocho días a Alterra para cumplir y ponerse al día o de lo contrario resolvería el contrato, “pero ya vamos por marzo y nada ha ocurrido”.

“No se han cobrado las multas (acumulada por incumplimientos de Alterra), no se ha ejecutado el contrato, y no es sólo que llevamos 60 días, es que llevamos desde el 2003 en que todos los días van pateando la bola para adelante y no se toman decisiones.”

“Y para mejor hacerlo, hoy sale en la prensa que están pensando dar en concesión el aeropuerto Daniel Oduber de Liberia, cuando está visto que ni siquiera

como Estado, como Consejo Nacional de Concesiones ni como CTAC tenemos la capacidad de administrar; van a decir que aquel es un aeropuerto más pequeño, pero no no, demuestren primero que hay capacidad para administrar.”

¿Cómo vamos a seguir tolerando como país y como partido político que se sigan dando esas irregularidades? Demuéstrele a Costa Rica que son eficientes en la administración pública y yo dejo de estar molestando”, sentenció el diputado rojiamarillo de San Carlos.

Gobiernos ven para otro lado

Juan José Sobrado, especialista en derecho administrativo que junto al ex ministro Rodolfo Silva y otros profesionales ha venido denunciando en la prensa irregularidades en el contrato de Alterra, aseguró que “da vergüenza que tres gobiernos sucesivos (Miguel Angel Rodríguez, Abel Pacheco y Oscar Arias) hayan estado absolutamente complacientes e inanes ante el problema de Alterra. Eso me hace pensar mucho.”

“Para mi vergüenza y asombro tres gobiernos sucesivos vuelven a ver para otro lado cuando les habla de Alterra”, insistió Sobrado en el programa Pensamiento y Acción de Radio Gigante.

El abogado señaló que ya llegan a 40 millones de dólares las multas sin cobrar a Alterra, y aunque el contrato firmado con Alterra obliga a rescindirlo cuando éstas sobrepasen los 15 millones de dólares, no lo hacen.

Recordó que la Contraloría General de la República “ha salido por sus fueros” y le dicho al Ejecutivo que “no más” con Alterra.

La empresa no ha cumplido con las obras que debía hacer en el aeropuerto e intento que se le apruebe una alza de tarifas entre otros cambios al contrato supuestamente para hacer frente a un “desequilibrio financiero”.

Con ese fin ha presentado un adendum al contrato, que ha negociado con el MOPT, pero que la Contraloría le ha rechazado, y ahora intenta por quinta vez que el ente se lo apruebe.

Mientras tanto, “con el dinero de los impuestos que cobra en el aeropuerto, la empresa hace propaganda y más propaganda, y el colmo es que la gente hasta cree que el bonito edificio que está en la terminal lo hizo Alterra, cuando en realidad lo construyó el gobierno, esto es grotesco”, afirmó Sobrado.

Según Sobrado, este es un comportamiento que Alterra “lo trae en sus genes”, porque hay que recordar que Alterra es Bechtel.

Bechtel es una de las mayores compañías de Estados Unidos, que aparece en todos los grandes escándalos con contrataciones del Estado, como los ocurridos en Irak o en Estados Unidos, en las obras de reconstrucción por los daños del huracán Katrina.

Uno de los casos es un túnel mal hecho y que se cayó hace más de un año en Boston, donde murió una mujer costarricense.

Ese proyecto estaba valorado a finales de los años 80 en valor presente en 4.000 millones de dólares, pero la empresa alegó que había salido más caro y se terminó pagándole 14.000 millones de dólares.

“Ese es Bechtel, en todos los escándalos, en los de Irak, de Katrina, ahí aparece Bechtel”, dijo Sobrado.

Comentó que no le extrañaría que desde la propia Casa Blanca hayan llamado para presionar en el caso de Alterra, pues recordó que en uno de los libros de un famoso productor norteamericano (se refiere al cineasta Michael Moore) se dice claramente que la familia Bush tiene acciones en Bechtel.

Preocupación

El diputado Marvin Rojas dijo que en el PAC están muy preocupados a ver que el gobierno sigue dándole largas al caso de Alterra, y de que la Contraloría le pueda dar aprobación al adendum, ahora que se ha presentado por quinta vez.

Alterra no ha demostrado en que esté invirtiendo los recursos y lo menos que está haciendo es construyendo las obras que dice el contrato, argumentó Rojas.

“Pero Alterra sí cobra los derechos de utilización del aeropuerto, se los echa a la bolsa y no se construye nada, ¿entonces en qué país vivimos?”

“Ellos han recibido de ingresos, préstamos y aportes de sus accionistas más de 200 millones de dólares, y las obras que han construido no valen ni siquiera la mitad de ese monto, ¿y entonces cómo pueden pretender que alguien les crea que hay desequilibrio financiero?”

Pero resulta que EDICA, que es uno de sus propios accionistas, es a la vez el constructor de las obras, y puede ser que estén pasándose la plata de una bolsa para la otra y ahí estén justificando sus desequilibrios financieros, apuntó el legislador del PAC.

“Y mientras tanto los costarricense no estamos ganando nada. Aquí queremos modernizarnos concediendo todo, pero resulta que no tenemos la capacidad de administrar las concesiones”, dijo Rojas, quien puso también como ejemplo lo que está ocurriendo con la autopista San José-San Ramón.

Esa obra ya se concesionó pero ahora resulta que la nueva empresa que tomó la concesión alega que para el diseño definitivo de la obra no le sirven las tierras que expropió el MOPT sino que necesita otras.

Estas situaciones se dan “por falta de pantalones de parte de los administradores del Estado, porque la ley existe, apliquémosla adecuadamente, démosle seguimiento y hagamos las cosas bien hechas”, insistió el diputado opositor.

B) PARANGONES SINIESTROS

La investigadora costarricense Kattia Martín pergeñó un interesantísimo, por agudo y exacto, cuadro comparativo entre las gestiones de Alterra en el Juan Santa María y Alterra (socia de LAP) en el Jorge Chávez. El avieso modus operandi releva de mayores comentarios, la pregunta estriba en saber hasta cuándo aguantan las sociedades latinoamericanas esta amalgama de delincuentes que se han forjado una gran mafia internacional.

Leamos.

Acerca del contrato de gestión interesada

20 de julio de 2006

1) Incumplimientos del gestor

El Consorcio AGI-Bechtel ofreció su “amplia” experiencia para ser adjudicado: fue el que firmó el contrato, es al que se le adjudicó, y el que se comprometió en el contrato a respaldar a Alterra en el diseño, ingeniería, construcción, administración de construcción.

Y, sin embargo, en poco tiempo traspasó sus acciones a Alterra, que no tiene

ni la misma experiencia, ni es el titular de la adjudicación, ni hizo el aporte de capital acordado. Exactamente igual hicieron Bechtel y Alterra en el Aeropuerto Jorge Chávez de Lima, Perú.

Una vez que fue adjudicado (noviembre 1999) pospuso por un año la firma del contrato, y condicionó la firma, al cumplimiento de ciertos términos que no tenían nada que ver ni con la oferta ni con la adjudicación.

Una de las razones por las cuales fue adjudicado fue por su compromiso de minimización de costos de operación, algo que no ha sucedido nunca:

Sus costos de operación y mantenimiento se han incrementado en más de \$47 millones.

Sus gastos de desarrollo y financiamiento se han incrementado en más de \$15 millones.

Los costos de ejecución de obras se han incrementado por \$22.8 millones.

Los puentes de abordaje costaron \$3.7 millones más que lo acordado en el contrato.

Todos estos incrementos suman casi \$90 millones, es decir, 4.500 millones de colones

Ha suspendido la construcción de obras hasta por casi tres años, sin dejar por ello de cobrar las tarifas, y sin que aún se le hayan cobrado las multas respectivas.

Ha reducido la calidad de la mezcla asfáltica, tal como lo evidenció la Comisión integrada por don Guillermo Constenla: se comprometieron con una de tipo AC-40 y la bajaron a una AC-30, costo menor, pero sin rebajar esa reducción del presupuesto de la pista.

Ha establecido tarifas por montos injustificados (doceavos y CUAC (se dijo que \$1.23/pax, establecieron \$4.6) Aumento de ingresos para el Gestor por unos \$160 millones en 20 años (desaparición de acuerdo CETAC, abril 2002).

2) Bechtel según la prensa y organizaciones internacionales

En India, Bechtel interpuso un arbitraje en contra del gobierno indio para recu-

perar su reclamo por \$600 millones invertidos en la Compañía Eléctrica Dabhol, en Maharashtra (sep. 2003). (http://www.bilaterals.org/article.php?id_article=655). A nuestro Gobierno lo ha demandado ante la Sala I por 15 arbitrajes que suman \$115 millones.

En Bolivia, una revuelta debido a un incremento injustificado en las tarifas, que dejó un joven muerto y cientos de heridos, obligó a Bechtel a abandonar el proyecto Aguas del Tunari en Cochabamba. Bechtel respondió con una demanda contra el Estado boliviano, por \$25 millones, en compensación a su pérdida de oportunidad de generar ingresos futuros. (abril 2000) (http://www.citizen.org/cmep/Water/cmep_Water/reports/bolivia/articles.cfm?ID=8114).

En nuestro país, la Contraloría le rechazó, desde el 2003, “gastos improcedentes” por \$18 millones y tarifas ilegales a su favor.

En Irak, por el proyecto para reconstrucción de la sociedad, en el 2003, debido a la “pobre infraestructura y la deteriorada estabilidad en Irak”, Bechtel recibió \$350 millones adicionales al contrato, incrementando su piso a \$1.03 billones (<http://www.corpwatch.org/article.php?id=6975>). En Costa Rica, con el nuevo Addendum se le adelantan \$120 millones a Alterra para que pague su propia deuda a los bancos a los que les debe y por esa plata no se les cobrará intereses ni hay garantías que le obliguen a pagar: en síntesis, un regalo.

En el Big Dig, en Boston, proyecto de Bechtel con otro socio, donde uno de sus túneles por mala calidad de las obras, hizo perder la vida a una costarricense al derrumbarse, la empresa junto a su socio ha recibido \$264 millones más de lo acordado y ha incrementado el costo del proyecto en \$1.1 billones, la mayoría de las veces para arreglar sus propios errores como diseños erróneos, incompletos, o fallos para implementar trabajos básicos. Además, seis empleados de una subcontratista (Aggregate Industries NE, Inc.) fueron demandados por “conspiración para defraudar al gobierno y declaraciones falsas”. Ellos emplearon en el proyecto concreto sobrante, que no reunía las especificaciones acordadas, pero fue cobrado al precio contratado, mediante facturación equívoca. (<http://griperblade.blogspot.com/2006/07/corruption-fraud-iraq-and-big-dig.html>) (<http://www.sfgate.com/cgi-bin/article.cgi?f=/c/a/2006/07/19/BECHEL.TMP>)

3) Alterra según el libro “Un fraude en tres letras: LAP”, de Raúl Wiener

En el Aeropuerto de Lima, Perú, “Jorge Chávez” se ha seguido un patrón similar a lo que ha sucedido en nuestro país:

Un consorcio integrado por Bechtel, luego de ser adjudicado y fuera de las bases del concurso, decide por cuenta propia traspasarle las acciones a Alterra, meses después de haber firmado el contrato, solicita un reajuste de tarifas, aval para endeudarse y cambio de los plazos de construcción, la opinión técnica es que han invertido menos de \$30 millones, aunque Alterra declara \$165 millones, intentó cobrarle \$14 a los pasajeros en tránsito, cobra una tarifa única que sobrepasa la de los demás aeropuertos peruanos: la tarifa nacional es superior en un 40% y la tarifa internacional en un 182%, mediante addenda al contrato, han logrado: la eliminación de causales de incumplimiento de obras que puedan generar la anulación del contrato, la ampliación de las garantías estatales al concesionario, el compromiso del Estado de cancelar las deudas del concesionario en caso de rescisión, entre otros.

4) Alcances del nuevo addendum

No se ajusta al principio de intangibilidad patrimonial, ni mantiene incólume el nivel económico originalmente pactado: su propósito es incrementar –sin fundamento alguno en la cláusula 18.2 del CGI- los ingresos a Alterra.

En su considerando XII, el addendum establece que su propósito es incrementar el valor presente de los ingresos a Alterra en más de \$27,5 millones en comparación con el nivel económico originalmente pactado.

Un análisis comparativo de los flujos de caja resultantes del addendum, comprueba que las modificaciones pretendidas no mantienen incólume el nivel económico original, sino que por el contrario, en comparación con el contrato refrendado, conllevan un incremento de más de 60 mil millones de colones (\$122,4 millones de dólares) en los ingresos asignables a Alterra durante los primeros 15 años del Contrato.

Dentro del Addendum, no se establece ninguna garantía de pago sobre este crédito.

El Modelo de Proyecciones Financieras varía el contrato en cuanto a la indemnización en caso de terminación anticipada, aún cuando sea culpa de Alterra, lo cual le permite irse y que aún se le quede debiendo.

C) COMISIÓN ESPECIAL INVESTIGADORA DE CONCESIONES PÚBLICAS Y CONTRATOS CON EL ESTADO, EXPEDIENTE NO. 14.946

Nuevamente, Kattia Martin, nos brinda un esmerado resumen de causales e irregularidades puestas de manifiesto en Costa Rica y con respecto al primer terminal aéreo. Leamos.

En estricto apego a los objetivos de la Comisión, el informe de mayoría puso en evidencia, gracias al control político y la investigación, las anomalías en la ejecución del Contrato de Gestión Interesada que se enumeran y especifican a continuación.

2.1) Préstamo estatal violatorio del contrato y contrario al criterio técnico

Como fue indicado con anterioridad, la Comisión determinó que el préstamo que la Administración Rodríguez le hizo al Gestor, implicaba una violación al contrato. Las amenazas de Alterra de “abandonar el proyecto” por un alegado problema de aumento de los costos (déficit de financiamiento), era responsabilidad única del Gestor, y no se contemplaba en el contrato. La Administración también violentó el criterio técnico emitido (Jill Jamieson) según el cual el préstamo no procedía o, en su defecto, en un afán de colaborar con el Gestor, éste debía ser menor (entre \$5 y \$7.5 millones) al monto que finalmente se prestó (más de \$12 millones).

2.2) “Memorandum de entendimiento” lesivo para los intereses del país y a espaldas de la legislación

La Comisión estimó que el Vice-ministro de Obras Públicas y Transportes, Eliécer Feinzaig, acordó con el IFC/Banco Mundial (IFC: International Finance Corporation, financiera del Banco Mundial que lidera a bancos franceses, japoneses, alemanes y estadounidenses, de primer orden) el “Memorandum de Entendimiento”, sin estar autorizado para ello de conformidad con la legislación vigente, comprometiendo con ello el retraso de la percepción de ingresos que le corresponden al CETAC, hasta por la suma de \$13.7 millones, durante los tres primeros años de ejecución del contrato. También aceptó un aumento de \$3.5 a \$18.6 millones por concepto de gastos de desarrollo, que se pasarían a tarifas. La Contraloría General de la República, en comparecencia ante la Comisión, expresó su desacuerdo.

2.3) Irrespeto de canales de comunicación contractualmente establecidos

La consideración de la Comisión fue que, en la realización de las dos acciones precedentes, el Gestor en complicidad con la Administración violentó la cláusula 13.3 del contrato, en la cual se establecen los canales de comunicación obligados entre el Gestor-OFGI-CETAC.

2.4) Participación accionaria y recursos insuficientes

La matriz TBI-AGI redujo su participación accionaria en GAI (subsidiaria de TBI-AGI y empresa líder del consorcio gestor) en 76.5% (9.9875%), incumpliendo la cláusula 26.2 del CGI que prohibía que la misma fuera inferior al 10%. Estos traspasos accionarios debilitaron seriamente la capacidad del Gestor de cumplir con sus responsabilidades contractuales debido a que AGI fue la empresa que ganó la adjudicación, por su experiencia y reputación en la administración de aeropuertos, mientras que Alterra, subsidiaria de Bechtel, no tiene ninguna experiencia en ese sentido, porque su fortaleza son las construcciones civiles.

De esta forma, la Comisión evidenció una carencia de recursos económicos y técnicos, producto del cambio accionario, así como de recursos humanos suficientes.

2.5) Pérdida de independencia del OFGI y otorgamiento de funciones indebido

La Comisión indicó los problemas del OFGI desde su génesis, ya que se conceptualizó como un “órgano fiscalizador del contrato”, pero el decreto que lo creó lo convirtió en un “asesor” del CETAC, dependencia administrativa que a su vez es una de las partes en el contrato y, por lo tanto, susceptible también de ser fiscalizado en sus actuaciones dentro del mismo. Inclusive, el CETAC le asignó funciones de naturaleza administrativa al OFGI, no contempladas en el contrato, y lo instruyó para iniciar procedimientos administrativos de cobro a permisionarios y otras gestiones y labores de tipo ejecutivo, que son responsabilidad exclusiva del CETAC. La Comisión concluyó que eso le restaba independencia y objetividad al OFGI en el cumplimiento de sus funciones de control y fiscalización de las actividades del Gestor y del CETAC, en el cumplimiento del contrato.

2.6) Tráfico de influencias y conflictos de intereses

De nuevo en el OFGI, la Comisión también dictaminó serias debilidades en materia de dotación de recursos humanos calificados. En primera instancia, el Inspector Técnico de Obras asignado, nunca cumplió con su papel porque

estuvo incapacitado desde el inicio de la obra hasta que falleció. La posición fue desempeñada por la hija de un Director del CETAC, arquitecta (el contrato precisa un(a) ingeniero(a) civil) que fue nombrada en el cargo, tiempo después que su padre asumió la posición como miembro del CETAC.

Por otro lado, se identificó que una funcionaria fue, a la vez, asesora legal del OFGI y asesora del CETAC, poniendo en evidencia un conflicto de intereses en el desempeño de sus funciones, como juez y parte.

Asimismo, correos electrónicos a los que tuvo acceso la Comisión, pusieron en evidencia un intercambio epistolar entre Andrés Rodríguez (hijo y asesor del entonces Presidente, Miguel Angel Rodríguez) y el Vice-ministro de Obras Públicas y Transportes, Eliécer Feinzaig, refiriéndose al problema del “déficit de financiamiento” del Gestor, que con posterioridad condujo al acuerdo para el préstamo antes citado (Acta no. 24, 14-3-02). En su comparecencia ante la Comisión, Feinzaig negó esta evidencia.

Finalmente, comprobó la Comisión que el dueño de la empresa Bechtel y su esposa, salieron del país sin cumplir los trámites de Migración y Aduanas, violando las leyes costarricenses y lo acordado en el contrato.

2.7) Pago anómalo de comisiones con recursos públicos

La Comisión determinó que Alterra pagaba, mediante comisiones, una deuda con sus accionistas de TBI-AGI, que consignó en sus estados financieros como pendiente, reputándola como “honorarios”. Esta deuda la financió parcialmente (en \$2.2 millones, según la Contraloría) con parte del préstamo que recibió del Gobierno (los \$12.4 millones diferidos). Estas comisiones no están contempladas contractualmente, y también violan la cláusula 10.1 del contrato que obliga al Gestor a asumir la responsabilidad de sus deudas así como las disposiciones legales vigentes, porque es un pago que se hace con recursos públicos.

2.8) Establecimiento de tarifa por monto injustificado

La Comisión conoció que el Ministro del MOPT, Carlos Castro, acordó con las aerolíneas y el Gestor, una tarifa de instalaciones aeroportuarias de \$4.6 por pasajero, a contrapelo del criterio técnico del OFGI que había recomendado \$1.23 por pasajero, máximo \$1.3. Ese procedimiento, sumado al de los doceavos recién señalado, significaría un aumento de ingresos para el Gestor por unos \$160 millones en 20 años. La actuación del Ministro la consideraron inválida,

porque era de competencia exclusiva del CETAC. También señalaron la desaparición del documento con el acuerdo tomado por el CETAC, del 17 de abril de 2001, relacionado con los doceavos y la Tarifa TIA (o CUAC).

2.9) Aprobación improcedente de proyecto de rehabilitación de pista

De conformidad con el criterio de la Comisión, el CETAC aprobó el proyecto definitivo de la rehabilitación de la pista y su presupuesto, sin que el OFGI concluyera su análisis. El CETAC aprobó el presupuesto presentado por el Gestor, superior en \$6.7 millones al presupuesto elaborado por la Comisión *ad-hoc* constituida por el CETAC, con base en los precios ofertados.

Asimismo, el Consejo tomó la decisión de eliminar obras de mantenimiento previstas en el Plan Maestro, por lo cual es improcedente el cobro del Gestor de \$591.309,00 por concepto de un proyecto que no sería ejecutado.

2.10) Irregularidades atribuidas directamente al Gestor

En cuanto a incumplimientos atribuibles directamente al Gestor, la Comisión determinó los siguientes:

- 1) Incumplimiento de cláusula 13.6 del contrato, pues no entregó certificación con los montos exactos de inversión en el proyecto.
- 2) No logró reducciones en los costos de operación, tal como se había comprometido en la oferta presentada y en el contrato. Contrariamente, incrementó los costos de operación y mantenimiento en más de \$47 millones.
- 3) Incrementó los gastos de desarrollo y financiamiento de \$3.5 millones, a \$18.6 millones (\$15 millones más), los cuales tenía programado transferir a tarifas, de acuerdo con los compromisos firmados por el Vice-ministro Feinzaig.
- 4) Aumentó por \$22.8 millones el costo de ejecución de las obras contempladas en el contrato de construcción de obras con Bechtel-EDICA durante los 3 primeros años, lo que no está justificado contractualmente e irrespeta los precios tope establecidos en la oferta y el contrato.
- 5) Cobro de tarifa de áreas públicas superior a la autorizada por CETAC, justificada por una interpretación unilateral de la metodología del cobro tarifario por doceavos, a contrapelo del cartel, la oferta y el contrato.
- 6) En lo relacionado con la facturación y cobros relacionados con depósitos de dinero y distribuciones mensuales, el Gestor no brindó la información oportuna y necesaria al OFGI, para su verificación.

- 7) Violación de la cláusula 5.4.1 del contrato, al incumplir con la obligación de mantener inventario y registro, del equipo nuevo y existente.
- 8) Exigencia improcedente al CETAC de asumir el costo del cambio del sistema de equipaje, el cual es su obligación según la cláusula 5.2.1 del contrato.
- 9) Suspensión unilateral de la prestación de servicios de operación y mantenimiento del Salón Diplomático del Aeropuerto.
- 10) Incumplimiento del anteproyecto Conceptual y Plan de Ejecución de Obras: carencia de un plan de ejecución para cada obra, lo cual es obligación del contrato según lo contenido en el Apéndice E, secciones 2.3.2 y 2.3.3
- 11) Inicio de algunas obras sin la presentación de los planes de ejecución solicitando el otorgamiento de orden de inicio, careciendo por tanto de la autorización de la Administración, en violación del contrato.
- 12) Acordó con Bechtel-EDICA un cronograma de pagos con “precios suma alzada” que contradice lo ofrecido en la oferta, incumpliendo la cláusula 16.1.6 del contrato.
- 13) Reducción de la calidad de la mezcla asfáltica tipo AC-40 por AC-30 (de menor costo) con un presupuesto de la pista 07-25 que no presenta ninguna reducción por tal concepto, como era esperable.
- 14) Presentación de un precio de suma alzada por costo de los puentes de abordaje, por \$902.082,00, siendo el precio tope de la oferta de \$502.071,00. Además, el OFGI obtuvo una cotización de la empresa fabricante por un monto de \$450.000,00 para cada puente: el Gestor realizó el cobro de un sobreprecio de \$3.7 millones por las 8 mangas de abordaje.

3. RECOMENDACIONES

A partir de las irregularidades detectadas, la Comisión en su informe final hizo las siguientes recomendaciones:

- 1) Solicitar a la Contraloría General de la República su intervención inmediata para determinar la gravedad de los incumplimientos del contrato, por ellos señalado.
- 2) Solicitar al Ministro de Obras Públicas y Transportes en forma urgente y no más de un mes después de la presentación del Informe, contratar los servicios de una firma de auditoría por concurso público, para investigar y determinar “los montos por concepto de recursos invertidos por el Gestor en Obras del Aeropuerto, ingresos percibidos y gastos realizados por el CETAC, el Gestor y el Organismo Fiscalizador”.
- 3) Nombrar un “Organismo Interventor del CETAC a más tardar dos meses después de la presentación de este Informe, a efecto de analizar todas las irregularidades”.

ridades que se han encontrado en el proceso de ejecución del Contrato de Gestión Interesada, las cuales no son otra cosa que acciones de la Administración que en forma deliberada favorecen al Gestor en detrimento del Estado y del interés público, a saber:

- Préstamo del CETAC al Gestor hasta por \$12.4 millones de dólares.
 - Uso de recursos públicos para el pago de comisiones a empresas socias del Gestor. (TBI-AGI)
 - Aumentos en gastos de operación y mantenimiento por más de \$47 millones de dólares.
 - Ampliación de gastos de desarrollo por más de \$15 millones de dólares.
 - Modificación de la metodología para el cobro de tarifas por uso de instalaciones (Doceavos).
 - Otorgamiento de una tarifa de instalaciones aeroportuarias TIA (o CUAC), de \$4.6.
 - Aumento en el costo de las obras de la pista 07-25, por \$6,7 millones de dólares.
 - Incremento en costo de obras según Contrato con la constructora Bechtel-Edica durante los primeros 3 años, por \$22.9 millones de dólares.
 - Sobreprecio de los 8 puentes o mangas de abordaje a favor del Gestor por \$3.7 millones de dólares.
 - Cobro improcedente del Gestor por \$591.309 dólares por obras de mantenimiento definidas en el Plan Maestro, pero cuya ejecución se eliminó (Informe, 2002:).
- 4) Determinar los responsables de los actos irregulares, “levantar los respectivos expedientes administrativos y llevar ante el Ministerio Público aquellos casos que presuman la configuración de delitos que deban ser vistos en los Tribunales de Justicia” (Informe, 2002:).
 - 5) Proponer al Ministro de Obras Públicas y Transportes la modificación del Decreto 29455-MOPT, así como la corrección del Artículo 2, “para que se determine que el Organo Fiscalizador ejercerá su función de fiscalización y control de la ejecución del Contrato de Gestión Interesada con total independencia y objetividad para lo cual será un órgano adscrito a la Contraloría General de la República” (Informe, 2002:).
 - 6) Modificar el Decreto 29454 MOPT que generó dudas sobre la metodología de cobro de tarifas que planteó el problema de “los doceavos”. “Esto pues las interpretaciones realizadas a raíz de ese decreto, entran en conflicto con lo que dice el cartel de licitación y el Contrato de Gestión Interesada, en relación con la metodología de cobro de tarifas y el monto de las mismas, lo que vicia de nulidad ese decreto que vino a favorecer los intereses del Gestor en contra del interés público” (Informe, 2002).

- 7) Solicitar a los Ministros de Obras Públicas y de Seguridad, requerir al Ministerio Público la investigación de lo acaecido “con motivo de la salida del país del señor Riley Bechtel, y su esposa, Susan Bechtel, sin hacer los trámites de Migración y Aduanas, para determinar si existe fundamento suficiente para proceder judicialmente” (Informe, 2002:).
- 8) Solicitar “al Plenario Legislativo el repudio de los actos cometidos por el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Carlos Castro Arias, que atentan contra la independencia de poderes y contra la debida transparencia de la actuación política de un Ministro de Estado” (Informe, 2002).

VII

CAFÉ BRITT: CONFLICTOS POR TODAS PARTES

Costa Rica

Artesanos aseguran que Café Britt copia los diseños de sus productos

Lilliana Carranza
Adaptación Teletica.com
Actualizado 7:40 pm
Miércoles 14 de Diciembre de 2005
Costa Rica

Varios artesanos aseguran que Café Britt copia los diseños de sus productos y manda a hacer replicas baratas a China.

La empresa sostiene que las denuncias obedecen a presiones para que no administren 2 tiendas en Parques Nacionales.

Doña Elvia asegura que en el souvenir es un magneto ese producto, ella y su esposo diseñaron en su pequeño taller en Alajuela para venderlo a los turistas.

Según ella, Café Britt, los compraba a 520 colones la unidad para venderlos en 5 dólares en sus tiendas. Pero hace 2 años dejaron de comprarle a su empresa y apareció en el mercado ese otro producto una replica hecha en China.

Café Britt niega que copia diseños y asegura que lo que trae de China son productos genéricos.

Sin embargo los artesanos sostienen que Café Britt no diferencia los productos asiáticos de los nacionales con lo que se lleva a error a los consumidores.

Café Britt sostiene que ellos demostraron que lo sucedido fue montado por un competidor.

Sin embargo otros artesanos insisten en que Café Britt ha estado fomentando la competencia desleal desde que empezó a operar varias tiendas en el país

La empresa asegura por su parte, que esto no es más que presiones debido a

que han hecho una oferta para administrar las tiendas de artesanía del Volcán Poás e Irazú que hasta el momento Fundecor tenía en contrato con el Centro Científico Tropicana.

Sin embargo los artesanos sostiene que Britt les ha sacado del mercado con producto chino más barato con el que sustituyó las compras que les hacían en el pasado.

Ranking 100 Competitivas Globales 2006

Ventas recargadas

Revista América Economía

La única compañía centroamericana entre las empresas más competitivas de la región es una pequeña joya. Aunque su volumen de negocios puede parecer menor –ventas por US\$ 40 millones en 2005, y una proyección para este año de US\$ 50 millones– lo que cautiva es su sobresaliente desempeño (ROA promedio de los últimos tres años de 25,06%), y sobre todo, la estrategia que lo sustenta.

Con más de 20 años, la costarricense Café Britt produce café en su país y en Perú, y controla 46 puntos de venta en ambos mercados, además de otros tres en Curaçao. Vende productos de otros fabricantes y desde hace algunos años está trabajando una línea de chocolates elaborados con cacao de Costa Rica. El café representa hoy el 50% de sus ventas. “El precio internacional ha estado por debajo del costo en Costa Rica durante tres de los últimos cinco años”, dice Pablo Vargas, CEO de la compañía. Por lo mismo, desde el principio la fórmula ha sido la diferenciación y la inyección de valor a través de la construcción de marcas y variedades.

Britt es una de las pocas compañías cerradas en nuestro ranking. “La bolsa de San José es muy poco líquida y Estados Unidos es, después de la Ley Sarbanes-Oxley, prohibitivo para empresas pequeñas”, dice Vargas. Hasta ahora, sus necesidades de capital han sido cubiertas con los flujos propios, deuda y una pequeña emisión de bonos hace dos años, que levantó US\$ 2,4 millones.

Matonerías de Café Britt

La artesana tica Albania Elizondo ha sido demandada por la astronómica suma de US\$ 270 mil por Café Britt, empresa que no le gusta escuchar a quienes le denuncian. Este caso está en pleno juicio en el país centroamericano. El testimonio, en simples palabras, denota la valentía indómita de una mujer que defiende sus derechos y pelea con fuerza volcánica.

Leamos.

Al darnos cuenta que la Empresa Café Britt había sido denunciada en Perú por los artesanos por copiar sus productos para encargarnos producir industrialmente en China, y en este país los artesanos estábamos siendo amenazados a ser desplazados una vez más de unos locales que están en puntos estratégicos para el turismo, como son los de los Volcanes Poás e Irazú, debido a que la empresa Café Britt había “ganado” el concurso en la licitación de estos sitios, no dudamos en denunciarlos por copiar nuestros diseños por canal 7 de Teletica ante esto los encargados de realizar el concurso (FUNDECOR) tuvieron que echarse para atrás y dársele estos locales a una institución sin fines de lucro con el cual nunca habíamos tenido problemas. Esto fue el detonante para continuar nuestra lucha contra esta empresa cafetalera ya que cada vez estamos siendo amenazados por la agresiva campaña de desplazarnos de los principales puntos turísticos del país.

A principios del 2006 iniciamos la investigación en relación a las tiendas libres del Aeropuerto Juan Santamaría, debido a que extrañamente sólo Café Britt era la beneficiaria de los “concursos” que realizaba Alterra Partners. Después de varios meses de constante presión ante los organismos gubernamentales encargados de estos contratos, descubrimos muchas irregularidades cometidas por Alterra, como es mantener un monopolio en la venta de artesanías por parte de Café Britt, los concursos están hechos a la medida que solo Café Britt cumple, se le entregaban locales a Café Britt sin mayores trámites. Ante toda esta montaña de irregularidades no le quedó otra alternativa a Café Britt que demandarme por US\$ 270 mil dolares aproximadamente a fin de amedrentarme y que dejara de investigarlos.

Esta demanda se basó en unas cartas que envié al entonces diputado Rodrigo Alberto Carazo exponiéndole los atropellos por parte de esta empresa cafetalera y a una carta enviada al ministro de Ambiente y Energía, Roberto Dobles quien, extrañamente, se la hizo llegar a Café Britt, donde manifiesto el interés de parte de esta compañía de meterse en los Parques Nacionales por medio de una Asociación PRO PARQUE cuyos fundadores son los dueños de Café Britt, cuyo fin es privatizarlos.

Según esta empresa, todo lo que digo en estas cartas son falsedades calumniosas e injuriosas. Reafirmé mi posición en la primera etapa del juicio al no retractarme ante el juez, al no querer conciliar y quiero que se aclare ante los tribunales los abusos cometidos por parte de esta firma y no van a lograr ame-

drentarme por más que tengan un gran poder económico e influencia dentro de las esferas de gobierno.

Quiero recalcar que nuestra lucha continuará hasta que en el aeropuerto de los costarricenses exista una sana competencia y no esté secuestrada como lo está actualmente por partes de estas dos empresas, como son Alterra y Café Britt. Y que esta última empresa no atropelle a los artesanos locales.

Colombia

Cafetaleros de Colombia demandan a Britt por Juan Valdez

3-9/jul/2006

CapitalFinanciero.com

Ana Cristina Camacho Sandoval

Empresa tica niega uso incorrecto del logo y marca, así como la comercialización de productos

La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia presentó en Costa Rica el pasado 30 de junio, en horas de la tarde, una demanda contra el Grupo Café Britt.

Acusan a la empresa costarricense de haber utilizado -presuntamente- de manera ilegítima el diseño, nombre y logo de Juan Valdez mediante camisetas que venden en sus tiendas del Aeropuerto Juan Santamaría y en su casa matriz, en Barva de Heredia, ambas visitadas por miles de turistas.

Estas prendas por el frente llevan impresa la frase “Juan Valdez bebe café de Costa Rica” y en la parte de atrás tienen el logo de Britt.

La demanda fue presentada en el Juzgado de Mayor Cuantía de Heredia.

La firma costarricense negó desde un inicio que haya utilizado de manera incorrecta el logo y diseño de este personaje publicitario.

Consultado sobre la demanda, el gerente general de Café Britt, Pablo Vargas, dijo que pese a que desconocía el contenido de la acusación sí podía adelantar que, a criterio de la empresa, las infracciones en el tema de propiedad intelectual generarían faltas a las normas tipificadas en el Código Penal y que “al no ser penal la demanda quiere decir que no hay infracciones de este tipo”.

Por eso, agregó, deben analizarse las cosas para ver cuál es el daño o perjuicio que la Federación aduce les está causando y saber “por qué sienten tanta rivalidad con Café Britt”.

El gerente recordó que su café tiene un buen posicionamiento en el sector *gourmet* a nivel internacional. Además del grano nacional, promueve el peruano, lo cual según Vargas podría causar rivalidades generadas por el malestar o sentimiento de amenaza de los colombianos.

Se intentó conversar también con el abogado de Britt, Víctor Hugo Mora, pero se encontraba fuera del país. En una entrevista anterior con *El Financiero*, Mora había afirmado que la compañía es consciente de que Juan Valdéz es una marca colombiana y notoria en su país de origen.

Del diálogo al tribunal

Para los representantes legales de la Federación de Cafeteros en Costa Rica, el bufete González-Uribe, se trata del último recurso empleado dada la negativa de la empresa nacional de llegar a un compromiso formal que permitiera el fin de esta controversia generada desde enero pasado.

Según la versión de la federación colombiana, hubo un acuerdo entre ambas partes para redactar un contrato en el cual Britt se comprometería a reconocer el respeto a los derechos de propiedad intelectual de esta organización. Al parecer, esta empresa se negó a firmarlo. Esta es una de las pruebas que presentó González-Uribe al juez en la demanda.

En el punto ocho de este documento solo firmado por la Federación (el pasado 2 de mayo, según consta en la demanda), esta organización se compromete a no iniciar acción judicial contra Britt siempre y cuando se cumpla con todas y cada una de las obligaciones contenidas en el acuerdo.

Según Denise Garnier, una de las abogadas a cargo de la querrela, ella misma adquirió en enero pasado una camiseta en la tienda de Britt en Heredia. Tanto el producto como su factura fueron presentados como prueba.

Malestar

La Federación de Cafeteros intentó que la firma tica detuviera la venta de productos con el reconocido logo apelando a las “tradicionales buenas normas de

comercio que rigen nuestra actividad”, insistió.

Para los cafetaleros del país suramericano, el hecho de que Britt haya utilizado ese logo envía un mensaje engañoso y negativo al consumidor que podría hacerlo creer que el café tico es mejor que el colombiano.

Desde el inicio de este conflicto Britt aclaró que “...nuestra empresa no está comercializando ese logo en ninguna de nuestras tiendas”.

Pero, la aparente negativa de la empresa nacional de firmar un acuerdo escrito fue motivo suficiente para que la Federación girara instrucciones a sus abogados aquí de presentar la demanda ordinaria.

En mayo pasado, Gabriel Silva, presidente de la Federación admitió en un comunicado de la organización que no iban “a permitir que ninguna compañía en el mundo se aproveche del reconocimiento que han logrado las marcas Café de Colombia y Juan Valdez para vender productos similares o para impulsar otros orígenes...”.

Vargas insistió en que Britt respeta el posicionamiento del café de Colombia como segundo o tercer productor a nivel mundial.

Marca registrada

En la demanda, la Federación recuerda que tanto el nombre y logo de Juan Valdez como de su mula Conchita, están protegidos en Costa Rica bajo las leyes de propiedad intelectual desde 1964 (*véase recuadro: “Un nuevo emisario”*).

Los registros se han venido renovando y tienen vigencia hasta el 2009, comentó Cristian Calderón, otro de los abogados a cargo del caso.

La protección abarca desde café, bebidas a base de café, ropa, publicidad, servicios de restaurante y hasta vajillas.

Desde ese momento se ha convertido en una marca notoria dentro del sector de consumidores de café en todo el mundo.

Para Garnier es extraño que una empresa como Café Britt, que opera desde 1994, con experiencia exportadora y que registró más de 124 marcas desde el 2001, se apropie de marcas ajenas para comercializar sus propios *souvenirs*.

Julio 14 de 2006; El Tiempo.com

Federación de Cafeteros demandó a empresa costaricense por uso ilegal de la marca Juan Valdez

Café Britt, una de las marcas más representativas de ese país, usó el mensaje “Juan Valdez toma café de Costa Rica”, para promocionarse.

Camisetas con el mensaje y con el nombre y logo de Juan Valdez comenzaron a venderse en las tiendas de esta cadena, las cuales además eran hechas exclusivamente para Café Britt, según dice la marquilla.

El 12 de diciembre del año pasado, la Federación Nacional de Cafeteros de Colombia se percató del asunto cuando compró una de ellas y con esta prueba en mano se inició un proceso contra la firma contarricense.

Según el director de la oficina de Propiedad Intelectual de la Federación, Luis Fernando Samper, se le propuso un acuerdo a la empresa, el cual fue aceptado por el propio Pablo Vargas, gerente de Café Britt, quien envió una carta el 27 de marzo a la licenciada Denise Garnier, comprometiéndose a respetar los derechos de propiedad intelectual de la Federación.

Con esta aceptación se preparó un borrador del acuerdo que justo cuando ya estaba listo para ser firmado fue detenido por Vargas, quien argumentó que el tema de las camisetas es cuestión de los proveedores y no de la empresa directamente. Sin embargo, las marquillas dicen: “exclusivas para Café Britt”.

Ante esta situación, la Federación intentó nuevos acercamientos, tanto desde Colombia como desde Costa Rica, para evitar un proceso más dispendioso, pero al no encontrar una conciliación optó por demandar a Café Britt la semana pasada.

Pablo Vargas, en comunicación por vía electrónica con este diario, dijo que no ha tenido notificación alguna de este proceso.

Como el tema de propiedad intelectual no tiene un panel de solución de controversias, estos procedimientos se deben regir por la normatividad local, por lo que este proceso puede tardar hasta tres años en la primera instancia, y en caso de que haya reposiciones podrá tardar mucho más de este tiempo.

La historia de que Juan Valdez toma café Britt, al parecer salió de que en alguna ocasión un cliente, que pagó con tarjeta de crédito, tenía este nombre, por lo que tiempo después en la compañía al ver el comprobante de pago se dieron cuenta de que Juan Valdez había comprado en Café Britt.

La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia tiene la marca de Juan Valdez registrada en 80 países de Europa, Asia, África y América, en especial donde hay alto consumo y también donde se produce.

Según explicó Samper, la protección de la marca es tal, que en la mayoría de países del mundo hay catadores especializados que tienen la tarea de probar todo lo que se venda como 'café 100 por ciento colombiano', para verificar la calidad del grano y evitar que se mezcle y se venda como de buena calidad, ya que eso atenta contra el buen nombre.

Otras denuncias contra Café Britt

En Panamá y Perú hubo denuncias contra Café Britt durante los dos años anteriores.

En el caso de Panamá, la comunidad Kuna y el gobierno iniciaron una investigación contra la empresa cafetera porque estaban trasladando a indígenas Kunas desde su país para que produjeran en temporadas de tres meses, hasta siete mil molas, por un salario mensual de 200 dólares, al tiempo que venden las molas a 10 dólares cada una.

En el caso de Perú, se refería a que Café Britt Perú estaba comercializando imitaciones chinas de artesanías peruanas y se vendían a precios muy bajos.

Al respecto, el gerente de Britt, Pablo Vargas, explicó que en el caso de Panamá no conocía el caso denunciado y que en cuanto a Perú, la compañía se ha dedicado a eliminar a los intermediarios en la cadena.

"Además hay operadores de tiendas que quieren tener espacios en lugares turísticos como los que Britt posee y pareciera que esta situación crea incentivos para algunos intermediarios como para anunciar información negativa sobre Café Britt", explicó Vargas a través de correo electrónico.

Además, manifestó que Café Britt apoya a asociaciones de artesanos de Cos-

ta Rica y de Perú, tanto así, que incluso en su país son el mayor exportador de artesanías actualmente.

LUZ DARY MADROÑERO
REDACCIÓN ECONÓMICA

Perú

Café Britt atenta contra consumidores 5-7-2006

Con buido estilo y punzante argumentación jurídica, el abogado Manuel Burga Solar, especialista en turismo y derechos del consumidor y presidente de la Asociación Peruana de Derecho Turístico (APEDETUR), demostró que la firma costarricense Café Britt cometió infracción a la ley de protección al consumidor, como fuera denunciada en setiembre del 2005 por el periodista Herbert Mujica Rojas. La audiencia pública se llevó a cabo en Indecopi y en ella quedó demostrado que Café Britt había admitido, hasta en dos oportunidades, su irregular conducta.

Señaló Burga Solar que el tema es una relación y situación jurídica de consumo sui géneris, porque no se trata de cualquier consumidor que ya es vulnerable, sino de turistas que están más expuestos en clara afectación a sus intereses difusos, por no encontrarse en su país, hablar muchas veces otro idioma y no tener porqué conocer el ordenamiento jurídico nacional.

Como se supo en información nacional, Café Britt hace pasar como artesanía peruana, productos que manda a fabricar masivamente en China y con ello perjudica directamente a los artesanos peruanos. Algo similar y con características punibles comete Café Britt en el mismo Costa Rica su país de origen. Y esta empresa está inada menos! que incurriendo en estos desmanes desde su tienda sita en el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez.

Burga Solar subrayó que lo hecho por Café Britt atenta contra la autonomía de la voluntad, pues distorsiona la realidad de la oferta y estimula una decisión y elección errada. Preexiste la asimetría informativa que es aprovechada por Café Britt en su oferta al consumidor, al no atender la obligación natural de todo proveedor a observar calidad, idoneidad, autenticidad y rotulado correctos en los productos.

Más aún y como dice el dicho: el pez muere por la boca. Café Britt pretendió revertir su intencionalidad adrede, como consta en el acta de la audiencia del 14-11-2005, al haber ofrecido el reintegro del valor de lo adquirido por el denunciante, en otras palabras más simples, dijo Burga, la devolución de la contraprestación, admitiendo per se y de hecho la infracción y desesperación por aplicar una medida correctiva con una denuncia en marcha que tiendera a evitar un ejemplar escarmiento por parte de Indecopi.

Por si fuera poco, en lugar de mantenerse al margen, en profiláctica imparcialidad, la funcionaria Madeleine Burns, directora nacional de artesanías del Min-cetur, apoyó irrestrictamente a Café Britt, violando la expresa convención de no emitir ni adelantar opinión a favor de ninguno de los involucrados en el caso.

Burga Solar incidió sobre cómo Café Britt ha venido presentando dichos productos “artesanales” en forma simultánea y maliciosa de origen chino como peruanos y en otros sin expresión de origen alguno. Para no abundar más, Café Britt termina por aceptar el supuesto error incurrido pero luego que la Comisión de Indecopi, en atención a los hechos que sustentan la denuncia y que considera la presunta infracción al Art. 7 de la ley que alude al rotulado, corroborando lo que había admitido antes en el primer informe oral y tratando de defenderse en el acápite d. del numeral 4 de su escrito s/n de fecha 1-2-2006. En síntesis: Café Britt fue apaleada.

Frente a tales hechos y ante la inasistencia del denunciante, el suscrito, lejos de Lima en misión de trabajo en el interior del país, el abogado de Café Britt, un tal Héctor Álvarez Pedraza, per se y con la anuencia de su patrocinada, sólo se dedicó a insultar y zaherir violentamente al periodista Herbert Mujica Rojas y para “demostrar” sus argumentos “técnicos” citó pasajes de artículos míos. Es ocioso insistir en que tanta pobreza argumental y vejatoria contra un ausente, da muestras de una “valentía” y una “ética” que tendrá que responder en lo penal por tanta basura vertida. Y ilo más divertido! es que nada de esto es materia que tenga que ver con la denuncia sobre la cual tendrá que pronunciarse Indecopi. Veamos ¡quién gana por la fuerza de la razón y quién pierde por la cobardía de sus actos!

LAP-Café Britt: ¡Daly no come Daly!

3-9-2006

El mandamás máximo de la empresita Lima Airport Partners, LAP, es Jaime Daly Arbulú y en la concesión está la firma costarricense Café Britt, esa que

vende baratijas chinas y las hace pasar como artesanía peruana.

Pocas semanas atrás interpusimos una denuncia múltiples en Indecopi contra las malas prácticas de Café Britt. Pero ¡oh sorpresa! acabamos de descubrir que en la Comisión de Protección al Consumidor de Indecopi está nada menos que Juan Daly Arbulú. ¿Coincidencia fortuita no? La verdad que la suavidad de la pena con que se castiga a Café Britt ahora tiene una explicación algo más detallada. ¡Daly no come Daly!

Indecopi (Comisión de Protección al Consumidor-Perú) en su resolución final No. 1271-2006-CPC en su acápite VII dice: “Declarar fundada la denuncia por infracción a los artículos 5 inciso b), 7 y 15 de la Ley de Protección al Consumidor. Ello, toda vez que ha quedado acreditado que Café Britt omitió incluir en el rotulado de los productos que expende, la información señalada en la Ley No. 28405, Ley de Rotulado de Productos Industriales Manufacturados y su Reglamento; ix) Sancionar a Café Britt con 1 Unidad Impositiva Tributaria (aprox. US\$ 1 mil dólares). Ni las matonerías del abogaducho insolente de esta empresa, Héctor Alvarez Pedraza, que insultó al autor de la denuncia, quien esto escribe, ni la parcialidad criminal de la mala funcionaria del Mincetur, Madeleine Burns, jugada por entero por la empresa foránea, siendo pagada por el pueblo peruano, han podido impedir iesta clamorosa derrota!

En efecto, Café Britt, la empresa costarricense que vende productos de artesanía hechos en China pero que hace pasar en Lima y en diferentes partes del continente, como si fueran locales, acaba de ser sancionada por el máximo tribunal del consumidor en Perú. Los artesanos peruanos que sufren el embate traicionero que las políticas de esta empresa cometen en el país, en Costa Rica, en Antillas Neerlandesas y en Colombia, han obtenido ¡un triunfo sin atenuantes!

Al no rotular indicando el origen real de las mercaderías y baratijas que vende Café Britt, suplantando –y virtualmente robando- al artesano peruano, esta empresa ha venido estafando a los consumidores y en virtud de esa circunstancia Indecopi ha fallado con el texto citado. ¡El miedo se acabó! La valiente y formidable argumentación legal esgrimida por el abogado Manuel Burga Solar, presidente de la Asociación Peruana de Defensa del Consumidor, en las diversas citas de confrontación, culmina así, con un significativo triunfo su esfuerzo intelectual y jurídico.

Café Britt es una empresa costarricense acopiadora de café porque no produce ¡un solo gramo del mismo! Sin embargo, tiene tiendas en San José de Costa

Rica, Antillas Neerlandesas, Colombia y muestra un intenso giro comercial, sobre todo, clonando mercaderías que manda a hacer en China a precios irrisorios, pero con el propósito de reemplazar a los artesanos locales de estos países y llevando a la ruina a millones de hombres y mujeres cuyo esfuerzo e identidad cultural se patentizan en estas artesanías tradicionales.

Más aún. Café Britt tiene en las instalaciones del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez un poder impresionante en alianza con Lima Airport Partners, LAP, la concesionaria hechiza de nuestro primer terminal aéreo. Ha llegado la hora que un Congreso digno, nuevo, limpio, revise exhaustivamente, ese malhadado obsequio del delincuente Alberto Fujimori y continuado por el gobierno de Toledo, para conocer y castigar a las malas autoridades que han permitido una privatización tan mala y con patéticos resultados.

No sólo aquí. En El Diario de Hoy (San José de Costa Rica) del jueves 6-7 se dice: Colombia demandó a Café Britt por plagio.- La Federación Nacional de Cafeteros de Colombia (Fedecafé) demandó a la empresa costarricense Café Britt por usar sin su autorización la marca Juan Valdez. “La utilización del logo Juan Valdez y la mula Conchita por parte del Grupo Café Britt constituye un acto de competencia desleal”, señala la demanda interpuesta el viernes pasado por el bufete González Uribe que representa a Fedecafé en el país.

¡Se acabaron las voces que claman en el desierto! ¡Los mandones tienen que empezar a entender que en Perú las cosas cambiaron y que si el Congreso quiere reconquistar a la ciudadanía ya tiene dos causas inmediatas que escrutar al detalle para castigar con todo el peso de la ley a los vendepatrias que han creído que el Perú era su chacra!

Este triunfo se dedica a los artesanos del Perú, Costa Rica y Colombia.

VIII

AEROPUERTOS DE PROVINCIAS: CUNDE EL MAL EJEMPLO

a) Preguntando y buscando respuestas

Una empresa que acaba de ser expulsada por no invertir lo pactado en Bolivia, Swissport, gana como postor único la concesión de los aeropuertos de provincias, repitiéndose así la misma historia que con la licitación del Jorge Chávez, es decir quedaron solos y se la llevaron en bandeja gracias a la “benevolencia” de Proinversión que con esta actitud demuestra ineptitud y poca seriedad pues permitió que otro postor como ASA de México, que sí tiene experiencia en la operación de aeropuertos decidiera retirarse indignada por tantos cambios y manejos turbios.

Curiosamente, aquí se presentan las mismas o similares actitudes que con la empresita LAP que hace lo que le viene en gana en el Jorge Chávez, pues al momento de firmar el contrato Swissport figura como concesionaria pero aparece otra empresa, de reciente creación, como adjudicataria y que lleva el nombre de Aeropuertos del Perú, pero ¡oh sorpresa!, nuevamente Ripley vuelve a padecer de inanición pues ambas firmas tienen a la misma representante legal y dirección: Leoní Roca, ex presidenta de Ositran y, hasta donde se sabe, ilustre desconocida en el mundo de la aviación civil, pues en su fugaz paso por este ente regulador (adonde fue a parar gracias al tío Pandolfi, cuyo equipo integraba con la inefable María Lila Iwasaki, hoy reciclada en la PCM), no tuvo tiempo de enterarse cómo funcionaba el negocio aerocomercial que no sólo incluye aerolíneas sino también aeropuertos.

Por tanto deviene pertinente un cuestionario simple, premunido de una potente carga de curiosidad a ser absuelta ante la opinión pública.

1. ¿Porqué Aeropuertos del Perú nombró un gerente general (que duro sólo un mes) que no tenía experiencia en el manejo aeroportuario pues lo único que sabía de esta actividad fue porque quizás alguna vez viajó en avión y tuvo que embarcarse de un aeropuerto?
2. ¿Cómo es que Proinversión acepta el nombramiento de este gerente, contraviniendo lo establecido en las Bases que exigen sea un profesional con experiencia en el manejo aeroportuario? Hacemos la salvedad que el señor se fue porque quiso, no porque Proinversión/Ositran se lo exigiera a Aeropuertos del Perú al haber detectado la irregularidad.

3. ¿Porqué la señora Leoní Roca actúa ahora (ya casi más de un mes) como gerente general sin tener la más mínima experiencia en manejo aeroportuario y Proinversión/Ositrán hace mutis?
4. ¿Porqué Aeropuertos del Perú tiene a un gerente comercial, cuya experiencia en aeropuertos es nula pues viene de la sección Avisos Clasificados de El Comercio?
5. ¿Porqué Proinversión acepta la venida de un funcionario portugués para ocupar la gerencia de operaciones, habida cuenta que los aeropuertos de Portugal no son mejores que los peruanos (CORPAC)?
6. ¿Acaso Proinversión no hace una evaluación de quién es el “experto” que Aeropuertos del Perú decide poner como gerente de operaciones en la empresa?
7. ¿Cómo es que a Aeropuertos del Perú le basta un solo funcionario portugués para conducir las operaciones de todos los aeropuertos concesionados, que no son pocos pues con el “regalo” de Piura, Chiclayo y Pisco llegan a 12?
8. ¿Se ha hecho un análisis económico financiero que demuestre la conveniencia de llevar a cabo esta privatización siguiendo el patrón establecido por Curry & Brown, entidad autodenominada asesora oficial del gobierno peruano en privatización de aeropuertos?
9. ¿Es cierto que el Estado pierde menos con este esquema privatizador que el haber “regalado” los aeropuertos a una empresa sin experiencia y cuyos conocimientos se limitan a la actividad denominada en el mundo aeronáutico como handling, es decir subir y bajar equipajes, dirigir el estacionamiento de aviones, poner escaleras, limpiar baños, etc.

b) El periodismo saca la espada

Raúl Wiener Fresco, periodista de larga y acreditada trayectoria, elaboró una serie de diálogos en su feraz imaginación. No podía anticipar que éstas herirían la línea de flotación de gente vinculada a Swissport que lo enjuició y le hizo pasar ratos desopilantes por el abuso contra él cometido y por la evidente forma en que los que episódicamente gozan de una posición de dominio, pretendieron asustarlo. Como si la gente honrada debiera atemorizarse de serlo y los cacos, los proletarios y los de saco y corbata, tuvieran el privilegio incuestionable de

ejercer, a su libre albedrío, el imperio de sus uñas largas y jueces digitados. Leamos este sabroso capítulo de aristas más que convincentes.

1) ¿Qué se cocina con el Aeropuerto de Pisco? 4-4-2006

- Aló, ¿Pedro Pablo?, soy Lucho García Miró.
- ¿Sí?
- Te llamé por lo de la concesión del aeropuerto de Pisco que te habías comprometido para abril.
- Era parte del paquete de aeropuertos regionales y todo está detenido por las elecciones.
- Sí pues, pero todo va a ser más difícil después del día 9, y uno ya metió su plata, comprometió gente y nada.
- Bueno, puedes poner en tu periódico que hay trabas de los militares. Echale la culpa a Rengifo y a los aviadores, y di que el primer ministro está solicitando a los ministerios y a la concesionaria del Jorge Chávez (LAP), un informe sobre los problemas. Podemos declarar una emergencia y de repente sacar el asunto entre primera y segunda vuelta. Hay aliados en el Congreso: Lucho Gonzáles Posada e Iberico pueden declarar.
- Vamos a decir que este es un asunto de vida o muerte para el TLC, usando palabras de Alfredo Ferrero. La producción agro-exportadora no aguanta.
- Está bien. Pero menciona a LAP como parte involucrada. Ellos son parte de la solución y no del problema. Si se van contra LAP yo no entro.
- ¿Por qué vamos a irnos contra ellos si como Swissport tenemos negocios con ellos?
- Estamos de acuerdo, entonces.
- A ver si nos entendemos. Separamos el caso de Pisco como una emergencia. Denunciamos al ministerio de Defensa y a la Aviación por poner trabas. Exigimos una concesión de emergencia. Involucramos a los parlamentarios y al gobierno regional de Ica. Y hablamos de la preocupación que hay en la PCM.
- Sí.

¿Es tan descabellado y fantástico el diálogo que presento y que, por supuesto, he elaborado usando mi imaginación más atrevida?

Veamos algunos datos y después me darán su opinión:

1. En el momento de asumir la presidencia del Consejo de Ministros (agosto 2005), PPK elaboró un plan de salida del gobierno que incluía una lista de concesiones, en la que figuraba la entrega a gestión privada de por los

menos doce aeropuertos regionales, del norte y la selva. En este grupo estaban los terminales de Piura y Chiclayo, que la FAP objetaba por su valor militar.

2. En marzo de este año se retiró a los aeropuertos de Piura y Chiclayo de la lista de concesiones y de carambola se incorporó al de Pisco, que no era parte del paquete original. Lo singular de este caso es que se trata de la pista más cercana a Lima y el único lugar desde el cual se podría hacer alguna competencia al Jorge Chávez administrado por LAP.
3. Según información de Correo del día 23 de marzo de 2006, las empresas precalificadas para el proceso de concesión del aeropuerto de Pisco son Aeropuertos Unidos del Perú y Swissport GBH-Aeropuertos.
4. Desde hace algunos días el diario Expreso, dirigido por Luis García Miró Elguera, lleva adelante una campaña sobre la concesión del aeropuerto de Pisco como un asunto de necesidad nacional: TLC, agroexportaciones, etc. Y sobre el grave retraso en las definiciones para su entrega al sector privado.
5. En su editorial del 3 de abril, ese diario afirma: “El tiempo transcurre inexorablemente y la concesión del aeropuerto de Pisco permanece al garete, perdida en indefiniciones, deteniendo así el desarrollo de obras de infraestructura, generación de empleo, impulso al turismo y apoyo a las agroexportaciones del sur chico....”.
6. Y más adelante anota: “Hoy la presidencia del Consejo de Ministros tiene conocimiento de este inaceptable cuello de botella. Y de buena fuente sabemos que el premier Pedro Pablo Kuczynski ha solicitado a los ministerios de Transportes y Comunicaciones y del Interior, así como al concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners, que colaboren en identificar las acciones que vienen impidiendo la puesta en marcha de la concesión del Aeropuerto de Pisco”.
7. ¿Cómo saben en Expreso lo que llega a conocimiento de PPK y de sus solicitudes a otros ministros?, ¿qué tiene que decir LAP sobre la identificación de las acciones que impedirían la concesión? El editorial por cierto no da detalles. Tampoco dice porqué un caso que vino añadido al paquete inicial y que podría verse con mucha mayor claridad en una etapa post electoral, es tan urgente como para editorializar y titular en primera página durante varios días.

8. Los congresistas Luis González Posada del APRA y Luis Iberico del FIM en curiosa coincidencia han declarado para Expreso que están intercediendo ante las instituciones militares a nombre de la Comisión de Defensa del Congreso de la que forman parte para apurar el proceso de la concesión para que no se retrasen las inversiones que deberían hacerse.
9. La ficha de registro de personas jurídicas No. 4617, de la Oficina del Callao de los Registros Públicos, da alguna pista para entender que clase de pócima se cocina en Pisco. Ahí figura que Swissport S.A., la empresa precalificada para la concesión del aeropuerto, es el nombre que a partir del año 2000 adopta la antigua empresa Servicios Litoral Pacífico SERLIPSA cuyos directores fundadores son los señores Luis García Miró Elguera (presidente), Alfonso García Miró Peschiera, Aurelio García Miró Peschiera, Luis García Miró Peschiera, Antonio García Miró Peschiera, Arturo Durando Tarazona. Todo este grupo familiar está relacionado con el diario Expreso, siendo accionistas, director y gerente general.
10. Swissport tiene contrato vigente para los servicios de rampa del aeropuerto Jorge Chávez suscritos con LAP. Los señores Alberto Huby Vidaurre y Alfonso García Miró Peschiera han sido encargados por el directorio de gestionar las garantías a ser presentadas en los procesos de concesión. Todo está armado para el momento final.

Conclusiones

Más que causa nacional, la concesión del Aeropuerto de Pisco es un interés concreto del sector de la familia Miró Quesada vinculada al diario Expreso.

Hay una intención de culpar a las Fuerzas Armadas, específicamente a la aviación militar, de la demora de la concesión.

PPK intentaría, con el apoyo de Expreso, convertir en emergencia nacional la transferencia del terminal aéreo antes del cambio de gobierno.

PPK tiene interés que en este proceso esté involucrada LAP, no como competidora, sino como la que tiene la experiencia de la concesión, con la que podría articularse una sociedad de gananciales que impediría que Pisco funcione regulando las tarifas excesivas que se cobran en el Jorge Chávez.

PPK está asociado desde su origen con LAP, a través de COSAPI.

Los congresistas González Posada e Iberico están en la Luna o participan de alguna manera en el negocio.

2) Familia periodística de alto vuelo 6-4-2006

La familia Miró Quesada tiene tanto poder de prensa que no sólo se da el lujo de ser dueña de tres diarios: El Comercio, Perú 21 y El Trome; dos canales de televisión: América y Canal N; y otras publicaciones; sino que un ala de ellos, enemistada con los demás, se hizo de la dupla Expreso y Extra.

Es decir tenemos para escoger entre unos y otros. Los que apoyan a LAN porque el pariente Rodríguez Larraín es el presidente del membrete LAN-Perú y se pres-
tó a toda la movida para cerrar Aerocontinente. Y los que ahora son partidarios de la nueva línea Wayra, de su casi pariente Piter Koechlin, y que también han hecho campaña sucia para cerrar TANS, para reducir su competencia.

Los dueños de El Comercio tienen que ver con asuntos grasosos como la quiebra fraudulenta de Aeroperú, en la que han estado metidos José Graña Miró Quesada, Emilio Rodríguez Larraín y Víctor Miró Quesada. No por gusto mantienen en planilla al principal causante del desastre, el doble agente Roberto Abusada que se hizo presidente de la línea aérea por cuenta de los mejicanos y jefe de asesores del ministro Camet que otorgó los activos de la empresa y debió controlar el proceso de transferencia para que el Perú no se quedara sin compañía de bandera. Y se esfuerzan además en blanquearlo como comentarista económico en la televisión y en los diarios.

El otro grupo ha estado metido en negocios con Lima Airport Partners LAP, prestando servicios en el Jorge Chávez y parece haberse animado a tomar un aeropuerto para ellos solos. Ese es el sentido de la campaña contra las “dila-
ciones” para la concesión del Terminal de Pisco sobrevendido como la gran necesidad nacional de establecer una puerta de salida aérea a los productos de agroexportación de la región Ica. Primera página, notas de economía y de política, editoriales, dan prueba que mientras el país anda distraído en elecciones, los García Miró han visto que la cosa es con Pisco. Ahí casi se decide el TLC, el nivel de empleo en el sur chico, el nuevo boom del turismo y, de seguro, la derrota de la pobreza.

Los de Expreso escriben declarando estar enterados que Kuczynski ya sabe de estas preocupaciones y que ha empezado a moverse ante diversos ministerios y con LAP para identificar quién está deteniendo está inversión de futuro. ¿Cómo

sabe Luis García Miró Elguera lo que piensa PPK y lo que hace para corresponder a sus requerimientos planteados en la prensa?, ¿por qué tendría que incluir a LAP como parte en el asunto de otro aeropuerto?, ¿quién ha contado todo esto?, ¿por qué el ministro no desmiente lo que se le imputa o es que a él le interesa que esa versión siga adelante? Son misterios del mercado que como se sabe es totalmente invisible.

Lo que sí se conoce sin que haya forma de desmentirlo es que una de las dos empresas precalificadas para la asignación del Terminal de Pisco: Swissport GBH-Aeropuertos, es de propiedad del clan familiar congregado en el periódico azul. Hemos contado cinco García Miró Elguera o Peschiera, en un directorio de seis. Y éstos son los que editorializan y hacen campaña por el interés nacional y regional. Los que están detrás de PPK y le adivinan hasta sus pensamientos. Los que contrataron los avales y garantías para participar en la concesión cuando todavía Pisco no había sido incluido entre los privatizables. La combinación perfecta: autoridades privatistas, prensa alarmista y manipuladora, empresas de ocasión con capitales mínimos y grandes pretensiones.

Lo que más hierde de todo esto es la desvergüenza con que se organizan los negocios oscuros y la ausencia de mecanismos para defender el patrimonio público. Ni el Contralor, ni el Ministerio Público, ni el Poder Judicial, ni el Congreso, han sido capaces de investigar y sancionar a LAP. ¿Harán algo respecto a Pisco?

3) El caso del aeropuerto de Pisco y el diario Expreso 4-5-2006

Esta modesta columna que circula por Internet ha recibido una nota de rectificación del señor Luis García Miró Elguera, director del diario Expreso, que reproducimos íntegramente:

Lima, 28 de abril del 2006

Señor Raúl Wiener Fresco
PRESENTE.-

Ref: solicitud rectificación

He tomado conocimiento de dos correos electrónicos elaborados por usted, titulados: “¿Qué se cocina con el aeropuerto de Pisco?”, de fecha 4 de abril y “Familia periodística de alto vuelo”, de fecha 6 de abril que han circulado y siguen circulando en Internet, en las cuales usted se ha referido a mí.

Sobre el particular, le exijo que rectifique los hechos siguientes:

- 1.- Jamás me he comunicado con el Presidente del Consejo de Ministros, Pedro Pablo Kuczynski. El diálogo contenido en el primero de los mencionados correos, es una fantasía elaborada por su persona.
- 2.- Jamás acordé, concerté ni tuve negocio, tratativa o conversación con el mencionado señor Kuczynski ni con ninguna persona dentro o fuera del gobierno, sobre la concesión del aeropuerto de Pisco, ni sobre ningún otro caso.
- 3.- Jamás he entregado, ni invertido dinero para adjudicarme ilegalmente la concesión del aeropuerto de Pisco, ni ninguna otra, ni mucho menos me he comprometido ilícitamente con ninguna persona para ello.
- 4.- Jamás he acordado con el señor aludido Sr. Kuczynski ni con nadie el contenido de algún reportaje o entrevista en el Diario Expreso para engañar al público.
- 5.- Hace cinco años que estoy completamente desvinculado de la empresa Swissport, así como de cada uno de sus accionistas, entre quienes se encuentra un hijo mío con quien no mantengo relación comercial ni de ninguna otra naturaleza.
- 6.- La familia Miró Quesada no tiene nada que ver con el Diario Expreso. Es más, no existe accionista, directivo, funcionario ni empleado alguno en Expreso que lleve el apellido Miró Quesada.
- 7.- Jamás he estado vinculado en ningún tipo de negocio oscuro o acto ilegal. Jamás me han denunciado o investigado por algún delito de tráfico de influencias, corrupción de funcionarios, colusión desleal u otro similar.

En atención a lo expuesto, le concedo un plazo de 48 horas para rectificarse respecto a cada uno de los 7 hechos falsos propalados en Internet, solicitando las disculpas del caso. En caso contrario, me veré obligado a interponer la respectiva querrela legal por el delito de difamación agravada.

Sin otro particular

Luis García Miró Elguera
DNI 08268460

Hasta aquí la rectificación, que la hago sin sentirme en absoluto intimidado por el ultimátum de 48 horas y la amenaza de querellarme, sino por el simple criterio del respeto al derecho ajeno a presentar su punto de vista dentro de una controversia. Sería realmente un gesto extraordinario si el señor Luis García Miró reprodujera este debate en las páginas de su diario. Entonces tendríamos un buen motivo para creer que la libertad de prensa no está restringida por la libertad de empresa.

Vayamos, sin embargo al fondo del asunto Las dos notas que son materia de la carta de rectificación están referidas a un asunto esencial, a saber si la campaña que casi en solitario lanzó el diario Expreso sobre la urgencia perentoria de concesionar el aeropuerto de Pisco, estaba motivada realmente sobre el interés nacional (salida de productos de agroexportación, TLC, etc.), o si cabe la sospecha de que responde más bien a intereses particulares relacionados con el diario que realiza la campaña. Asimismo, si en esta privatización-concesión, como en otras anteriores, está metiendo sus manos el inefable ministro Pedro Pablo Kuczynski a favor de alguna de las partes y con alguna conexión con sus socios de Lima Airport Partner-LAP. El señor Luis García Miró no se refiere a estos asuntos. Para contradecirme emplea en cambio una relación de siete puntos que él califica de falsos, con los que intentaría restar credibilidad a mis afirmaciones. Voy a detenerme en cada uno de ellos, aún en los más impertinentes:

1. El supuesto diálogo que está contenido en la primera parte de mi artículo "Qué se cocina con el aeropuerto de Pisco", concluye con la siguiente pregunta a los lectores: *¿Es tan descabellado y fantástico el diálogo que presento y que por supuesto he elaborado usando mi imaginación más atrevida?* Y me contesto que, a la luz de los elementos que se presentan a continuación, tiene verosimilitud, que no es descabellado, lo que no es igual a decir que sea verdad. Carezco de sistemas de chuponeo de llamadas privadas. Como supongo que también pasa con el diario Expreso, que sin embargo en su Editorial del 3 de abril sostiene: *"Hoy la presidencia del Consejo de Ministros tiene conocimiento de este inaceptable cuello de botella. Y de buena fuente sabemos que el premier Pedro Pablo Kuczynski ha solicitado a los ministerios de Transportes y Comunicaciones y del Interior, así como al concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners, que colaboren en identificar las acciones que vienen impidiendo la puesta en marcha de la concesión del Aeropuerto de Pisco".* ¿Cómo saben esto si no han tratado "jamás" con el Primer Ministro?, ¿también es una fantasía periodística?, ¿tiene el señor Luis García Miró quién hable por él para enterarse

de lo que ya conoce y lo que solicita a otros funcionarios, el presidente del Consejo de Ministros?

2. No he dicho, en ninguna parte, que el señor Luis García Miró y el señor Kuczynski, hayan tenido negocios comunes, por lo que no hay razón para desmentirme sobre este supuesto. Lo que mantengo es que uno y otro están vinculados al nuevo negocio de la concesión de aeropuertos y cuando se “preocupan” por el tema, deberíamos preocuparnos nosotros por lo que van a hacer ellos.
3. Sobre si el señor Luis García Miró ha movido dineros en este específico asunto del aeropuerto de Pisco a mí no me consta, y no lo he dicho, ni insinuado. Si lo ha leído u oído en otra parte, pase. Le acepto la aclaración, que no aclara nada que yo haya puesto en las dos notas que pretenden ser rectificadas.
4. No he opinado sobre la línea periodística de Expreso, o la forma que trata sus reportajes y entrevistas, con relación a la gente del actual gobierno. Lo que es evidente es que la presión para la concesión del aeropuerto de Pisco ha tenido eco en sectores del Poder Ejecutivo y del Congreso, de lo que ha ido dando cuenta el diario, mientras ha atacado a otros que aparentemente se resisten, probablemente los relacionados a la defensa nacional. Algo más, la concesión de Pisco no estaba en el primer paquete de concesiones regionales previsto por Kuczynski y fue sumado solamente después que se descartaron Piura y Chiclayo. ¿Hubo alguna gestión influyente para conseguirlo? No sé. Pero lo único que puedo dejar anotado es que ya en diciembre del 2005, Swissport estaba inscribiendo poderes de sus directores para abrir avales, garantías para esa concesión, lo que indica que estaban bastante informados.
5. La empresa Swissport, es uno de los dos postores a la concesión del aeropuerto de Pisco. Como bien se apunta en la rectificación, el señor Luis García Miró ha sido parte de esa empresa, y de su antecedente Serlipa, aunque afirma estar desvinculado desde hace cinco años. Además indica que si bien uno de sus hijos es accionista, (uno de los principales y el que ejerce los poderes de la empresa), esto no tiene nada que ver con él porque ya no tienen relación comercial ni de ninguna otra naturaleza. Por cierto no tengo ningún interés en involucrarme en líos de familia, pero lo que ningún periodista serio dejaría de anotar es que habiendo una campaña periodística para privatizar un aeropuerto, donde se involucran asuntos sensibles como

patrimonio del Estado, defensa nacional, nuevas oportunidades de negocios, el principal promotor de la medida haya sido anteriormente dueño de una de las empresas que podría recibir la concesión, y que uno de sus descendiente directos sea el encargado de hacer las gestiones y el lobby necesario para Swissport alcance este objetivo.

6. La declaración de que existen separadas las familias Miró Quesada y García Miró, es una novedad para mí y seguramente para muchas personas. Antes no era así. Nadie dice que los Miró Quesada hayan estado en la plana de Expreso, pero sí es verdad que los García Miró pertenecieron a El Comercio.
7. Me alegro que el señor Luis García Miró pueda dormir con su conciencia tranquila por no considerarse vinculado a actos de corrupción. Que siga así y que evite esa fea imagen que deja que un medio de comunicación demuestre demasiada ansiedad por determinadas decisiones del Estado en asuntos con los que mantiene conexiones aunque se pretenda que ellas pertenecen a un pasado reciente o a familiares cercanos, con los que ya no nos sentimos tan cerca.

PD. Sirva la ocasión para expresar al señor Luis García Miró Elguera y su familia mis condolencias por el fallecimiento de su señora madre, al margen de cualquier controversia en que estemos confrontados.

4) Querellados por el poder 27-6-2006

A mediados del año 2000, los periodistas César Hildebrandt, Mariela Patriau y Fernando Viaña, del diario Liberación, fueron querellados por Manuel Alberto Ulloa Van Peborgh, entonces presidente ejecutivo de Editora Nacional, propietaria de los diarios Expreso y Extra, y dueño de Cable Canal de Noticias, bajo la acusación de supuesto delito de difamación

Eran todavía tiempos de Fujimori, cuando se pensaba que el ciudadano peruano-japonés había logrado, usando todas las mañas del poder, salirse con la suya y extender su gobierno por un tercer quinquenio. Expreso era nuevamente el mastín, pero esta vez de otra dictadura. Y el hijo del ex premier Manuel Ulloa, un hombre muy influyente que, después se sabría, vendía a muy buen precio los servicios de los medios bajo su control, en la famosa salita del Servicio de Inteligencia.

El diario Liberación, representaba por su parte una solitaria expresión de resistencia al régimen autoritario, al fraude electoral y la corrupción. Tenía poco

tiempo de existencia. Y en él escribíamos varios periodistas que jamás hemos logrado sitio en los otros medios.

La querrela planteada por los abogados de Ulloa Peborgh, los doctores Enrique Ghersi, Alberto Villanueva y Carlos Gutiérrez, acusaba a Hildebrandt y a sus co-encausados de “no verificar” suficientemente una información sobre las extrañas circunstancias de la muerte del padre del querellante y el proceso de la herencia que incluía la titularidad de los diarios. Como reparación civil pretendían un pago de 3 millones 500 mil soles y una acción del juez que obligara a “Liberación” a no seguir tratando el tema.

Como es público, desde hace algunas semanas, el actual dueño de Editora Nacional y de los diarios Expreso y Extra, está querellándose, igualmente, por haber escrito y circulado por la Internet, dos artículos referidos a la inusual manera como se vinculan una campaña de Expreso por la concesión del Aeropuerto de Pisco, con el primer ministro Pedro Pablo Kuczynski, interesado en sobrepasar las objeciones que la Fuerza Aérea y el ministerio de Defensa han colocado contra ese proyecto, y la empresa Swissport GBH, originalmente de propiedad del mismo señor Luis García Miró Elguera, presidente ejecutivo y director de Expreso, y actualmente encabezada por uno de sus hijos, que es una de las dos precalificadas para la fase final de la concesión.

Los abogados Ghersi, Villanueva, entre otros, me están demandando porque pretenden que la investigación que realicé para encontrar esos vínculos tendría la intención de dañar la imagen del querellante, y que yo no dispondría de interés legítimo para abocarme a ese caso. Es decir desconocen mi calidad de investigador, periodista y en última instancia de ciudadano con derecho a la fiscalización sobre el destino de los bienes públicos, como son los aeropuertos.

También litigan contra mi forma de escribir, ya que en la primera de las notas hago la ficción de un diálogo, que luego digo que es de invención mía pero que sirve para preguntar a los lectores si creen que algo así podría ser posible a la luz de una serie de hechos que son presentados puntualmente: editorial y artículos del diario con información supuestamente de dentro del gobierno; intervención de PPK y otros personajes en acelerar la concesión; información sobre el concurso para la concesión donde se precalifica a Swissport; ficha de registro de esta empresa que la relaciona con el propietario de Expreso; etc..

Este caso, fue motivo, en primera instancia, de una carta de rectificación de García Miró Elguera que yo publiqué íntegramente y difundí por la misma vía

donde circularon los dos artículos iniciales, a la que acompañé, como es mi derecho, las aclaraciones que consideré pertinente. Esta rectificación se ha convertido ahora en otra prueba de cargo en el proceso, porque el señor director de Expreso piensa que lo que me correspondía hacer era pedirle perdón y quedarme callado. Uno podría pensar, a partir de ello, que este señor es muy respetuoso de la verdad y la honra ajena, y que con ese título pretende que no se le investigue y se le presuponga honesto por principio. Bastaría sin embargo revisar algunos de sus titulares y editoriales recientes de su periódico, para saber que eso no es exacto.

La reparación civil que me reclaman es de 3 millones quinientos mil soles, que incluye un pedido de embargo de mis bienes, que tal vez cubran el 0.5% de ese monto, impedimento de salida del país y sobre todo que cese mi intervención en el tema de la demanda. En estos momentos estoy citado ante el juez por el “daño” que los artículos por Internet habrían inferido a García Miró Elguera, en un procedimiento que tiene extraños paralelos (naturaleza de la demanda, abogados, montos, exigencias colaterales, etc.) con el del año 2000, aunque yo no pretenda compararme con Hildebrandt y el diario Liberación, que él dirigió, por quienes guardo un enorme respeto y aprecio.

Finalmente, se ha sabido también en estos días que otro personaje de la política y los negocios, el inefable primer ministro Kuczynski, ha querellado también a Manuel Dammert en relación a sus denuncias sobre las vinculaciones del funcionario público con empresas interesadas en la concesión del muelle del Callao. A Manuel le piden un millón de soles de reparación y, por supuesto, que le pongan la mordaza para que no pueda seguir refiriéndose al tema de los puertos, al que ha dedicado largos años de investigación y de seguimiento.

Se entiende, de veras, que si existen los juicios llamados especiales por difamación y en defensa del honor de las personas, es porque hay medios y personas poderosas que pueden afectar los derechos de los débiles a su buen nombre. En general los periodistas resolvemos nuestras diferencias como tales, valiéndonos de la pluma, de la información que conseguimos con esfuerzo y de la manera como la presentamos. Y dejamos al civil, al que niegan la opción de rectificar y presentar su propia versión de los hechos que lo involucran, seguir el camino de los jueces, Pero en los tres casos reseñados lo que se ve es que son los que están en posición de fuerza, por poseer los medios más potentes, por su poder económico y su relación con el poder político, los que quieren tumbar, aplastar y obligar a callar al que rompe la unanimidad impuesta.

Ulloa Peborgh se consideraba un gran señor, pero luego se vio a sus principales allegados filmados en operaciones corruptas de mucho dinero de las que él no podía ser ajeno. García Miró cree que no se le puede hacer a él, señalamientos que hace con toda facilidad a otros. Y PPK ha tenido que perder la sonrisa cachachienta para lanzarse a silenciar la investigación de las mafias de la concesión de los puertos. Es el coro uniforme de estos meses: todos contra Ollanta, todos contra Karp, todos por el TLC, todos por García, todos por Torres Caro, etc., el que quiere estrangular la investigación independiente. El Perú no se merece que en nombre de la "libertad de prensa" le den un paquete sin alternativas. Y que cuando se abre un pequeño espacio como el que construyó Hildebrandt en Frecuencia Latina, se le destruya impunemente. ¿Qué pasará en el futuro si dejásemos que la persecución llegue hasta la Internet y otros medios sustitutos de la gran prensa? Eso es lo que está ocurriendo.

5) El último oligarca 25-3-2007

Desde hace cuatro días, y no se sabe hasta cuándo y por qué motivo, la noticia política principal de la edición digital del diario Expreso es una que lleva el siguiente titular: "Wiener pide disculpas al director de Expreso".

Wiener soy yo, Raúl Wiener Fresco, para mayores señas. Y las "disculpas" se supone que son las contenidas en un documento que se transcribe, que era hasta hace poco la materia de un acuerdo privado entre mi persona y el director y propietario del diario Expreso, Luis García Miró, en relación a un juicio por difamación iniciado en mi contra.

El documento se publica sin fecha, para que el lector distraído no se percate que se trata de un asunto que carece de toda actualidad. En realidad fue firmado el 29 de julio de 2006. Tampoco se explica porqué su contenido podría interesarle al público. O que es lo que ha pasado para agitar el tema.

Finalmente, como es propio de alguien que se cree por encima del resto, el señor García Miró no ha publicado la carta de protesta que le remito y ha seguido mostrando lo que cree es el símbolo de su victoria sobre quién se atrevió a enfrentarlo en una investigación periodística en la que queda aún mucho por esclarecer.

El público que por casualidad llegue a esta dirección Web debe preguntarse seguramente por muchas cosas:

¿Qué cosa le hizo Wiener a García Miró para que tenga que disculparse tan aparatosamente?

¿Qué tiene que ver Wiener con García Miró?

¿Es un santo este señor García Miró, para que haya que pedirle disculpas con titulares de varios días para que todos se den cuenta?

Voy a empezar por lo que se dice en el mismo documento de las supuestas disculpas y que cualquiera puede leer gracias a la siguiente dirección web www.expreso.com.pe: *“En el ejercicio de la libertad de expresión he venido tratando, a través de la Internet, temas referidos al proceso de privatización de los aeropuertos peruanos, dentro de los cuales he tratado el caso del Aeropuerto de Pisco, relacionándolos con las informaciones y opiniones que sobre el punto fueron publicadas en el diario Expreso”.*

Es decir, lo que hice antes, y hago ahora, es reafirmar el derecho, que no me lo puede coactar García Miró ni nadie, a investigar la extraña circunstancia de que un solo diario, entre los muchos que se publican en Lima, hubiese declarado cuestión de prioridad nacional la concesión del aeropuerto de Pisco, de propiedad de las Fuerza Aérea y denunciado en titulares y editoriales a esta última institución de estar presionando al gobierno de Toledo para excluirlo del paquete de privatizaciones. Más aún si en las mismas informaciones se alardeaba disponer información de “buena fuente” acerca de lo que estaba pensando y disponiendo el primer ministro Pedro Pablo Kuczynski, en esos mismos momentos en relación a este palpitante caso.

Y con este derecho es que logré establecer a través de los informes de Proinversión y los registros públicos que había una relación entre la empresa Swissport -GBH Aeropuertos, precalificada para la concesión del primer paquete de aeropuertos provincianos –en el que no estaba incluido Pisco, pero se le añadió en forma extemporánea-, y los dueños de Expreso, que son el señor García Miró Elguera y sus hijos. Swissport -GBH Aeropuertos, que a la postre quedó como postor único como suele pasar en el país y ganó por supuesto sin competidores, fue creada en 1993 por Luis García Miró Elguera con el nombre Serlipa Cargo Center, empresa de cabotaje que extendió luego sus actividades a los trabajos de rampa en el aeropuerto Jorge Chávez, bajo la administración de Lima Airport Partners LAP. En la ficha correspondiente de los registros públicos figura que aún después del cambio de nombre, su fundador siguió siendo presidente ejecutivo, hasta una fecha reciente en que lo sustituye su hijo Alfonso García Miró

Peschiera. Hasta donde he podido saber la matriz suiza Swissport Internacional AG, tiene una participación minoritaria en las acciones de la empresa peruana y el objeto del nuevo nombre es generarle una imagen de *expertise internacional* para intervenir en licitaciones que tienen este requisito.

¿Cuál es la capacidad de Swissport Perú para asumir 12 aeropuertos a la vez?, ¿Qué garantías ha puesto la empresa de los García Miró para hacerse cargo de la administración de un conjunto de activo nacionales y regionales de gran valor? ¿Que nivel de transparencia le ha sido exigido a Swissport sobre su relación con LAP, ya que la supuesta virtud de la concesión de Pisco era que este terminal aéreo podría eventualmente atenuar la tendencia al monopolio que hoy existe y ofrecer una alternativa más económica, para el recojo de carga y pasajeros del sur del país con destino internacional? ¿O es que todo esto estaba pensado para que no haya competencia? ¿Cómo se han respondido a las objeciones de seguridad nacional formuladas por la Fuerza Aérea, siendo este aeropuerto al mismo tiempo la base aérea de respuesta cualquier amenaza sobre Lima?

No son puntos de pequeña monta. Pero cuando García Miró los enfrenta, opta por deducir que hablar de conflicto de intereses entre el diario que impulsa la campaña y el beneficio personal o familiar que podría reportarles la concesión, es igual a declararlo “delincuente” lo que debería llevarme hasta los tribunales por haber insinuado maldades sobre un caballero por encima de toda sospecha. Igualmente, el recurso para ironizar las “buenas fuentes” del director del diario con el primer ministro, inventando un diálogo entre los dos, que se advierte es inventado, se convierte en un afán mío por mellar su honra por lo que merezco una demanda por 3 millones 500 mil soles. Y anotar que el famoso diálogo no es real sino verosímil, el peor insulto proferido en la Internet. ¿Qué significará “verosímil”?

El documento que se acordó como parte de un diálogo amistoso con el abogado de García Miró, para proceder a levantar el juicio que me endilgaron por preocuparme de los aeropuertos provincianos, versa sobre los puntos que acabo de mencionar y de ningún modo sobre el fondo de la investigación. Da por retiradas las expresiones que García Miró siguió considerando ofensivas después de varias aclaraciones y declara no contradecir las que parecieron sus tres preocupaciones principales:

Negar que hubo diálogo o coordinación con Kuczynski, y que la “buena fuente” debe proceder de algún otro lado.

Afirmar que actualmente no está vinculado a Swissport, ya que el presidente ejecutivo ha pasado a ser su hijo.

Que no digo –nunca dije–, que tuviera alguna base de prueba para acusarlo de corrupción, ya que toda la controversia giraba sobre la legitimidad de una campaña periodística.

Estos términos de acuerdo, que no fueron idea mía, se estimaron satisfactorios para ambas partes, que es lo único que interesa en estos casos en que se busca un arreglo de caballeros. Todo lo demás depende de la seriedad con que se asuma el compromiso. Por eso nunca he contado en público la historia de cómo se resolvió el juicio sobre el cual recibí una amplia solidaridad; ni me imaginaba por supuesto que alguien pudiese intentar el ridículo papel de pasar por el “ganador” del incidente, al que le piden perdón y lo exhibe para que todo el mundo vea como se arrodillan ante él. Sólo diré que quizás fue un exceso de corrección de mi parte que evitara el tema aeroportuario durante meses a pesar de haber tenido a la mano nueva información que profundiza mis primeros hallazgos, para no ser malentendido.

Pero lo que aquí debe quedar absolutamente claro es que jamás voy a arriar la bandera crítica contra la línea facistona del diario azul dirigido por Luis García Miró Elguera, que promueve la persecución del pensamiento independiente, el cierre del “Ojo que Llora”, la disolución de las ONG, el traspaso de la Universidad Católica al Opus Dei, la proscripción de las organizaciones de derechos humanos, el odio contra el SUTEP y los sindicatos, la santa trilogía García-Giampietri-Cipriani, la excarcelación de los fujimoristas como si se tratara de inocentes víctimas, etc. Un Expreso más reaccionario que el de los tiempos de la mafia de Calmell y Montesinos, lo que es un verdadero récord.

Si el falso titular sobre las inexistentes disculpas, publicado todos los días, es para herirme y desprestigiarme porque sabe cuán opuestos son nuestras perspectivas, que pierda cuidado. Lo que este señor cree sobre sí mismo sólo él lo cree. Y por supuesto dicen creerlo los que son sus asalariados.

No es mi caso.

El último oligarca del Perú republicano imagina que por su dinero y las ventajas que logra del Estado, puede insultar a quién le parezca y hacer imputaciones de traición, terrorismo, corrupción, aprovechamiento de fondos públicos, que nunca necesita probar. Y cuando lo demandan se presenta como un mártir de la libertad de prensa.

Pero lo que me parece un colmo es que un hombre mayor que reclama respeto más allá de lo que merece, se preste a maniobras infantiles. Cual niño Goyito.

www.rwiener.blogspot.com

ANEXOS

Lima, 22 de marzo de 2007

Señor
Luis García Miró Elguera
Director del diario
EXPRESO
Presente

El día de hoy en la edición por Internet del diario Expreso se publica, en forma destacada, el siguiente titular: “Wiener pide disculpas al director de Expreso”. A continuación se transcribe el texto de un documento suscrito por mí el 29 de julio del 2006, como parte de un acuerdo privado para dar por resuelto el juicio por difamación, por una suma de 3 millones 500 mis soles, que el señor Luis García Miró Elguera, director de Expreso, entabló contra mi persona, por haber escrito y hecho circular en la Internet dos artículos sobre la privatización del aeropuerto de Pisco, que él consideró agraviantes.

Aparentemente no hay un motivo para esta publicación extemporánea que evita además indicar la fecha en que fue escrita para confundir al público como si se tratara de un asunto de estos días. La intención no es aclarar nada que esté pasando en este momento. Ni siquiera alguna nueva referencia al tema que era el centro de la controversia: si hay una relación (directa o familiar) entre el director del diario que hacía campaña por la urgente privatización del aeropuerto de Pisco, y la principal empresa que estaba postulando para la concesión (Swissport), que fue finalmente la que tomó, en una licitación sin rivales, la administración de 12 aeropuertos de provincias, incluidos algunos objetados por la Fuerza Aérea por razones de seguridad nacional.

Todo indica que el único motivo es presentarme “disculpándome” ante el señor García Miró, como si al hacerlo incurriera en algún tipo de debilidad e inconsecuencia, y perdiera autoridad para criticar sus posiciones actuales en diversos temas referidos a su apoyo al actual gobierno en sus medidas más autoritarias, su enfrentamiento con las organizaciones de derechos humanos en defensa de

los peores crímenes de Estado, o su posición en relación a la controversia fronteriza con Chile que estima perdida de antemano, por mencionar sólo algunos puntos.

La carta que Expreso publica en un impromptu, nunca fue para pedir disculpas de nada. Yo jamás acepté haber difamado al señor García Miró como obra en mi respuesta a su demanda. Ni pienso tampoco que se haya levantado el cargo que le hice de mantener intereses particulares en el proceso de la concesión que impulsaba desde el diario. Lo que yo acepté, porque me pareció justo, es declarar que no he acusado de algún acto específico de corrupción al director de Expreso, que es lo que él había interpretado de mis escritos. Y admití, lo que ya estaba dicho en mis textos y en la respuesta a su primera carta de rectificación, que es que el diálogo ficticio Kuczynski-García Miró que contenía uno de mis escritos era una creación literaria para ilustrar la afirmación editorial del diario de que estaba al corriente de los pensamientos y actos del entonces Primer Ministro.

Sólo un espíritu muy pobre puede interpretar que un arreglo de buena fe que busca salvar las diferencias sin lastimar las honras puede ser exhibido como un trofeo al poder de los dueños de diarios y empresas que pactan con el Estado sobre el periodismo independiente de investigación. Lamento profundamente que el señor García Miró haya dado este tipo de trato a un documento que fue redactado quizás con un exceso de consideración. En estas circunstancias reclamo de Expreso publicar la presente carta de aclaración sobre el supuesto pedido de disculpa que se me atribuye.

Atentamente

Raúl A. Wiener
DNI 07717557

“Wiener pide disculpas al director de Expreso”

Señor LUIS GARCIA MIRÓ ELGUERA
Presente.-

Ref.: Rectificación

De mi consideración:

Por medio del presente, me dirijo a usted en atención a la querella interpuesta

por su persona, como consecuencia de dos artículos difundidos por mí a través de la internet, en relación a la concesión del Aeropuerto de Pisco, y a los comentarios que introduje al difundir su carta de rectificación, que posteriormente fueron reproducidos por una página web.

Al respecto debo señalar lo siguiente:

1. En el ejercicio de la libertad de expresión he venido tratando, a través de la Internet, temas referidos al proceso de privatización de los aeropuertos peruanos, dentro de los cuales he tratado el caso del Aeropuerto de Pisco, relacionándolos con las informaciones y opiniones que sobre el punto fueron publicadas en el diario Expreso.
2. Más allá de mis intenciones, por la forma en que se presentó mi punto de vista, el señor Luis García Miró, director de Expreso, ha considerado que lo he agraviado indebidamente. No habiendo sido esa, en ningún momento, mi intención doy por retirada cualquier frase que pueda interpretarse en ese sentido, en especial el diálogo supuesto que relaciona al señor García Miró con el primer ministro Kuczynski.
3. El día 3 de mayo de 2006, recibí una carta notarial, solicitando me rectifique de los hechos considerados inexactos difundidos en dos artículos circulados por Internet. Por esta razón, difundí por vía correo electrónico el íntegro de la carta rectificatoria, aceptando las aclaraciones del caso. Sin embargo, mis comentarios al pie de dicha carta se han convertido en materia de una mayor controversia, hecho que lamento.
4. Por lo mismo reitero que no llevo adelante ninguna campaña contra Ud. Señor Luis García Miró Elguera, ni contra su diario, y que no contradigo sus tres afirmaciones principales: (a) que no ha habido reunión o coordinación de su persona con el premier Kuczynski; (b) que a la fecha no se encuentra Ud. vinculado a la empresa Swissport, precalificada para la concesión del Aeropuerto de Pisco; (c) que no existe ninguna base fáctica ni elemento probatorio para implicarlo a usted o a su Diario en algún acto de corrupción.

Siendo mi ánimo alcanzar una solución satisfactoria para las dos partes, que entre nuevos desencuentros, ofrezco tomar en cuenta las dos afirmaciones para no insistir en ellas.

Sin otro particular,

Atentamente
Raúl Wiener Fresco
DNI 07717557

c) Swissport y un crimen irresuelto

Casi al cerrar la edición del presente manual nos imponemos de un documento por el cual se da cuenta de cómo Swissport está involucrada en la muerte violenta de un empleado. Como podrá notarse hay irregularidades múltiples.

Bien vale la pena preguntarse, otra vez, a fuer de repetitivos, ¿es a esta empresa que Perú le ha confiado el destino de sus aeropuertos de provincias? Sin experiencia en terminales aéreas, carente de respuestas categóricas en un asunto en que hay una muerte hasta hoy no esclarecida.

Leamos y saquemos conclusiones.

INGRESO N° 298-2006

Callao, dos de Mayo del dos mil siete

DADO CUENTA EN LA FECHA: Por recibido el ATESTADO POLICIAL N° 033-07-DIRINCRI PNP/DIVINCRI -CALLAO-DIH, y todo lo actuado en la etapa de investigación a nivel Fiscal, el mismo que contiene el resultado de las investigaciones realizadas en torno a la muerte violenta del ciudadano Yue Ou Yang Lee, en circunstancias que operaba el equipo tractor remolque de la Compañía Swissport, mientras laboraba en su condición de mecánico de aviación, en una zona de dominio restringido dentro del Aeropuerto Internacional Jorge Chávez (puesto de estacionamiento de Aeronaves N° 20A Zona Sur); 1 CONSIDERANDO: **PRIMERO.**- Aparece de las investigaciones, que el día 07 de Octubre del 2006, el agraviado Yuen Ou Yang Lee en su calidad de Técnico en mantenimiento de aviones, tenía que atender el vuelo N° 307 con matrícula HP-1526 de la Compañía Panameña de Aviación - Copa Airlines S.A.- procedente de Panamá, en el Puesto de Estacionamiento de Aeronaves (PEA) N° 209, que arribó a las 22.52 horas; resulta que, al encontrarse el equipo de tractor remolque N° SGP-TR-05 estacionado en las áreas destinadas de espera en el Puesto de Estacionamiento de Aeronaves (PEA), sin supervisión (informe N° 024-2007-MTC, apartado "K" rubro conclusiones), solicitó al Agente de Rampa Moisés Morales Sánchez que

lo trasladara a la “bodega”; que al no ser atendido su requerimiento, tomó la decisión de operar el equipo (tractor remolque), y al realizar una mala operación aparentemente por su falta de capacitación en el manejo, originó que la máquina retrocediera e impactara bruscamente contra la Faja Transportadora de Malletas N° SGP-FT-03 que se encontraba en la parte posterior del tractor remolque, produciéndose las lesiones graves y su subsecuente muerte aproximadamente a las 23.30 horas; **SEGUNDO.-** Del informe emitido por la Dirección General de Aeronáutica Civil citado N° 024-2007-MTC, de la visualización del video puesto a disposición de la Fiscalía, cuya acta corre a folios 283 y de las vistas fotográficas que corre de folios 172 a folios 187, se puede determinar que el tractor remolque se encontraba estacionado sin supervisión y aparentemente fuera del lugar establecido; lo que se puede” deducir-que el agraviado probablemente solicitó que el tractor sea trasladado a su-lugar señalado, y no como dice el trabajador Moisés Morales Sánchez, “para que lo llevara a la bodega”; este icho no tiene sustento, toda vez que, aparte que este traslado está totalmente prohibido, el referido tractor, no tiene lugar para llevar a una segunda persona, conforme se puede ver de las vistas fotográficas, corroborado en la diligencia de verificación llevada a cabo; tanto mas si se debe tener en cuenta que el puesto de trabajo del agraviado estaba dentro del avión; por último, la probabilidad sostenida por la parte afectada, que “el agraviado falleció trágicamente atropellado, y para ocultar los hechos lo sentaron en el tractor”, no se encuentra corroborado con ningún indicio sustentatorio, descartándose esta posibilidad, con el tenor de las conclusiones del protocolo de necropsia de folios 146 a folios 148, que señala como causas de la muerte “traumatismo toraco abdominal cerrado”, causado por “agente contundente duro”, cuyas características se orientan a las circunstancias de los hechos producidos, y que son aclarados con la declaración de los señores Médicos Legistas de folios 201 a 202, cuando refieren que “todas las lesiones sufridas por el agraviado, fueron causadas por la colisión del cuerpo contra un agente contundente de gran potencia, ello es que supera la fuerza que el cuerpo mismo puede ejercer”; **TERCERO.-** Los hechos producidos constituyen omisiones culposas con consecuencia fatal, penadas y sancionadas por la ley Peruana en la primera parte del primer párrafo del Art° 111° y primera parte ultimo párrafo del mismo artículo del Código Penal, toda vez que el factor predominante para el hecho resultante estuvo determinado por la decisión del agraviado Yue Ou Yang Lee de operar el equipo tractor remolque marca Unitec Tractor Código SGP-TR-05, sin contar aparentemente con el entrenamiento requerido; mientras que el factor contributivo estuvo determinado por el negligente accionar de los Representantes de las siguientes Empresas: SWISSPORT GBH PERÚ S.A., representado por su Gerente General don Alberto Bernardo Huby Vidaurre y la Compañía Panameña de Aviación

S.A. (COPA AIRLINES), representado por su Gerente General doña Graciela de los Milagros Garrúes Aramburu, quienes violando el cumplimiento del deber objetivo, no dispusieron las supervisiones y las medidas de previsión correspondientes; por lo que les alcanza la denominada culpa común o concurrente; **Así tenemos, ampliando:** a).- La existencia de responsabilidad penal de las personas físicas mencionadas, que actuaron en representación de una persona jurídica, y que prevé el Art° 27° del Código Penal, al no adoptar todas las medidas adecuadas para garantizar la seguridad de las personas que laboran en zonas de dominio •estringido y realizan operaciones en plataforma; b).- La falta de previsión de la Compañía Swissport para que el equipo tractor remolque que operó el agraviado Yuen Ou Yang Lee cuente con dispositivos de seguridad que impidiera al personal no autorizado operarla, toda vez que su arranque se realizaba de manera directa activando solamente un switch, o que contara con un sistema que constituya adecuada ayuda visual, para su manejo; conforme hace constar el apartado “k” del informe N° 024-2007 de la Dirección General de Aviación Civil del M.T.C. de fecha 12 de Febrero del •31 2007 precedentemente señalado; c.- La falta de previsión de la Compañía Panameña de Aviación S.A. (Copa Airlines) y la Compañía Swissport GBH Perú S.A , quienes a pesar de existir relación directa, comprobado con el Acuerdo Standar sobre manipuleo en tierra, vigente a partir del 1ero de Setiembre del 2006 para el Aeropuerto Internacional Jorge Chávez -LIMA- conforme aparece del documento certificado que corre a folios 322-332, no capacitaron al agraviado en el conocimiento del manejo del tractor remolque, a pesar de tener la calidad de Técnico de Mantenimiento en aviación, y en el caso de la Compañía COPA AIRLINES, a pesar de haber trabajado durante años para su representada; **CUARTO.-** Que si bien no está clara y debidamente establecido que el agraviado Yuen Ou Yang Lee laborara para la Empresa Swissport GBH Perú S.A. desde el primero hasta el 30 de Setiembre del año 2006 bajo la modalidad de locación de servicios, (nótese que el contrato de locación de servicios de folios 156-157, no se encuentra suscrita por ninguno de sus intervinientes, máxime si es una copia simple), y a partir del 1ero de Octubre del 2006 aparentemente se le incorporara a la planilla de la misma empresa Swissport, está demostrado que su muerte se produjo cuando operaba el tractor remolque de esta empresa, desempeñándose como Mecánico de Aviación, brindando servicios exclusivamente a la Empresa Copa Airlines, donde laboró por años; debiendo tenerse en cuenta que al momento de su muerte aún usaba el fotocheck de la Empresa COPA AIRLINES; hechos que del mismo modo son resaltados por el citado informe N° 024-2007-MPC y los documentos de folios 403 a 405 y 420 a 473; **QUINTO.-** El agraviado Yuen Ou Yang Lee falleció de muerte violenta, siendo sus causas “Traumatismo Toraco Abdominal cerrado”, conforme lo determinan los señores Médicos Legistas en el

protocolo de necropsia N° 0348-2006 de folios 146-148, aclarado al prestar declaración a folios 201-202, cuando refieren además que las lesiones graves que sufrió el agraviado “fueron causadas por la colisión del cuerpo contra un agente contundente de gran potencia, ello es que supera la fuerza que el cuerpo mismo puede ejercer”, siguen manifestando que al mover el cuerpo con estas lesiones, por personas que no son profesionales de la medicina “La consecuencia directa sería agravar las lesiones y acelerar el proceso de fallecimiento, al movilizar inadecuadamente el cuerpo, sin los cuidados necesarios, las pstillas fracturadas van a actuar como agentes punzo penetrantes, dañando mas la pleura y los pulmones, los vasos circundantes y el hígado, produciéndose mas hemorragia y lesiones irreversibles de los órganos; a nivel de columna vertebral tenemos una fractura, y si se moviliza el cuerpo inadecuadamente, se agravan las lesiones, dañando probablemente la médula espinal”; estos hechos también constituyen negligencia, al haber intervenido en estos momentos cruciales personas no autorizadas, oviendo las máquinas y lo que es peor el cuerpo, sin esperar al personal de rescate que se encontraba en camino, toda vez que se había accionado el f procedimiento de emergencia para accidentes; **SEXTO.-** Que encontrándose el ilícito penal investigado dentro de los márgenes de discrecionalidad del inciso 3ero del artículo segundo del Código Procesal Penal vigente, concordado con el Art° 3ero de la Ley N° 28117 - Ley de Celeridad y Eficacia Procesal Penal- que incorpora párrafo al Art° 2° del Código Procesal Penal y señala que “En los delitos.... Culposos, en los que no haya pluralidad de víctimas o concurso con otro delito, antes de formalizar la denuncia penal, el Fiscal citará al imputado y a la víctima para proponerles un acuerdo reparatorio. Si ambos convienen en el mismo, el Fiscal se abstendrá de ejercitar Ja ‘acción penal””; resulta pertinente proceder a la aplicación del Principio de Oportunidad; **SÉTIMO.-** Estando a lo anterior, por los fundamentos expuestos, y teniendo en cuenta el tenor del Informe N° 024-2007-MTC/12.04 AVSÉC de fecha 12 de Febrero del2007, este Ministerio Público; **DISPONE**, citar al Gerente General de la Empresa Swissport GBH PERÚ S.A. don Alberto Bernardo Huby Vidaurre, y a la Gerente General de la Compañía Panameña de Aviación S.A. - COPA AIRLINES- doña Graciela de los Milagros Garrúes Aramburu, y por su intermedio citar a las respectivas compañías aseguradoras, conforme lo prevé en lo pertinente los artículos 148° y 149° de la Ley N° 27261 (Ley de Aeronáutica Civil del Perú); y a la parte agraviada, a fin de que concurren a este Despacho Fiscal, para el día DIECISEIS DE MAYO del mes en curso a horas 11.00 a.m, para proponerles un acuerdo reparatorio y solucionen armoniosamente el conflicto de intereses presentado, en aplicación del Principio de Oportunidad, de conformidad a lo prescrito en el Art° 2do del Código Procesal Penal, el Art° 3ero de la Ley N° 28117 - Ley de Celeridad y Eficacia Procesal Penal-, y la disposi-

ción contenida en la Resolución de la Fiscalía de la Nación N° 1470-2005-MP-FN de fecha 08 de Julio del 2005, y del anexo de la misma resolución publicado en el Diario Oficial el Peruano en fecha 22 de Julio del mismo año 2005. NOTIFIQUESE.

Fiscal Provincial en lo Penal Callao

TITULARES Y NOTICIAS RECIENTES

INFORME ● *MTC paga \$ 650 millones por terreno que costó \$25 millones* ● *"Privatizan 12 aeropuertos regionales."*

Tres son de la Fuerza Aérea | 5-9

Año VI
No 1744
Director:
Raúl
Wiener
Fresco

Liberación

50 CENTIMOS
EDICIÓN NACIONAL

● Semana del 6 al 13 de setiembre del 2006

LAP y Swissport son la misma empresa "Chicha" y "Chola", "Alemana" y "Suiza"... gran monopolio en los aeropuertos....



Promesas rotas

Campaña aprista

- Restitución de la Constitución de 1979
- Revisión del TLC
- Revisión de contratos con empresas mineras
- Libre desafiliación de las AFPs
- Derechos laborales

Gobierno aprista

- Revisión de la Constitución de 1993
- De Soto defenderá el TLC de Toledo
- Aportes voluntarios de las mineras
- No se eliminará el despido arbitrario
- Desafiliación selectiva de las AFPs

REPÚBLICA 30/05/07

Observador

MIRKO
LAUER

LAP: ¿cuándo aterrizan esas inversiones?

LAP, la empresa concesionaria del aeropuerto, pide una renegociación de su contrato por las más oblicuas vías. Lora tantos problemas económicos que el Estado debería pensar en un nuevo concurso para esa concesión. Bajo la mirada complaciente del gobierno anterior, LAP ha venido incumpliendo sistemáticamente los compromisos que asumió en febrero del 2001.

El principal compromiso de LAP fue realizar inversiones en infraestructura aeroportuaria de su propio bolsillo por US\$ 520 millones, en plazos establecidos. Fue por esa promesa que LAP pudo ganar el concurso para la concesión, y no haberlo hecho a la fecha debería invalidar su victoria de hace seis años. Pero para LAP no invertir se ha convertido en un argumento para reclamarle al Estado, y no al revés.

Lo más importante que LAP viene postergando es la construcción de una segunda pista de aterrizaje con sus instalaciones complementarias. Un delicioso argumento para esto es que LAP todavía está pagando los US\$ 125 millones que pidió prestados con aval del Estado. Pero para poder pagar mejor, ahora pide que el Estado reduzca el porcentaje de cobros establecido por contrato.

Esto último es el tema de una insólita campaña de un grupo de exportadores, cuyo argumento es que el Estado debe meterle dinero al bolsillo de LAP para que pueda "tener dinero suficiente para hacer inversiones en el aeropuerto". ¿No es que el acceso autónomo a ese dinero era la razón misma de la presencia de LAP en el Perú? Ahora LAP quiere volverse otro negocio privado subsidiado por el Estado.

“No necesitamos inversionistas dedicados a pasar el sombrero”.

El sistema para avanzar en esa dirección del subsidio es una serie de añadidos al contrato original que buscan desvirtuarlo en beneficio de la empresa. EL MTC acaba de rechazar los términos de un quinto añadido, pero no se está moviendo realmente para obligar a LAP a cumplir con sus compromisos originales. Con lo cual se expone a pagar una multa de hasta US\$ 350 millones llegado el momento.

Con esta y otras postergaciones LAP se va salvando de realizar las inversiones a las que se comprometió para ganar el concurso del 2001. Si, como sugiere la campaña de sus amigos exportadores, LAP no tiene dinero para realizarlas, el Estado debería salir cuanto antes a buscar un operador aeroportuario con la solvencia necesaria para ello. No necesitamos inversionistas dedicados a pasar el sombrero.

Con esta y otras postergaciones LAP se va salvando de realizar las inversiones a las que se comprometió para ganar el concurso del 2001. Si, como sugiere la campaña de sus amigos exportadores, LAP no tiene dinero para realizarlas, el Estado debería salir cuanto antes a buscar un operador aeroportuario con la solvencia necesaria para ello. No necesitamos inversionistas dedicados a pasar el sombrero.

Con esta y otras postergaciones LAP se va salvando de realizar las inversiones a las que se comprometió para ganar el concurso del 2001. Si, como sugiere la campaña de sus amigos exportadores, LAP no tiene dinero para realizarlas, el Estado debería salir cuanto antes a buscar un operador aeroportuario con la solvencia necesaria para ello. No necesitamos inversionistas dedicados a pasar el sombrero.

POLÍTICA

Japón no apoya extradición de Fujimori



ECONOMÍA

Ecuador también nos quiere quitar Pisco



DEPORTES

"U" sufre rara caída por culpa de Nunes



La primera

LA PRIMA

LAP

¡LA GRAN ESTAFA!

En cualquier momento podría producirse accidente, debido a que no se construye segunda pista de aterrizaje en aeropuerto Jorge Chávez.

Si pudo eliminarse compra de patrulleros por qué no se hace con contrato de empresa que administra primer terminal aéreo

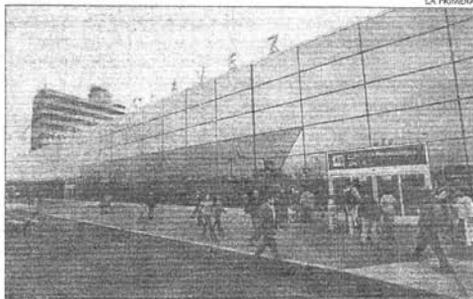
Alan ordena seguir con erradicación de cultivos de coca



Alva Castro anula compra de patrulleros y convoca nueva licitación

Plazo ya se cumplió. No habrá más prórroga.

Dispuso que procurador denuncie a implicados.



El aeropuerto Jorge Chávez podría ser escenario de un desastre aéreo.

En cualquier momento desastre en aeropuerto

Debido al grave deterioro de las pistas, en cualquier momento se podría producir un accidente de impredecibles consecuencias en el aeropuerto internacional Jorge Chávez, si no se toman las medidas correctivas del caso.

Según se informó, este hecho, que pone en vilo las vidas de miles de pasajeros de diferentes líneas que aterrizan en nuestro primer terminal aéreo, es de exclusiva responsabilidad de Lima Airport Partners (LAP), empresa concesionaria que se niega a construir una segunda pista de aterrizaje.

Elo a pesar que el contrato de concesión establece que la segunda pista debería estar construida y operativa antes del 2014. LAP plantea que la obra sea entregada cuando exista una real demanda. Es decir no le importa lo que pueda suceder, a pesar que técnicos especialistas ya han dado la voz de alarma.

Y, lo que es peor, LAP argumenta que si el gobierno le pide construir la pista en mención, lo hará, pero que ello significará que tendrán que aumentar los costos, lo que significaría también aumento de los pasajes aéreos.

Sin embargo, no todo queda ahí. Desde que LAP se hizo cargo de la administración del aeropuerto, el terminal aéreo se convirtió en el más caro. Tiene el más oneroso aterrizaje, la más alta tasa de embarque del país y una de las más elevadas del mundo para vuelos internacionales. La playa de estacionamiento que posee es una de las

QUE TAL RAZA

Nadie, ni el Estado, ni particulares, podrán edificar un nuevo aeropuerto de cualquier escala, a 150 kilómetros a la redonda de donde está situado en de Lima y Callao, administrado por LAP

más usureras de América, según narra Raúl Wiener, en su libro "Un fraude en 3 letras: LAP".

La licitación de la concesión del aeropuerto Jorge Chávez se inició el año 2000. El día de la apertura de sobres LAP era el único participante, a pesar que carecía de representante legal acreditado, de inscripción registral actualizada, de capital significativo. ¿Y cómo lo hicieron entonces? El ministro de entonces Javier Silva Ruete se negó a revisar el contrato. El gobierno de Toledo se encargó de perfeccionarlo.

Entonces, si LAP se niega a construir dicha pista, sabiendo el riesgo que se corre de un colapso de la losa y del riesgo de accidentes en plena faena de los aviones, para qué se privatizó el aeropuerto. Pues son preguntas que tienen respuestas en el hecho que queda claro que la concesión no está ni estuvo asociada a ninguna necesidad.

Entonces por qué el Ministerio de Transportes no anula esta concesión, así como lo ha hecho, muy acertadamente, el Ministerio del Interior con la compra de los patrulleros a Gildemeister. ■

INSPECCIONARÁ. PISTA DE ATERRIZAJE EN LAS PRÓXIMAS HORAS

Ministerio Público verá irregularidades de LAP

Por no gastar, directivos de empresa concesionaria se niegan a construir nueva vía.

La Fiscalía de Prevención del Delito investigará de oficio a Lima Airport Partners, empresa concesionaria del aeropuerto internacional Jorge Chávez, por poner en peligro la vida de miles de pasajeros de los aviones que diariamente aterrizan en pistas completamente deterioradas.

Como se sabe, LAP se comprometió a construir una segunda pista de aterrizaje al momento de la firma del contrato de concesión en el año 2000, pero han transcurrido siete años y hasta el momento no cumple.

En ese sentido, según trascendió de fuentes del Ministerio Público, la FPD se constituirá en las próximas horas hasta nuestro primer terminal aéreo para verificar el verdadero estado de deterioro de la pista de aterrizaje. LAP se niega a construirla, argumentando que de hacerlo se encarecerían aún más los costos operativos. No se toma en cuenta la vida de los pasajeros.

El contrato con LAP, desde sus inicios, tuvo una serie de vicios, la-



El peligro de un accidente al momento de aterrizar o despegar un avión en el aeropuerto Jorge Chávez está latente.

COBRAN SIN TRABAJAR

La Asociación Peruana de Empresas Aéreas (APEA) denunció a LAP ante el Indecopi por cobranza de servicios que no prestaba a las aerolíneas.

mentalmente amparados por el poder político de entonces. Se prohíbe construir u operar aeropuertos nacionales o internacionales a una distancia de 150 kilómetros del actual aeropuerto.

Esta política de monopolio debe aclararse y en el Congreso de la República se vienen reuniendo algu-

nas bancadas para solicitar se reabra el caso LAP, mediante una moción que solicite la formación de una comisión investigadora sobre este tema.

Ojalá esta vez no ocurra como sucedió hace años, que dieron por concluida la investigación cuando apenas comenzaba. ■

ECONOMÍA

Precio del huevo sube en más de 40%

1 VER 10

EL DEPORTISTA

Malú Costa otra vez a Santa Mónica

1 VER 12

DEPORTE

Pizarro lleva al Bayern cerca a semifinales

1 VER 14

La Primera

La Primera Miércoles 4 de abril de 2007 POLÍTICA 5

CONGRESO DE COSTA RICA. DENUNCIA PENALMENTE A ALTERRA POR INCUMPLIR CONTRATO

Investigan empresa socia de LAP

Mientras, en Lima se destacan nexos de ex ministro fujimorista Alberto Pandolfi con Lima Airport Partners.

Una historia oscura que debe salir a la luz de una vez por todas. Alterra Partners, socia de Lima Airport Partners (LAP), concesionaria en nuestro país del aeropuerto internacional Jorge Chávez, está siendo investigada por incumplimiento de contrato en la remodelación del terminal aéreo Juan Santa María, ubicado en San José de Costa Rica. Alterra, cuya oficina principal se encuentra en Estados Unidos, ha sido denunciada penalmente por un grupo



Pandolfi tendría nexos con LAP. Su sobrino Jaime Daly es gerente general de LAP.

de legisladores del Congreso de la República de Costa Rica por los hechos, cuyos cargos que está siendo la verificación LAP en el Perú.

Según la versión, la concesión de Alterra con LAP quedó en estancamiento desde el 2001. A propuesta de la primera, se nombró presidente

LAP-ALTERRA

Lima Airport Partners empezó sus operaciones en el aeropuerto internacional Jorge Chávez el 14 de febrero de 2001, luego de una licitación a todas luces amañada. Alterra, por su parte, tiene la concesión del aeropuerto Juan Santa María de Costa Rica por 20 años. Cuando debió ser cancelada, LAP era una empresa sin valor para comprar un aeropuerto internacional. De ahí que se conociera con Alterra Partners.

de LAP a Fernando Romero, propietario del Calló Bullo, subvencional del aeropuerto con tres pistas, también durante vereda de toda

Y el lado de LAP con el gobierno de Alberto Fujimori, que fue la época en la que se gestó el cuestionado contrato, queda de manifiesto con el nombramiento de Jaime Daly Artubul como gerente general de LAP. Esto no tenía la nada de raro si es que éste no fuera sobrino del ex ministro Alberto Pandolfi Artubul. El contrato de LAP como administradora del aeropuerto Jorge Chávez se materializó en el gobierno de Alejandro Toledo, siendo ratificado por los ministros Pedro Pablo Kuczynski y Javier Silva Ruelle. LAP tiene mucho que explicar en nuestro país sobre su socia en Costa Rica. Además debe responder, en los próximos días, ante el Ministerio Público, por su negativa a cumplir la segunda pista de aterrizaje en el aeropuerto Jorge Chávez. ■

Costa Rica investiga socia de LAP porque no cumplió contrato

Otra muestra de irregularidades en el aeropuerto. | VER 3

Chile advierte que hay minas en frontera con Perú

Perú rechaza nacionalistas y afirma que no hay minas. | VER 3

CORPAC. ALERTÓ EL 2006 QUE PISTA DE ATERRIJAJE DE AEROPUERTO JORGE CHÁVEZ ES INSEGURA

Toledistas coludidos con sucias movidas de LAP

Ositrán, PPK y Cucharita Díaz estarían involucrados en Adendda del escándalo.

Altos funcionarios del gobierno de Alejandro Toledo se coludieron con Lima Airport Partners para que no se construya o se realice en el 2015 la segunda pista del aeropuerto internacional Jorge Chávez, conforme al contrato firmado con el Estado y por recomendaciones de Corpac, que en el 2006 alertó sobre el peligro de un accidente aéreo por el mal estado de la zona de aterrizaje.

Según se supo, para estudiar esa construcción, LAP logró que se incluyera una Adendda al contrato, contando con la anuencia de Ositrán. En este lobby habrían participado también Pedro Pablo Kuczynski y Richard Cucharita Díaz, quienes se aseguraron que el Estado nunca tuviera la disposición de los terrenos afectados.

Esta situación debería ser investigada por el procurador anticorrupción Gino Ríos Patio, pues se encuentran en juego millones de dólares que LAP tenía comprometidos para la construcción de la segunda pista de aterrizaje.

LAP argumenta que si el gobierno le pide construir la pista en mención, lo hará, pero que ello significará que tendrán que aumentar los costos, lo que constituirá también



Un accidente aéreo en las pistas de aterrizaje del aeropuerto Jorge Chávez sería única responsabilidad de LAP.

CONGRESO

El contrato con LAP prohíbe construir u operar aeropuertos nacionales o internacionales a una distancia de 150 kilómetros del actual aeropuerto. Esta política de monopolio debe aclararse y en el Congreso de la República se vienen reuniendo algunas bancadas para solicitar se reabra el caso LAP.

aumentar los pasajes aéreos.

Como se sabe, con la administración LAP el terminal aéreo se convirtió en el más caro. Tiene el más oneroso aterrizaje, la más alta tasa de embarque del país y una de las más elevadas del mundo para vuelos internacionales.

Por ello, la Fiscalía de Prevención del Delito Investigará de oficio a Lima Airport Partners, empresa concesionaria del aeropuerto internacional Jorge Chávez, por poner en peligro la vida de miles de pasajeros

de los aviones que diariamente aterrizan en pistas completamente deterioradas.

La licitación de la concesión del aeropuerto Jorge Chavez se inició el año 2000. El día de la apertura de sobres LAP era el único participante, a pesar que carecía de representante legal acreditado, de inscripción registral actualizada, de capital significativo. ¿Y como lo hicieron entonces? El ministro de esa época, Javier Silva Rute, se negó a revisar el contrato.

LA PRIMERA

LA RAZÓN

Director:
Uri Ben Schmucl

Lima, Miércoles
11 de abril de 2007

Año VI
Número 2159

www.larazon.com.pe



Afiliado a
World Association of Newspapers

Lima : S/. 0.50
Provincias : S/. 0.70

Corazlo Aguilar

Que haya quedado sin efecto el impedimento de salida del país que pesaba sobre el ex presidente Alejandro Toledo, terminó por devolver las esperanzas al congresista Isaac Serna quien, como presidente de la comisión investigadora de los presuntos actos de corrupción del pasado gobierno, manifestó que ahora no habría obstáculo para que Toledo declare y aclare su participación en los hechos que se investigan.

A tal efecto, y tomando la palabra al dirigente peruposibilista Juan Sheput, quien anunció que Toledo llegará al país en 15



La comisión Serna considera que ya no hay obstáculo para interrogar a Toledo.

das, Serna dijo que para esa fecha se programará una sesión especial para recoger el testimonio del ex presidente. Toledo vale decir, estaría comprometido en lo referido a la concesión de Camisno, la Vía Interoceánica y la construcción de la carretera a Cahara.

"Son necesarias las declaraciones de Toledo, que pueda brindar sus descargos. Ahora que no tiene impedimento de salida del país, seguimos el cronograma establecido", señaló Serna, quien dijo en tono optimista que "el momento ha cambiado ahora".

Precisó que la fecha exacta de la citación a Toledo ya está definida por la comisión en los próximos días, tras lo cual ésta le será enviada con

un tiempo prudencial a su domicilio legal en Lima y Estados Unidos, para que pueda asistir al Congreso.

No hay excusas

Serna, parlamentario de UPP, manifestó que se requerirá la presencia física del ex mandatario, y no que declare a través de sus abogados, con el fin de evitar que después se califique de segundo el informe que emitirán a fin de dar mos sobre la investigación a mo globalera.

Refirió que el ex ministro de Economía, Pedro Pablo Kuczynski, asistió a la comisión la semana pasada pero a que ya radica en el extranjero, por lo que consideró que no hay razón para que Toledo "no venga si se le invita con anticipación".

Para ver a su hermana y declarar ante la justicia

Sheput: Toledo retornaría la segunda quincena de abril

El ex presidente Alejandro Toledo retornaría al Perú en la segunda quincena de abril, luego de concluir sus compromisos académicos y tras el levantamiento del impedimento de salida del país, estimó el dirigente de Perú Posible, Juan Sheput.

"El vendrá pronto porque desea ver a su hermana Margarita, quien se encuentra delicada de salud y también, como él lo ha dicho, para responder ante la justicia y al Congreso que lo investiga", declaró.

Sheput saludó la decisión de la Sexta Sala Anticorrupción que levantó el impedimento de salida del país que pesaba contra Toledo, desde enero pasado, por orden de la jueza Carolina Lizárraga por el proceso que se le sigue por la presunta falsificación de firmas de País Posible, hoy Perú Posible.

Refirió que el retorno del ex jefe de Estado no es inmediato porque tiene que cumplir una serie de compromisos internacionales que forman parte de una gira académica, que inició en Filipinas el 27 de marzo y



concluye en Estados Unidos, el 19 de este mes. Indicó que Toledo estará este martes y miércoles en Ecuador, en donde disertará sobre la "Política, crecimiento y futuro de América Latina" ante los miembros de la Asociación Nacional de Emprendedores.

"Una señal más que el presidente vendrá es que los integrantes de la comisión política del partido que ibamos a viajar a Quito ya no lo haremos", añadió. Toledo vive en el estado

de California, en Estados Unidos, después de culminar su mandato (2001-2006) y dicha cédula en la Universidad de Stanford. La justicia peruana ha solicitado la declaración del líder de la chakana por el caso de las firmas falsas y una comisión del Congreso lo ha convocado para que brinde sus descargos por presuntos gastos excesivos en Palacio de Gobierno y supuestas irregularidades en su gestión (2001-2006).

Comisión pide investigar concesión del aeropuerto Ositrán ocultó al Congreso información referida a LAP

El congresista Álvaro Gutiérrez, titular de la Comisión de Transportes del Legislativo, denunció que dicho grupo de trabajo no se le permitió acceder a información relacionada con la mancomunidad que la firma Lima Airport Partners (LAP) obtuvo la concesión del aeropuerto internacional "Jorge Chávez".

Añadió, en tal sentido, a los funcionarios del organismo supervisor Ositrán de haber actuado de mala manera ante el requerimiento del Congreso. Detalló que Ositrán puso como excusa para negar la información "aspectos relativos al presunto "carácter reservado" del proceso de concesión, afirmando que los congresistas tienen facultades especiales.

"Nos sorprendieron porque salieron con este tema de los aspectos reservados, no obstante que la legislación nos permite acceder a cualquier tipo de información de los procedimientos en el Estado", manifestó Gutiérrez, quien ante ello dijo que la Comisión de Transportes indagará más con respecto a la concesión del aeropuerto.

Investigar
Justamente por ella, los

La renegociación

El titular de Ositrán, Juan Carlos Zevallos, informó que ya envió al Ministerio de Transportes el informe técnico sobre la solicitud de Lima Airport Partners (LAP) para renegociar el contrato de concesión del aeropuerto internacional "Jorge Chávez".

Explicó que entre octubre del 2006 y enero de este año, LAP presentó ante el Ositrán hasta 54 propuestas de modificación de diversos numerales del contrato.

Indicó que las principales propuestas abordan temas a nivel de servicios, mejoras obligatorias, tarifas en transporte de pasajeros en ómnibus, tarifas de la Tarifa Única de Uso del Aeropuerto, en la seguridad, playa de estacionamiento, entre otras.

Zevallos señaló que de las 54 propuestas de modificación del contrato, Ositrán ya había opinado favorablemente en 14 de ellas, opinó en forma favorable pero parcialmente en 19 de ellas y desfavorablemente en 21 propuestas.

parlamentarios miembros de la Comisión de Transportes presentaron una moción de orden del día, solicitando facultades de comisión investigadora para abocarse a revisar la concesión entregada a LAP, así como todos los aspectos relacionados con la renegociación del contrato de concesión.

A tal efecto, los parlamentarios Gutiérrez, Oswaldo Lizárraga (UPP), Amílcar Huerta, Edgar Núñez (PAP), Víctor Isla, José Mashuán

(PNP), Franco Carpio (UN) y Chivellito de la Cruz (GFP) pidieron un plazo de 60 días para culminar con todas las investigaciones que correspondan.

Las irregularidades halladas en el manejo del aeropuerto, por ejemplo, dan cuenta del pasado incremento -hasta en 11 mil por ciento- del costo de la refrigeración de los productos en el terminal aéreo, lo cual perjudicó a los productores exportadores por vía aérea.

INDECOPI: NO PODEMOS INTERVENIR

Malestar en aerolíneas por tarifas LAP

• Señalan que además deben lidiar con otras variables que no pueden manejar, como el precio de los combustibles.

Ante la Comisión de Defensa del Consumidor del Congreso, adonde fueron invitados para explicar, entre otros puntos, las razones de los elevados precios de los pasajes aéreos, representantes de las principales aerolíneas del país expresaron su malestar por las altas tarifas que cobra el concesionario del Aeropuerto Jorge Chávez, Lima Airport Partners (LAP) y lo que ello significa para las empresas.

Carlos Palacín, presidente del directorio de Aerocóndor, afirmó que si el Estado quiere ayudar a las aerolíneas, tendría que renunciar a parte o a la totalidad del 46% de regalías que percibe de LAP.

RENEGOCIAR CONTRATO

"Entre el pago de combustibles, costo de LAP y Córpac, suman 55% (de sus costos)", anotó al señalar que pese a ello ofrecen pasajes a precios económicos, los mismos que van desde los 38 dólares hasta los 102 dólares.

Para la empresa, la solución sería la renegociación del contrato de concesión con Lima Airport Partners.

A su turno, Omar Cruzalegui, gerente general de Star Perú, afirmó que además de las altas tarifas de LAP, las aerolíneas tienen que



EN EL CONGRESO. Carlos Palacín, presidente del directorio de Aerocóndor, expone sobre los problemas en el sector aeroportuario.

EL DATO

LA INVITACIÓN. Además del tema de las quejas por el alza de tarifas en determinados épocas del año, los representantes de las aerolíneas fueron invitados para responder sobre la transparencia de la información que brindan.

lidiar con variables que no pueden manejar, como el incremento de los precios de los combustibles y los cobros de Córpac.

"En el caso de LAP, en unos años las líneas aéreas vamos a pagar el

400% de incremento en los precios de alquileres y accesos", sostuvo y pidió que la comisión invite a los representantes del concesionario, así como de Petropetrol y Córpac, a los que consideró actores principales en la actividad.

Juan Luis Kruger, gerente general de Lan Perú, evitó pronunciarse en torno a una posible renegociación del contrato entre el Estado peruano y el concesionario, Lima Airport Partners.

"Esa es una decisión que compete a los organismos y entidades del gobierno... yo no estoy diciendo que se tenga que renegociar",

sostuvo al ser consultado por La República al respecto.

Sin embargo, anotó que el rol que debe cumplir el gobierno debe ser en materia de infraestructura y costos de operación aeroportuaria, "de modo que podamos seguir bajando los precios y reducir costos de operaciones", añadió Kruger.

Por su parte, Jaime Thorne, presidente del directorio de Indecopi, se refirió al tema de los precios de los pasajes, y aclaró que la entidad que preside no puede intervenir en un mercado de libre oferta y demanda.

VITRINA PARA CONFECCIONES-

Empieza Perú Moda 2007

En un marco de luz, color y "buena fe" se inauguró ayer la Feria Internacional de Textiles, Confecciones, Calzado y Joyería, denominada Perú Moda 2007. La Ministra de Comercio Exterior y Turismo, Mercedes Arzoz, informó que más de un centenar de artesanos provenientes de cinco regiones del país participan en Perú Moda 2007. Además estarán presentes en esta reunión de exportadores peruanos y compradores, locales y extranjeros, las diferentes CITEs.



Ministra Mercedes Arzoz en Perú Moda.

POR FERIADO LARGO

LGT se verá recién en mayo

A pesar de que el espíritu del Legislativo era tener promulgada la Ley General de Trabajo el 1º de mayo, fecha emblemática, será recién el miércoles 2 de mayo que la Comi-

Fiscalización investiga concesión del aeropuerto

Atendiendo a la solicitud de uno de sus integrantes, la Comisión de Fiscalización del Congreso iniciará hoy la investigación de presuntas irregularidades en la ejecución del contrato de concesión del aeropuerto internacional Jorge Chávez, suscrito con la empresa Lima Airport Partners (LAP).

Dicho grupo de trabajo citó a la ministra de Transportes y Comunicaciones, Verónica Zavala Lombardi, para que exponga sobre dicha concesión, ya que existen indicios de suscripción de adendas irregulares, así como de haberse ejecutado obras sobrevaloradas en dicho ter-

minal aéreo.

La ministra también tendrá que responder sobre la resolución de los contratos de supervisión de obra de la Carretera Interoceánica Norte, así como un hecho similar concerniente al tramo 2 de la Carretera Interoceánica Sur.

Edgard Reymundo también informó que en la sesión se debatirá y pondrá al voto la sexta conclusión del informe del contrato 026-2005-MINSA/PAR/SALUD-/BID, mediante el cual se acordó adquirir 59 ambulancias rurales a la empresa Maquinarias Nacionales S.A. (MANASA).

Japón no apoya extradición de Fujimori



Ecuador también nos quiere quitar Píez



"U'utube" rara cae por culpa de Nemes



La primera

LAP

¡LA GRAN ESTAFA!

En cualquier momento podría producirse accidente, debido a que no se construyó ninguna pista de aterrizaje en aeropuerto Jorge Chávez.

Si pudo eliminarse compra de permisos por que no se hace con contrato de empresa que administró primer terminal aéreo.

Alan ordena seguir con erradicación de cultivos de coca



Alva Castro anula compra de patrulleros y convoca nueva licitación

INFORME • MTC paga \$ 650 millones por terreno que costó \$25 millones • Privatizan 12 aeropuertos regionales. Tres son de la Fuerza Aérea | 5-9

Liberación 50

LAP y Airtransport son la misma empresa "Glocha" y "Chola" "Alemana" - gran monopolio en los aeropuertos.

LE HACEN EL AVION

Promesas rotas

- | | |
|--|---|
| <p>Campaña aprista</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reelección de la Constitución de 1979 • Reelección del S.T. • Reelección de miembros por empresas extranjeras • Ley de modificación del artículo 44 de la APF • Reelección de miembros | <p>Gobierno aprista</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reelección de la Constitución de 1979 • Ley de modificación del artículo 44 de la APF • Reelección de miembros por empresas extranjeras • Ley de modificación del artículo 44 de la APF • Reelección de miembros |
|--|---|