

NEOLIBERALISMO Y CRISIS AEROCOMERCIAL[1]

Raúl Wiener

El lamentable video de antipropaganda sobre el Perú, que Lan-Chile adquirió para el entretenimiento de sus pasajeros en los vuelos internacionales de todas sus filiales (incluida Lan-Perú), ha tenido una virtud inesperada al corregir o rebatir algunas ideas que se daban por ciertas en el terreno de la aviación civil y de otras actividades económicas similares: (1) que las empresas privadas son una cosa y los Estados otra; verdad a medias, que esconde el respaldo que las empresas recaban de sus Estados para proteger sus intereses, y el servicio que a su vez le prestan al poder en su proyección internacional;(2) que asuntos como aviación y navegación, aeropuertos y puertos, pueden ser manejados por quién sea que tenga plata, porque no tienen relación con intereses nacionales, soberanía y seguridad; falacia total porque como se ha visto es la presencia de los países, su imagen, su comercio y su turismo, lo que se juega en estos rubros, y sólo un suicida puede cederlos a sus competidores geoestratégicos, aquellos que disputan con nosotros la prioridad en las rutas y de los puntos de llegada; (3) que el Perú debe regirse por el puro mercado, sin políticas orientadoras, y que la oferta y demanda seleccionará a los mejores y asegurará buenos servicios; mentira absoluta, que esconde de una parte las manipulaciones sistemáticas a la santidad del mercado (como las que sacaron de juego a Aerocontinente e impusieron a Lan), y hace posible de otro lado los engaños de la privatización que han conducido a la paralización intencionada de Aeroperú y más tarde a la tergiversación de la concesión del aeropuerto Jorge Chávez que se ha convertido en una mera refacción del edificio existente, dejando de lado las urgencias de invertir en la nueva pista, reparar y ensanchar la existente (para los nuevos aviones que entran al mercado) y dotar de equipos modernos de control. En nombre del Estado que no tiene políticas y no interviene se han permitido graves abusos a los derechos del país y los ciudadanos; (4) que la aviación es un tema de los que pueden pagarse el vuelo y que a la mayoría del país no le importa de quién son los aviones ni los aeropuertos; grave error, que se ha hecho nítido cuando el país como totalidad se ha sentido ofendido por la audacia del video y cuando a partir de ello todos hemos vuelto a tomar conciencia de que carecemos de líneas nacionales como las tiene cualquier otro país. A Bolivia le han querido hacer el mismo cerco que al Perú, pero Lloyd sigue volando hasta fecha. Sólo el Perú de Toledo viaja en Lan y aterriza en el Lima Airport Partners, aeropuerto Frankfurt, para entrar al Callao (R.W.: 2 de mayo de 2005)

La línea aérea de bandera del Perú está paralizada en tierra hace cinco años, sujeta un entramado de procesos judiciales que nunca terminan y a un proceso de liquidación fraudulento impulsado por los mismos responsables de su debacle. El Estado no reclama contra la grosera estafa de la que ha sido víctima y un desfalco de cientos de millones de dólares está próximo a quedar impune.

Otras ocho compañías peruanas han salido del mercado en menos de una década, entre ellas la que fuera líder del mercado durante la década de los 90,

que finalmente sucumbió a un complot de las grandes corporaciones aéreas internacionales, con la complicidad de los gobiernos de Chile, Estados Unidos y el propio gobierno peruano. Pero ahora nos dicen que no tenía capital suficiente, activos y seguridad y que cumplía sus rutas porque Dios sigue siendo peruano y que el gobierno lo sabía, y lo permitía.

Dos empresas internacionales están volando actualmente en las rutas domésticas de mayor rentabilidad, con el simple expediente de colocarse el adjetivo "perú", al lado de su nombre oficial y de encargar el 30% de sus acciones a un testaferro nacional, dejando descubiertos el resto de destinos en los que el Estado deberá intervenir a su costo, para intentar salvar la desconexión del país.

Aeroperú, que era la empresa oficial del Estado, está terminando de ser canibalizada tras una privatización casi al peso, protagonizada por un grupo de hampones empresariales mexicanos, estadounidenses y peruanos, que se dedicaron a vender sus activos, rutas y derechos, y transferirle deudas ajenas y cobrarle por servicios que no necesitaba, mientras el gobierno de Lima no hacía nada para rendir tributo al mercado libre.

Pero ahora después de despotricar contra la aviación estatal, se llenan los vacíos del servicio a través de una empresa estatal de segundilla, con sostén en pilotos y servicios de la Fuerza Aérea, que sus competidores extranjeros aceptan mientras sea el complemento de sus negocios.

El stock de aviones operativos en el Perú (antes del retiro de Aerocontinente y contando los de Taca y Lan, que entran y salen del país), apenas representa el 22% de las naves que se movilizan en los aeropuertos de Bolivia, el 19% de los que lo hacen en Ecuador y el 3.4% frente a Chile y Argentina. Nos hemos convertido en el país de América del Sur con menor parque aéreo lo que representa un grave riesgo para la seguridad de los viajeros por el sobre uso de máquinas, a más de ahondar las dificultades para atender la demanda nacional, especialmente la de zonas apartadas.

El aeropuerto Jorge Chávez lleva un retraso de dos años en el programa de inversiones, cuando ha cumplido tres bajo concesión. Sin avergonzarse las grandes compañías que ahora lo manejan se han negado a traer el capital fresco del que hablaban al inicio y a endeudarse, y están utilizando la caja del día a día que antes era de CORPAC, para cubrir sus gastos. No arriesgan nada. Entretanto la gente se pregunta en que es exactamente que va a consistir la modernización ofrecida por LAP, que nos hará contar con un terminal aéreo a la altura de los primeros del mundo, cuando observa que los ambientes se mueven de un lado a otro, y nos muestran ascensores, escaleras eléctricas, pisos de vinilo, tiendas iluminadas, como si fuera para eso que se les entregó la administración de nuestro primer terminal.

Lo que sí es evidente es que ya se vencieron los plazos para empezar las obras para la nueva pista de aterrizaje. Esto significa que en tres o cuatro años el aeropuerto internacional estará probablemente colapsado por el grado de desgaste de la pista en servicio y por el cambio en la envergadura de las máquinas que hará que los grandes aviones no puedan aterrizar en el país. Pero nadie parece ser consciente de lo que se viene y por el contrario se pretende que

en este 2005 se pondrán en licitación otros 11 aeropuertos con movimiento significativo, entre ellos, Cusco, Arequipa, Iquitos. Es decir se insiste en la fórmula del traspaso a grupos privados sin control de resultados, que ya fracasó varias veces.

En el Perú se reclama a gritos inversión en radares, ayudas aéreas y otros instrumentos que no existen y que convierten nuestra aeronavegación en una aventura permanente, como si todos los pilotos tuvieran que ser émulos extemporáneos de Jorge Chávez. Se requiere pistas y mantenimiento. Renovación de máquinas y conectividad en todos los puntos de la red aérea. Pero el gobierno no responde en estos campos.

Sólo se interesan por la plata que está en las privatizaciones.

La Corporación Peruana de Aeropuertos CORPAC que por ley debería administrar el sistema aeroportuario, garantizar las inversiones de mejoramiento y seguridad, y apoyar el mantenimiento de las instalaciones y pistas de los destinos más apartados, se ha quedado sin su fuente principal de ingresos que era el aeropuerto del Callao y van a seguirlo despojando de dinero, mientras sus administraciones siguen a cargo de lo peor de cada gobierno, tal vez porque opinan que esta es una entidad destinada a desaparecer en los próximos años. Quizá por esto, este sea uno de los focos de mayor corrupción, donde campean los Matellinis, Gamboas, Otárolas, Margaritas Toledos y demás personajes de la baja política.

¿Hay crisis de la aeronavegación peruana?

En realidad la pregunta justa debería ser: ¿hay por ventura alguna parte de esta importante actividad que no ha sido alcanzada por la crisis?

Difícil encontrarla, porque hasta el concepto mismo del servicio es una tierra de nadie.

A comienzo de los 90 parecía un dogma la afirmación que el Estado no tenía nada que hacer ante un típico negocio regido por la oferta y la demanda. Y que era lo de menos si una compañía de bandera peruana era en verdad propiedad de capitales de otro país. Y si uno u otros punto de la geografía quedaba desconectado por no ser suficientemente "rentable". Liberalismo, globalización, derechos del consumidor, eran nociones tan sólidas que no dejaban espacio a conceptos envejecidos como soberanía, aviación nacional, responsabilidad del Estado.

El decreto legislativo 670 de septiembre de 1991 abrió el mercado y el 674 levantó la bandera para las privatizaciones

Aeroperú, el otrora orgullo de los militares reformista de los 70 y el soporte populista de Alan García durante la crisis de finales de los 80, terminó definida como una carga pesada e inútil de la que había que deshacerse consiguiéndose al primer inocente con algo de plata que pasara por el camino. Y siempre habría la seguridad de que algún columnista supersimplificado, de esos que lamentablemente abundan en el país, escribiera que si pudiera él mismo colocaría dinero encima para que se lleven más rápido este forado volador que nos costaba a todos los peruanos.

Y así no hubo remordimientos por el malbarateo de una empresa que todavía era mirada con respeto en el mundo como parte de la elite del aire, pero que Fujimori trató como si se tratara del hueso más flaco a ser lanzado a la jauría privatista, casi como ensayo de lo que vendría después. La nueva idea de la aviación civil peruana era que el Estado debía salir del servicio y que el mercado debería abrirse para que entraran todo tipo de empresas, desde las grandes hasta las más chicha, repitiendo lo que ocurría con el transporte terrestre, urbano y de carretera. Ya sabemos que clase de desgracias ha traído a tantas familias este extremo del liberalismo.

Entre 1991 y 1993, se liberalizó el mercado para que, por competencia, se incrementara la oferta de servicios domésticos e internacionales con punto de referencia en el país. Aeroperú se convirtió en subsidiaria de una empresa mexicana con mucho dinero y con operadores duchos en el negocio. Se conformó Aerocontinente y se multiplicaron las empresas pequeñas con pocos destinos, se intentó el salvataje de Faucett que pretendió audazmente comprar Aeroperú y no la dejaron, pero que se mantuvo en el aire por unos años más con la intervención del grupo Leigh, que nadie sabe de dónde salió, etc.

Todos estos hechos deberían habernos llevado arriba. Por lo menos de acuerdo a las tesis prevalecientes. A mayor oferta, sigue mejora de servicios y esto supone tarifas más favorables, ¿cómo fue que nos fuimos hacia abajo?

Mercado libre del aire

Hasta el año 91, el concepto aceptado en el país era que la aviación civil combinaba a la vez la calidad de servicio público esencial para la conexión exterior e interior del país, especialmente las zonas sin salida por tierra, y como garantía de la presencia de los intereses peruanos en un mercado donde los países buscan mantener fuertes márgenes de soberanía y seguridad, sin negar la actividad de negocio.

No sólo Aeroperú, sino su competidora principal Faucett, tenían que combinar su capacidad de utilización de los destinos principales, con rutas sociales de menor rentabilidad. Para que este sistema funcionase se permitía un balance entre los precios de unas rutas y otras, y hubo momentos en que esto se tradujo en un programa de subsidios para atender algunas de las rutas de selva, a las que no se puede llegar de otra manera que no sea por aire. Aeroperú llegó a montar una pequeña flota de aviones pequeños para conectar aeródromos aislados con los principales.

El decreto 670, imputó a este mecanismo, sin embargo, el haberse convertido en un factor de desincentivo a la inversión y de perjuicio a los consumidores. A partir de lo cual se estableció que el mercado sería totalmente libre y los operadores privados podrían tomar a su cargo cualquiera de las rutas que les permitieran mejor ingreso e ignorar las que no les resultaran favorables. Se eliminó toda forma de regulación especial, salvo los requisitos de licencia y renovación. Y se definía que CORPAC podía entregar en concesión cualquiera de los elementos a su

cargo, lo que fue la puerta para la concesión de aeropuertos que comenzó casi diez años después.

El decreto 670 advertía la existencia de demasiadas trabas administrativas para la adquisición de aeronaves, afirmación que daría paso a la compra o alquiler de muchos aviones antiguos y de largo uso por compañías con muy bajo capital, que dieron la impresión de estar efectivamente promoviendo una inversión en gran escala que beneficiaría a todos.

Lo que pasó fue bien diferente. Se conformaron empresas que contaban con uno o dos aviones, de marcas y modelos diferentes, con regímenes de mantenimiento no homogéneos que traían ineficiencias y problemas en la atención al público. La sobre oferta disparó una guerra de precios que fue debilitando, derrotando y obligando a cerrar una empresa tras otra. El participante más agresivo de este enfrentamiento era Aerocontinente, lo que planteó abiertamente la pregunta: ¿de donde vienen sus recursos?, ¿cómo puede soportar tarifas a la pérdida?, ¿cómo pudo llegar a organizar operaciones internacionales?

La sospecha generalizada de que los fondos de sus propietarios tenían origen oscuro no sólo pone dudas sobre ellos, sino que advierte que el sistema abierto era fácilmente perforable por cualquiera que quisiera blanquear alguna suma grande de dinero. La verdad histórica es que a los hermanos Zevallos siempre se les persiguió por presión de sus competidores, como si su crimen fuese cobrar más barato, mientras que las acusaciones de alcance penal que poblaron muchas veces la prensa o fueron desestimadas por fiscales y jueces o no llegaron a ninguna conclusión clara.

Se debe anotar además que nunca se tuvo tampoco una nítida información sobre los recursos del grupo Leigh que tomó Faucett luego de las tropelías de Zanatti y antes de León Rupp con esta compañía, ni se supo de dónde le vino la fuerza para postular, casi con éxito, a la compra de Aeroperú poniendo en danza alrededor de 40 millones de dólares. Los capitales de Americana también fueron un misterio. Para no hablar del patrimonio ficticio de Roberto Abusada cuando pugnó al lado de Aeroméxico en la primera subasta de la línea estatal y que él mismo reconoció que se lo había habilitado el grupo Prevoisin para aparentar la participación de inversionistas nacionales.

Lo que queda en claro es que la liberalización fue el terreno para reducir los controles del sector aeronáutico no sólo en materia de seguridad, cobertura nacional, calidad de servicio, inversión y mejora de instalaciones, derechos nacionales, sino también en cuanto a vigilancia para que el sector no terminase infiltrado por una laya de aventureros y blanqueadores de dinero, como al parecer ocurrió bajo el manto de la ideología de la libertad económica y del autoritarismo fujimorista.

Privatización del cielo

A finales de los 80 se produjo un trascendental cambio en el mercado aéreo de América Latina. En algunos países se arrancó un proceso de privatización de las

compañías más emblemáticas que rompía la tradición de equilibrar la competencia de las poderosas líneas estadounidenses y europeas, mediante empresas de aviación de propiedad del Estado. Esto fue especialmente significativo en México y en Chile.

Un dato definitivamente importante para el Perú, porque tanto Aeroméxico como Lan, se proyectarían hacia el Perú en sus negocios. Las privatizaciones en estos dos países darían nacimiento a compañías de gran envergadura que en manos de particulares siguieron gozando de la condición privilegiada de portaestandartes de la bandera de su país. Esto era muy fácil de comprobar al llegar a sus aeropuertos principales claramente hegemonizados por los símbolos de la compañía líder. Se estableció así el principio de la línea de bandera de propiedad de grupos privados nacionales, que equivalía a decir que el Estado a la vez que se retiraba de la propiedad, protegía a la empresa privatizada para que siguiera dominando el mercado doméstico y las salidas y entradas internacionales a su territorio.

Por una coincidencia, que no parece casual, en los dos casos estallaron escándalos de corrupción a un cierto tiempo del cambio de administración. En el sur, los orgullosos propietarios de la línea azul, fueron vapuleados cuando se supo de sus lazos con las mafias del narcotráfico, lo que obligó a forzar una recomposición de propiedad con participación de nuevos capitales privados chilenos y norteamericanos (se dice que entró American Airlines) y del Estado. El Lan que hoy circula por América Latina y el Perú es el posterior al escándalo y al ajuste de propiedad. Algo parecido, pero aún más grave por su repercusión mundial, fue el caso de Aeroméxico, adquirido por un poderoso grupo económico a cuya cabeza estaba Gerardo de Prevoisin Lagorreta, que absorbió Aero Perú en 1993 con los títulos de ser un gran partido para que la línea de bandera nacional pudiese fortalecerse y acrecentar el turismo hacia el país, y que un año y medio después se cayó de bruces cuando su principal accionista fugó llevándose millones de dólares en las maletas luego de haber saqueado la empresa por más de 72 millones de billetes verdes. Cuatro años tomó su captura. Entretanto el consorcio aéreo tuvo que reestructurarse convirtiéndose en una especie de empresa mixta con el Estado, pero bajo la administración privada de los socios de Prevoisin. La peor época de desmantelamiento de Aero Perú se desarrolló en este segundo momento.

La teoría del mercado libre iba de la mano con la del retiro del Estado de la economía. Se suponía que los negocios privados se facilitan mientras menos Estado se puede encontrar en la propiedad y administración de empresas y servicios. Ya se vio que en Chile y México resultó a la inversa. Pero así es la teoría, aún de cabeza sigue siendo la misma. Es decir el interés particular de los grupos que sustentan el modelo es mucho más importante que los códigos más invencibles. Por eso a los años de vendido Aero Perú, el gobierno fujimorista puso en marcha una estatal de menor envergadura llamada Tans, que no era sino un brazo de la Fuerza Aérea con la que se han querido cubrir los cada vez más alarmantes vacíos de cobertura que dejan los privados, pero que por necesidad invade rutas rentables para poder hacer caja para su sostenimiento.

Casi seis años en el Perú se cumplió la paradoja de tener una empresa de bandera, que se supone representa al país, manejada como una mera subsidiaria de última categoría de un consorcio de otro país. Este contrasentido se integra con una cadena de confusiones que rodean las definiciones económicas de los 90. Así por ejemplo se habla de servicio público privado, de concentración de capital para que chorree a los pobres, de inversión social con menor gasto.

Se declara un objetivo y se proponen los medios exactamente opuestos para lograrlos. Aeroperú se vendió para que tuviéramos una gran línea aérea porque eso era lo importante y no cuánto pagáramos por ella. Pero el balance fue que la empresa se plantó en tierra y contra viento y marea los que la compraron se empeñan ahora en liquidarla para poder embolsarse hasta el último valor que aún le queda. .

Al aeropuerto lo concesionaron para que el Estado no tuviera que gastar una gran bolsa de dinero en expropiar terrenos para hacer una nueva pista de aterrizaje. Pero en la medida que avanzaban las pujas y arreglos bajo la mesa para calificar a los propietarios rurales y valorizar sus tierras, se fue agrandando el costo de expropiación y curiosamente en el último momento el Estado decidió que sería el que pagaría el justiprecio con los fondos que no tenía y el que entregaría a los contratistas el área donde se harían las futuras obras civiles. La razón de la privatización se perdió en el camino, pero igual la puerta de entrada aérea al país fue subastada en un extraño remate en el que al final quedó un postor único que representó una razón social inexistente y un capital social que no respaldaba los bienes que le eran entregados. Y en la que al otro lado de la mesa los que usaban el martillo tenían el motor encendido de sus vehículos porque estaban prácticamente huyendo del gobierno que se caía en pedazos.

Las opiniones que existen sobre la privatización aérea van casi siempre en el sentido de que era una primera experiencia y que era natural que se cometieran errores. En todo caso, que este fue un caso excepcional de venta mal hecha. O en última instancia que aquí se juntó un grupo de mal vivir para aprovecharse de lo ingenuo que somos. Si fuera por primerizos, no se explicaría como en casi todos los otros procesos volvieron a aparecer "errores" y una mano bien peluda que manipulaba las normas y favorecía a los que estaban destinados a ganadores. Aparentemente de las primeras experiencias solo siguieron las siguientes experiencias igualmente turbias y desarregladas. Tanto no hubo excepcionalidad que a casi ocho años cuando Aeroperú ya no volaba, se entregó el aeropuerto. Esa decir en vez de reparar el entuerto se decidió por la ceguera completa.

Sobre los mafiosos que se metieron en este proceso, podría creerse que era una anomalía si hubiera habido alguna voluntad de perseguirlos y sancionarlos. Pero no. Los tramposos de Aeroperú están libres y siguen gravitando en disputas de propiedad, mientras que no hay una sola demanda internacional contra los mexicanos y estadounidenses que dilapidaron dinero y bienes del Estado, de los trabajadores y del pueblo peruano. Pero es peor, porque los que festinaron la farrá del aeropuerto no sólo están en el control de este bien estratégico, sino que mantienen a algunos de sus puntales dentro del actual gobierno. Están asegurados.

¿Qué nada de estos tiene que ver con mercados libres y competencia entre operadores? Claro que sí. ¿Y eso qué importa?

Corrupción y neoliberalismo

La crisis de la aviación aerocomercial aparece hasta hoy como un producto del destino o como una innata incapacidad del Perú para asegurarse servicios vitales por sus propios medios. Pero la historia tiene responsables con nombre y apellido, que además aparecen repetidos en diversos episodios y relacionados unos con otros, por supuesto que no por mera casualidad.

Repasemos algunos retratos de la crisis:

- Jorge Camet Dickman y Carlos Boloña ministros de economía de Fujimori, promotores de las privatizaciones y de sus negocios particulares, el primero ayudó a su constructora a colocarse entre las diez primeras más poderosas a punta de contratos con el Estado, el segundo salió del gabinete para presidir una AFP, tras haber obligado a los trabajadores a ingresar a este sistema de pensiones;
- Alberto Pandolfi Arbulú, Luis Ortega Navarrete, Luis Chang Reyes, ex ministros de transportes anteriormente empleados de líneas aéreas internacionales: Lan, Taca, American;
- Contralmirante Dante Matellini Burga presidente de la CEPRI de Aeroperú en 1992 y de la CEPRI del Aeropuerto y de CORPAC en 1999-2000;
- Roberto Abusada Sallah, postor en la primera subasta de Aeroperú, jefe de asesores del MEF 1992-1995, presidente de Aeroperú privatizada 1994-1999, funcionario actual de la corporación Graña y Montero, ligada al diario "El Comercio";
- José Graña Miróquesada, socio minoritario de Aeroméxico en la privatización Aeroperú, primer presidente de directorio de la empresa aérea después de su venta, miembro del directorio dl diario "El Comercio", dueño de la constructora Graña y Montero, convertida en la que más factura en el Perú durante el gobierno de Fujimori;
- Emilio Rodríguez Larraín: representante de Aeroméxico en la operación fraudulenta de ampliación del paquete de acciones que nunca se llevó a cabo, presidente de Lan Perú y titular del 30% de acciones en calidad de testaferro de los inversionistas chilenos, miembro del directorio del diario "El Comercio", promotor de la destrucción de Aerocontinente;
- Pedro Pablo Kuczynski: miembro del directorio y representa de Cosapi, en el consorcio Frankfurt-Bechtel que recibió la concesión del aeropuerto Jorge Chávez, ministro de economía de Toledo que debe regular los compromisos de inversión de los concesionarios, promotor

de los "decretos de urgencia" para beneficio de Lan y el estrangulamiento de Aerocontinente;

- Raúl Diez Canseco Terry, vicepresidente de Toledo, ex ministro de comercio exterior y turismo, promotor de Lan dentro del gobierno, suscriptor del convenio de "quinta libertad" con Chile, que beneficia al país del sur para el uso de la escala peruana y no da ventaja alguna para el Perú, inversor en turismo selectivo y en restaurantes de comida rápida en los aeropuertos con exoneración de impuestos.

•

Soberanía por los suelos

La entrada a cualquier aeropuerto del mundo es como una transición en la que los recién llegados, los que van a partir o los que se encuentran en tránsito, toman la primera y la última impresión del país. Algo que impacta siempre es la presencia de alguna compañía predominante que es lo que se conoce como línea de bandera. Así en Santiago uno ve desde el aire las insignias de Lan, las pistas están copadas de aviones de esa empresa y más o menos la mitad de las salas de espera se refieren a sus intercambios nacionales e internacionales. Algo igual ocurre en Argentina con Aerolíneas Argentina, en Colombia con Avianca, en Panamá con Copa, en Cuba con Cubana, en Miami con American. En fin, se podría seguir enumerando otros países del mundo y siempre será lo mismo.

Pero en el Perú, no. Aquí se llega a tierra de nadie. Aún cuando Aerocontinente tenía la mayor parte del mercado, no recibía la evidente preferencia estatal que se aprecia en otras partes. Hoy podría decirse que quién va ocupando ese espacio de línea predominante es la chilena Lan, lo que de alguna manera equivale a decir que más que entrada al Perú, Jorge Chávez empieza a parecer una prolongación de los intereses chilenos, como si fuéramos una simple provincia de la nación del sur.

Esto es en el asunto de imagen.

Pero hay cuestiones incluso más delicadas: la flota actual de 32 aviones operativos que hay en el Perú expresa una debilidad pasmosa que se transmite no sólo al plano comercial (número de pasajes vendidos), sino que alcanza al de la seguridad en circunstancias de emergencia. Nos vamos convirtiendo en un país sin aviación civil, lo que significa que sería imposible atender la eventualidad de llegar a hacer traslados rápidos de mucha gente por falta de aviones. En caso de cataclismo o guerra esta sería una limitante muy seria. Más aún, la vocación de concesión de los gobiernos ha dado paso a que Lan Chile, Lan Perú y Lan, todos los nombres revueltos para una mayor confusión, intercambien sus aviones de matrícula en Santiago, a su regalado gusto. Un rato responden a una sigla y otros a otra. Entran como chilenos al país, vuelan como peruanos hacia Cusco o Iquitos, y vuelven a salir orgullosos como el Lan chileno que el resto del mundo conoce. Sólo en el Perú nos hacemos los idiotas y aceptamos que puede haber una empresa nacional con el mismo color, logo y sistemas de la empresa

extranjera. Se toma a la ligera que pilotos chilenos estén manejando las rutas del interior del país, especialidad en la que tenemos una cantidad de aviadores muy capacitados. En ambientes militares se considera un riesgo esta liberalidad extrema de convertir los cielos peruanos en cancha abierta.

Con Taca pasa algo parecido, aunque la sensibilidad nacional es mucho mayor en temas de seguridad y derechos compensatorios, con nuestros vecinos del sur.

Volando con la estrella solitaria

El cierre de Aerocontinente marcó un punto culminante de la crisis de la aviación comercial, cuya derivación más irritante es que se haya querido hacer creer que no pasa nada y que es el mercado el que nos está llevando al predominio de Lan, complementado por la presencia por ahora limitada de Taca de Centroamérica. La mano invisible pocas veces ha sido tan ostensible y cínica.

Casi es incomprensible que el Perú tenga en curso una disputa con su vecino limítrofe del sur en materia de delimitación de aguas y al mismo tiempo entregue alegremente su espacio aéreo al usufructo de ese mismo país, para no hablar del despelote que se armó en los 80 y comienzo de los 90 con la marina mercante al colapsar la CPV y venderse los barcos de Petroperú que pasaron a manos, en casi todos los casos, de embarcadores chilenos. Ni de las pretensiones sureñas de entrar con socios minoritarios de origen peruano, a tomar la concesión de nuestros principales puertos. Tiene poco sentido discutir de límites si al interior de ellos no se ejerce ninguna soberanía. Este es el problema ante el que estamos colocados.

Es obvio que la vieja rivalidad Perú-Chile hace más difícil aceptar este papel subordinado que se acepta con tanta falta de dignidad. Pero evidentemente el problema es más complejo que una cuestión de disputas comerciales entre naciones subdesarrolladas. Estamos asistiendo a una crisis mundial de la aviación civil y un nuevo reparto del mercado en el que las grandes compañías están en riesgo de muerte y para evitarse el mal trago han dirigido sus baterías a todo lo pequeño y mediano que compite con ellos.

Tendrán que quebrar algunas gigantes que ahora se sostienen con la ayuda de Estados de boca liberales pero claramente proteccionistas de sus grandes empresas, como Estados Unidos, u obligar alternativamente a salir a muchas empresas de bajas tarifas que les están quitando cada vez un mayor volumen del pasaje. Esa guerra está desatada y se desarrolla tramposamente fuera del campo del comercio, con los instrumentos de las normas, regulaciones y prohibiciones que apuntan a hacer más selectiva la permanencia en este que fuera un gigantesco negocio.

La proyección internacional de estas estrategias parece a apuntar a tratar a algunos países de acuerdo a la compañía que da la cara por ellos. Esto es lo que se puede ver con Chile o Costa Rica, que pueden ser naciones pequeñas pero con compañías que se han desarrollado significativamente, tienen muchos

aviones, fuertes servicios en tierra y alianzas internacionales con las primeras compañías norteamericanas o europeas. En cambio, a otros se les ha clasificado como inviables en la aeronáutica global e incluso en la cobertura de sus propias necesidades locales, que es el trato que le están dando al Perú.

Entonces es más que una mera sospecha aquello de que ha habido una gran conspiración para dejar al Perú sin sistema de aviación civil. El papel de los mexicanos, sus socios estadounidenses de Delta y sus testas peruanos en el caso Aeroperú; el de los alemanes, estadounidenses y sus socios menores peruanos en el del Aeropuerto; y el de chilenos, centroamericanos y sus testas peruanos en el de Aerocontinente; no viene de la casualidad. Hay un armado político-comercial que el tiempo irá iluminando.

Por el momento nuestro análisis ha identificado la tendencia principal. Hay que seguir profundizando.

[i] Este ensayo fue escrito en diciembre de 2004, como capítulo introductorio del libro "Bajo Vuelo" (El Neoliberalismo y la Crisis de la Aviación Civil Peruana). Ha sido revisado y actualizado en algunos detalles, respetando la redacción original.