

Escrito por Cándida Cotto / Perla Franco / Claridad
Miércoles, 23 de Enero de 2013 04:00



Si se aprueba, el gobierno recibirá solo el 45% de los ingresos operacionales netos perdidos por conceder esta operación, para una pérdida total de \$887,4 millones.

Por Cándida Cotto / Claridad

Para finales del próximo mes de febrero se espera que la Administración Federal de Aviación (FAA, siglas en inglés) del gobierno de Estados Unidos emita su opinión final sobre la privatización del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (ALMM).

El viernes 28 de diciembre del 2012 a la 1:30 de la tarde el gobernador electo Alejandro García Padilla, sostuvo una conversación telefónica con el secretario de Transportación de EE UU, Ray LaHood, con relación a la privatización del ALMM. Según el resumen de la conversación que aparece en la página oficial de la FAA, el Gobernador le indicó a LaHood que era consciente de la petición del ALMM de participar en el proceso de privatización y que tenía tres preocupaciones que deberían ser abordadas en cualquier proceso final de privatización. Las “preocupaciones” del Gobernador se limitan a que: ningún empleado del aeropuerto sea despedido como consecuencia de la privatización; que los aeropuertos cercanos conserven su derecho de ampliación; y que las tasas del aeropuerto no deben aumentar.

Dos semanas antes, el 14 de diciembre, el comisionado residente Pedro Pierluisi, sostuvo una conferencia telefónica con LaHood y su equipo de trabajo, Joan De Boer, jefa de equipo, Dana Gresham, asistente del Secretario para Asuntos Gubernamentales, Amit Bose, secretario adjunto del DT y el asesor jurídico, James Cole. En dicha conferencia la FAA anotó que Pierluisi comunicó sus preocupaciones de que el 11 de enero del 2013 era la fecha límite para pedir una exención –por parte del patrocinador, es decir el gobierno de Puerto Rico–, para el proceso de evaluación, su preocupación por la importancia de que los aeropuertos regionales mantuvieran sus servicios y aludió a declaraciones públicas por parte del gobernador electo de apoyo a la privatización. El secretario LaHood le sugirió a Pierluisi que estableciera un tiempo para reunirse con los representantes de la FAA para discutir sus puntos de vistas.

En tanto, hace una semana se dio a conocer que la FAA decidió extender por un mes más el periodo para evaluar el acuerdo de transacción de la alianza público privada que la pasada administración del gobierno de Fortuño firmó con la empresa mexicana Aerostar Holdings para el ALMM. Aunque no se sabe si esta extensión respondió a las “preocupaciones” de Pierluisi y el Gobernador, el hecho es que han sido más las cartas de quejas, observaciones y oposición

Escrito por Cándida Cotto / Perla Franco / Claridad
Miércoles, 23 de Enero de 2013 04:00

a la privatización que ha recibido la FAA que las de respaldo.

Entre las observaciones están, por ejemplo, las de empresas que denuncian que ya han tenido pérdidas económicas debido al proceso y otras que advierten sobre futuras consecuencias. Entre los que han presentado sus quejas está la Trans AD Puerto Rico, Inc. (TA). En carta del 19 de noviembre del 2012 dirigida a la FAA, los representantes legales de TA se quejan de que por varios años la Autoridad para las Alianzas Público Privadas (AAPP) y la Autoridad de Puertos (AP) se encuentran en negociaciones para el proceso de privatización del aeropuerto bajo el programa piloto de privatización de la FAA y que al presente, en que Aerostar parece ser el operador prospecto, la AP no les ha comunicado a los concesionarios del ALMM sobre el impacto o consecuencias en sus contratos de la privatización. Añaden que en el caso específico de TA, la AP le ha negado el acceso para instalar sus avisos comerciales en el interior del recién inaugurado Terminal A, el principal del aeropuerto. Esta acción injustificable -se queja TA- ya les ha causado la pérdida de \$30 millones de dólares. Agrega que en el contrato suscrito entre la AP y Aerostar, la empresa impuso una moratoria de que otras compañías privadas no tengan acceso al Terminal A que es el que ofrece la mayor parte de los servicios en el ALMM. La empresa TA denunció que la situación le ha obligado a presentar una segunda acción legal contra la AP en el tribunal en Puerto Rico. Aunque dice que no necesariamente se opone a la privatización, TA denunció que el proceso se ha conducido en perjuicio de los contratos de largo tiempo establecidos.

Otra empresa que se quejó del proceso es la cadena de restaurantes Margaritaville Enterprises (ME). Según la carta enviada a la FAA, ME alega que en junio del 2011 inauguró su negocio en el aeropuerto con una inversión de \$3.5 millones, y creó 60 nuevos empleos. ME plantea que la privatización del ALMM presenta “serios y complejos” problemas en las operaciones de expansión de su negocio y futuros negocios para Puerto Rico, que no se verán de inmediato, sino a lo largo del tiempo. “El aeropuerto de San Juan es uno de los recursos más valiosos de Puerto Rico”, dice la carta de ME firmada por su vicepresidente de operaciones Mark Rogers. ME le expresó a la FAA que el control de las operaciones del aeropuerto a un privado extranjero sólo se debe dar después de una investigación a fondo y le pide al DT que revise “cuidadosamente la solicitud final para la privatización antes de tomar cualquier decisión”. Para terminar, cuestiona si el DT ha considerado por completo las complejidades y serias consecuencias de esta privatización, incluyendo si la AP y Aerostar revisarán y honrarán los contratos para que empresas como la suya continúen “ayudando al aeropuerto, a la comunidad de San Juan y a todo Puerto Rico a crecer y a prosperar”.

Otro grupo que recomienda a la FAA que haga un análisis cuidadoso sobre el acuerdo de privatización es la Asociación Nacional de Negocios de Aviación (NBAA, siglas en inglés) ya que puede tener efectos detrimentales a la aviación en general y a otros aeropuertos en Puerto Rico.

Un mal negocio para el pueblo de Puerto Rico

Como “un mal negocio para el pueblo de Puerto Rico”, describió la Asociación de Economistas de Puerto Rico (AEPR) la privatización del aeropuerto y así se lo expresó a la FAA.

En el documento sometido, la AEPR indicó que su opinión se basaba en un análisis de costo

Escrito por Cándida Cotto / Perla Franco / Claridad
Miércoles, 23 de Enero de 2013 04:00

beneficio económico el cual concluye que esta transacción “no contribuye al interés público y es un mal negocio para el pueblo de Puerto Rico. Si se aprueba, el gobierno recibirá solo el 45% de los ingresos operacionales netos perdidos por conceder esta operación, para una pérdida total de \$887,4 millones”.

Otros efectos adversos de la transacción son: las condiciones fiscales de la AP se deteriorarán lo que provocará un déficit operacional anual por la cantidad de \$37.4 millones: La capacidad de la AP para apoyar las mejoras de los puertos y aeropuertos regionales se verá comprometida. Se reducen las posibilidades de convertir las antiguas facilidades de las bases de Roosevelt Roads (Ceiba), Ramey (Aguadilla), y el Puerto de las Américas (Ponce) como polos regionales de desarrollo. Se le transfiere a una empresa extranjera los cerca de \$60 millones anuales que genera la operación del ALMM. “Este dinero saldrá de nuestra economía local, lo que aumentará nuestra dependencia de las transferencias federales que son pagadas por los contribuyentes de Estados Unidos continental”, denunciaron los economistas.

Para concluir, la AEPR reiteró que las operaciones actuales del ALMM son de una condición de monopolio natural lo que permite ganancias extraordinarias y que la aprobación de esta transacción dará lugar a una transferencia de rentas monopolísticas a una entidad privada que se beneficiará de una condición que no tiene nada que ver con la mejora de la productividad y en su lugar se traducirá en un aumento de la desigualdad social.

Por su parte, el economista José Alameda, quien ha estudiado las consecuencias negativas que tendrá para el país la privatización, a preguntas de este semanario dijo que las peticiones de García Padilla es como “pedirle a un perro que no muerda”. Anotó que esas condiciones son “imposibles” en el marco de lo que son las empresas privadas capitalistas que están para ganar dinero.

Según la página de Internet de la FAA, si se aprueba la solicitud final y el acuerdo de arrendamiento, todavía se tiene que publicar un aviso en el Registro Federal para una revisión pública para un periodo de comentarios de 60 días.

Crece objeción a que gobierno privatice Aeropuerto / Despega la lucha contra privatización del aeropuerto

Escrito por Cándida Cotto / Perla Franco / Claridad
Miércoles, 23 de Enero de 2013 04:00

