

Del futuro del aeropuerto y el consenso

Escrito por Marcia Rivera
Domingo, 27 de Enero de 2013 10:06



El debate sobre la privatización del aeropuerto de San Juan es un ejemplo prístino de la pérdida de credibilidad y confianza que persiste en Puerto Rico frente a la clase política. Es un tema crucial que requiere de un consenso ciudadano por varios factores:

1. Los aeropuertos, especialmente los principales de un país, como es el de San Juan, constituyen monopolios naturales. Todos sabemos que no es lo mismo un monopolio estatal, donde se busca la primacía del bien común, que un monopolio comercial, donde prima el deseo de lucro.
2. Se nos presenta una transacción cocinada por un gobierno que se caracterizó por el pillaje y por la otorgación de beneficios a los amigos del poder. De ahí que haya una desconfianza prima facie a todo lo que esté relacionado con esta transacción.
3. El nuevo gobierno que asumió hace apenas dos semanas parece no haberse sentado a discutir internamente cuáles son los pros y los contras de firmar un acuerdo traspasando la gestión del aeropuerto a manos privadas. Tampoco lo ha explicado a la sociedad. De ahí la gran inquietud que hay en la gente hoy, así como las diferencias en visiones que expresan diversos líderes del PPD. El gobierno se autoinflige daño al no haber concertado una posición común frente a la ciudadanía.
4. La privatización en sí misma no es una mala palabra. Puede haber, y de hecho hay, muchas áreas de la gestión pública que podrían pasar a manos privadas en un país en un momento dado. El asunto clave es asegurar que cada transacción haya sido bien estudiada, que se hayan investigado los resultados de casos similares en otros países, que se conozca y sea inmaculado el récord de gestión de la empresa concesionaria, y que se establezcan parámetros de verificación y control adecuados para asegurar que se honran los compromisos

Del futuro del aeropuerto y el consenso

Escrito por Marcia Rivera

Domingo, 27 de Enero de 2013 10:06

de un acuerdo.

5. En el caso de los aeropuertos la gama de posibilidades para la gestión privada es realmente amplia; al menos, tan amplia como el conjunto de actividades que se desarrollan en el interior de éstos. Incluyen, entre otros, el control del tráfico aéreo; el mantenimiento de pistas, calles y espacios públicos; la limpieza de las aeronaves; la operación de las tiendas libres de impuestos así como de bares y restaurantes; la provisión de energía y combustible; las telecomunicaciones; la carga y descarga de equipaje, mercancías y pasajeros; la seguridad los servicios de bomberos, ambulancia y primeros auxilios; la operación del estacionamiento de vehículos; y la oferta para que los pasajeros puedan disfrutar del ocio mientras están en el aeropuerto. La privatización de algunas de estas operaciones podría tal vez ofrecer beneficios en ciertos casos, pero hay que analizarlo con sumo cuidado. No hay una regla única para hacer un contrato de gestión privada; las experiencias que existen de gestión de aeropuertos son sumamente variadas y deben asegurar siempre el mayor bien común.

6. Desde finales de los años ochenta, y siguiendo las indicaciones de los organismos financieros internacionales, muchos gobiernos de América Latina y el Caribe privatizaron algunos o todos los aspectos de la gestión de los aeropuertos. Fue una gran ola privatizadora que ha generado resultados no siempre satisfactorios para los países. La mayoría de los países privatizó para adquirir liquidez porque no tenían condiciones económicas y financieras para honrar sus deudas, la misma razón que está tras la decisión de privatizar el aeropuerto de San Juan. Vinculados a la privatización de sus aeropuertos algunos países vieron dispararse el trasiego de drogas por vía aérea. Es un punto a tener en cuenta.

7. Hubo un país, Panamá, que en vez de privatizar, apostó a crear una corporación pública autónoma para operar su aeropuerto, Tocumén. El éxito fue notable y en una década el aeropuerto se expandió, albergó el tremendo crecimiento de su línea aérea Copa y de otras líneas que por allí pasan y desplazó a San Juan como hub del Caribe.

8. En ningún caso de los que estudiamos – Colombia, Costa Rica, Argentina, Brasil, Uruguay, Honduras, México, los contratos de gestión privada de los aeropuertos superaron los 30 años. La gran mayoría está entre los 20 y 25 años. El que se vislumbra acá es de 40 años.

9. Consideramos que éste es un asunto muy importante para Puerto Rico, sobre todo dada su condición de Isla. No es para tomar decisiones ligeras. El asunto debe estudiarse seria y ponderadamente, incorporando las visiones de las líneas aéreas, de los usuarios y de nuestros mejores economistas, para encontrar las formas de mejorar los servicios y revitalizar el tráfico por vía aérea. Si el problema es de dónde sacar recursos para pagar deudas que están por vencerse, que se abran otras opciones y se estudien. Y que se comunique la situación real de nuestra economía a la ciudadanía. Se precisa con urgencia una explicación clara, ponderada, a la población sobre cuáles serían las diversas opciones frente a la crisis en que vivimos. Así se abonaría a gestar confianza y credibilidad.

Del futuro del aeropuerto y el consenso

Escrito por Marcia Rivera

Domingo, 27 de Enero de 2013 10:06

Noticel/80grados