

El negocio millonario tras el aeropuerto Luis Muñoz Marín

Escrito por Leila A. Andreu Cuevas / Centro de Periodismo Investigativo de Puerto Rico
Viernes, 01 de Febrero de 2013 03:20



«El 12 de enero de 2013, que era la última fecha para que la FAA endosara o no recomendara el contrato, era la oportunidad que tenía el gobernador García Padilla para salirse del negocio sin penalidad.»

Aerostar Airport Holdings, LLC, empresa que administraría por 40 años el aeropuerto internacional Luis Muñoz Marín (LMM), obtuvo el 9 de enero de 2013 una clasificación provisional de (P)Baa3 para \$350 millones de sus bonos maduros (senior secured) de parte de la agencia acreditadora Moody's, la cual le otorgó una perspectiva estable. Estos bonos, según Moody's, son para cubrir parte de la adquisición del contrato de operación del LMM y estarán asegurados por el interés prioritario de la compañía en el aeropuerto, así como por una hipoteca de su patrimonio y otras cuentas de varios proyectos. En otras palabras, Aerostar tomará prestado usando el valor que tiene el aeropuerto.

No se le adjudicó una clasificación mayor a dichos bonos porque la agencia reconoce que la expectativa del tráfico aéreo está floja, la retante situación económica de la Isla y el bajo crecimiento de los Estados Unidos. No empuje a esto, destaca la posición ventajosa del aeropuerto en el mercado, el mayor comercial de Puerto Rico, cercano a la capital de San Juan y falta de competencia cercana.

Otra salida para el Gobierno

Las ganancias del LMM se podrían quedar en Puerto Rico si se separa el aeropuerto de la Autoridad de Puertos y se crea una junta para manejarlo que esté integrada con gente capacitada y con peritaje, sin intervención política, siguiendo el ejemplo de Atlanta, que es el más ocupado del mundo y le pertenece a la ciudad. Sus ganancias se invierten en su propia infraestructura, explicó el puertorriqueño Julio Garriga, quien trabajó 20 años en la

El negocio millonario tras el aeropuerto Luis Muñoz Marín

Escrito por Leila A. Andreu Cuevas / Centro de Periodismo Investigativo de Puerto Rico
Viernes, 01 de Febrero de 2013 03:20

Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés), en especial en el área de planificación y con la infraestructura del aeropuerto internacional LMM.

El aeropuerto de Panamá, destacó por otro lado, hace dinero y pertenece al gobierno, pero tiene una junta que lo maneja.

Con la advertencia de que Puerto Rico fue el que pidió estar en el plan piloto de la FAA, Garriga subrayó que dicha agencia federal ni aprueba ni desaprueba nada. “Ellos endosan o recomiendan... La última palabra la tiene el gobierno de Puerto Rico. Después que la FAA le diga lo endosamos, lo recomendamos, el gobierno puede decidir lo contrario. No es cierto que no puede echar para atrás”.

Como observador del proceso y conocedor de la FAA, Garriga señaló que la agencia federal pidió voluntariamente un estado financiero a la compañía mexicana, que no se le dio. Al mover el plazo de 45 días “le está diciendo a Puerto Rico chequeen esto”, pero la compañía mexicana contrató cabilderos vinculados al partido ahora en el poder tras el cambio al nuevo gobierno.

El 12 de enero de 2013, que era la última fecha para que la FAA endosara o no recomendara el contrato, era la oportunidad que tenía el gobernador García Padilla para salirse del negocio sin penalidad. Aún así, “consiguió 45 días más y todavía tiene oportunidad de salirse. Una oportunidad grandísima de salirse”, insistió.

Los ingresos por tarifas

El LMM tiene unos ingresos que se le están cediendo a la compañía privada, en particular la tarifa de la Administración Federal de Aviación (FAA por sus siglas en inglés) por pasajero (passenger facilities charge o PFC) y las asignaciones del Congreso de Estados Unidos para las mejoras a través del Airport Improvement Program o AIP.

Además de la cláusula de no competencia, la AP en efecto cedió al privatizador los fondos federales y el cargo de \$4.50 por pasajero, que va a un fideicomiso. Ahí se generan como \$36 millones anuales, a base de ocho millones de pasajeros por año x 4.5.

La FAA, entre 1993 y 2005, autorizó cargos de \$3.00 y \$4.50 por pasajero, para un total de \$180,182,826, lo que equivale a un promedio anual de \$13,860,217, según datos oficiales publicados por la agencia.

Para los 22 años del 2008 al 2030, la FAA aprobó al mismo LMM la tarifa de \$4.50/pasajero, para un total de \$479,036,578, equivalente a un promedio anual de \$21,774,390.

Por otra parte, entre los años 2005 a 2008, el aeropuerto internacional no tuvo asignaciones del programa de estímulo económico, mejor conocido como fondos ARRA, pero del programa de mejoras, o AIP en inglés, recibió un total de \$24,426,489 para diferentes proyectos, incluyendo arreglos al sistema eléctrico e iluminación de la pista, extender la pista y adquirir materiales.

La empresa privada que operaría el LMM está haciendo un negocio bien lucrativo con el

El negocio millonario tras el aeropuerto Luis Muñoz Marín

Escrito por Leila A. Andreu Cuevas / Centro de Periodismo Investigativo de Puerto Rico
Viernes, 01 de Febrero de 2013 03:20

gobierno de Puerto Rico al adquirir el contrato de operación del único aeropuerto internacional dentro de la jurisdicción de Estados Unidos que sería privatizado; quedándose la Autoridad de los Puertos (AP) para cargar con las operaciones perdidosas de los regionales.

La experiencia con las privatizaciones o ventas de patrimonio

El gobernador Alejandro García Padilla ha insistido en que dirigirá sus esfuerzos a que no se aumenten las tarifas por la privatización del aeropuerto, que garantizará la seguridad de sus empleados y buscará la estabilidad económica del país.

Justificaciones y argumentos similares se esbozaron a partir del 1993 para vender la Autoridad de las Navieras de Puerto Rico, prometiendo, en este caso, beneficios económicos que traería la competencia entre empresas marítimas, pero en realidad desembocó prácticamente en un oligopolio en el cual varias compañías fueron convictas por ponerse de acuerdo para fijar ilegalmente las tarifas de las cargas a la Isla, terminando hace pocos meses en multas millonarias por su crimen en el tribunal federal.

Además de las Navieras, también se vendió la Telefónica de Puerto Rico, que ha pasado por varias compañías extranjeras y cuya infraestructura sigue siendo la principal red de la Isla; la Corporación Azucarera, la planta procesadora de piñas de la Autoridad de Tierras, algunas cárceles y los servicios médico-hospitalarios y de salud pública. Antes de eso se usó el modelo de privatización para la construcción del Puente Teodoro Moscoso, cuyo peaje ha seguido aumentando sin intervención pública.

El modelo de Cancún

El aeropuerto internacional de Cancún (CUN), que opera el mismo consorcio que viene aquí, lleva años bajo investigación por ser trasbordo del tráfico de drogas de Suramérica hacia Europa. Algunos notorios contrabandos salieron del aeropuerto Ezeiza de Buenos Aires, también privatizado, donde en el 2009 la policía detuvo a la modelo María Noel López Iglesias cuando pretendía abordar un vuelo con 55 kilos de cocaína.

Medios locales de la península de Yucatán han denunciado que la organización criminal “Los Zetas” controla el CUN.

“Desde hace más de una década, el aeropuerto de este destino turístico ha servido como ‘trampolín’ para el trasiego de drogas, dinero y de personas; por lo que la Procuraduría General de la República (PGR) parece finalmente incluir en sus investigaciones al aeropuerto de Cancún”, según el diario Por Esto! de Quintana Roo.

Como parte de la pesquisa, la Policía Federal mexicana, en julio de 2012 removió 45 efectivos y su comandante del CUN y los trasladó a Ciudad México. Otros 60 policías federales comisionados en Cancún y la Riviera Maya fueron sustituidos por 80 que se hicieron cargo de la vigilancia del aeropuerto y tramos de carreteras de la zona norte de Quintana Roo, de acuerdo a medios locales, coincidiendo con una investigación de la Procuraduría General de la República por el asesinato de tres policías federales en el aeropuerto de la ciudad de México,

El negocio millonario tras el aeropuerto Luis Muñoz Marín

Escrito por Leila A. Andreu Cuevas / Centro de Periodismo Investigativo de Puerto Rico
Viernes, 01 de Febrero de 2013 03:20

acribillados por supuestos compañeros de trabajo.

La pesquisa se extiende a otros aeropuertos, pero Cancún se considera “uno de los principales aeropuertos que es utilizado para el trasiego de droga hacia Estados Unidos y Europa” y se ha implicado la complicidad de elementos de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC), agentes del Instituto Nacional de Migración (INM), Policía Federal Preventiva (PFP), Aduana, aerolíneas y empleados de seguridad privada y de Aeropuertos del Sureste (ASUR). Se dice que quizá desde el 2006 “Los Zetas” asumieron su control, incluyendo el tráfico de indocumentados chinos, cubanos y dominicanos. (Puede leer más detalles sobre esto aquí.)

El principal ejecutivo del consorcio Aerostar, Agustín Arellano, desvinculó a empresa mexicana ASUR de la seguridad del CUN y alegó desconocer las noticias publicadas sobre estos incidentes en su aeropuerto. Dijo a Noticel.com que Aerostar, creada para administrar el aeropuerto LMM, “no es responsable de la seguridad”, pero coordinará lo que compete con las autoridades.

Las informaciones sobre el tráfico ilegal a través de CUN también se encuentran en VisiónPeninsular.com.mex, Arecoa.com, Preferente.com, Noticaribe.com.mx y los diarios Por Esto! de Quintana Roo y Yucatán.

El negocio y sus riesgos

Los críticos de la transacción apuntan a un contrato leonino y una mala idea la privatización del único aeropuerto internacional de la Isla, por donde pasa además el 60% de la carga aérea.

El LMM mueve el 65.4% de la carga aérea que pasa por Puerto Rico y tiene el ranking o posición número 27 en movimiento de carga aérea entre todos los aeropuertos de los Estados Unidos. En movimiento de pasajeros el ranking ha estado entre 40 y 47 en EEUU.

El economista José Antonio Herrero ha reiterado a través de los medios que “esto no es una Alianza Pública Privada (APP) sino un contrato de arrendamiento muy malo para Puerto Rico”, donde el arrendador (la Autoridad de Puertos) ha hecho el “papel de alcahuete”.

“Todo para el arrendatario y nada para el arrendador. Los beneficios los está perdiendo el gobierno de Puerto Rico. Todos los riesgos, excepto uno, los tiene que absorber el gobierno”, dijo en una reciente entrevista en Telemundo.

Herrero niega lo que alega la compañía y el contrato. “Ellos dicen que van a dar \$552 millones. Realmente significa \$4.75 millones en renta”. Añade que van a pagar un arrendamiento por 40 años, con valor presente de \$190 millones, cuyo promedio anual es de \$4.75 millones, mientras el aeropuerto genera \$65 millones anual.

Además, dicen que van a contribuir 5% o \$30 millones adelante y que hay \$615 millones, “eso es un embuste completo”, dijo Herrero, porque para que el contrato tenga vigor, el gobierno debe pagar toda la deuda de largo plazo y no tiene los \$700 millones.

El negocio millonario tras el aeropuerto Luis Muñoz Marín

Escrito por Leila A. Andreu Cuevas / Centro de Periodismo Investigativo de Puerto Rico
Viernes, 01 de Febrero de 2013 03:20

Los arrendatarios le dicen al gobierno que le van a pagar la emisión de deuda, prosigue Herrero. La Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI) hace una emisión de deuda de alrededor de \$700 millones y el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) ahora tiene que emitir dos cartas de crédito, que son la garantía del Estado Libre Asociado.

Como suelen ser estos negocios, al final de los 40 años, cuando se pague el contrato, según el veterano economista, terminarán pagando \$500 millones y habrán ganado alrededor de \$200 millones. Sin embargo, el aeropuerto tiene un valor presente de \$1,500 millones. “Cuando tú tienes ese valor, le restas la renta y la deuda, el gobierno tiene una pérdida de \$1,200 millones”, manifestó.

Deterioro intencional

Garriga entiende que es “un error monumental” la privatización y advirtió al Centro de Periodismo Investigativo que aunque en los primeros cinco años del contrato no se puede aumentar nada, no impide que la compañía privada pueda añadir cobros nuevos.

Explicó que hay una sola tarifa federal por aterrizaje (landing fee) que le corresponde a la FAA, pero la otra tarifa que se cobra por cada pasajero se reembolsa para mejorar la infraestructura del aeropuerto. El único requisito es que la Autoridad de Puertos (AP) someta proyectos de mejoras para recibir dichos fondos, pero no lo estaba haciendo, “y por eso lo han abandonado”, indicó Garriga, subrayando que no está afiliado a ninguna empresa y sus opiniones son como puertorriqueño preocupado por su país.

“Personalmente creo que lo abandonan para justificar la privatización... El aeropuerto no tiene pérdidas, tiene ganancias de alrededor de \$35 millones netos al año. La AP tiene pérdida con los demás aeropuertos.”

“En Estados Unidos no hay ningún aeropuerto internacional privatizado. Esto fue un plan piloto que hizo la FAA para ver si la privatización trabajaba. Hay privados, pero no son internacionales. San Juan sería el primero”, explicó.

Onerosas experiencias pasadas

Garriga le ve pocas posibilidades a las garantías que se han dado a la luz de la experiencia en México con el mismo operador, Aeropuertos del Sureste o ASUR. En Cancún y Oaxaca llevaron sus propias concesiones de bebidas, perfumes, etc., a través de las cuales también hacen mucho dinero.

“Tan pronto agarraron el aeropuerto de Cancún aumentaron tarifas, impusieron tarifas. El aeropuerto de LMM no tiene capacidad de expansión y lo que le queda es aumentar las tarifas. Le están dando en bandeja de plata un aeropuerto”, opinó en reciente entrevista telefónica con el CPI desde México.

El aeropuerto de Cancún es el más caro de México, más que Benito Juárez, del Distrito Federal y el Ezeiza de Buenos Aires, Argentina, después que lo privatizaron han estado en el tribunal

El negocio millonario tras el aeropuerto Luis Muñoz Marín

Escrito por Leila A. Andreu Cuevas / Centro de Periodismo Investigativo de Puerto Rico
Viernes, 01 de Febrero de 2013 03:20

porque los concesionaron no cumplen, dijo Garriga. En Montevideo, Uruguay y el de Bogotá también pasó lo mismo, agregó.

Algo de notar, la Asociación Internacional del Transporte Aéreo Latinoamericano (IATA) ve a los “aeropuertos como fuentes de recursos fiscales”, según expresó su asamblea anual en el 1996. Opina que el Estado debe asumir los costos de los que no son rentables, pero los contratos en este hemisferio han sido por menos años: En Argentina de 30 años, Colombia por 15 y 20, Costa Rica 20 y Uruguay 25 años.

IATA recomienda que las aerolíneas participen del proceso de privatización para que sean oídas, que “no se repitan los errores cometidos en algunos países”, y se cumplan principios de Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en cuando a cargos a los usuarios.

La OACI discute en sus asambleas el avance de las privatizaciones de aeropuertos y observa, entre otras cosas, los retos y dificultades que existen, aunque las aprueba en principio como mecanismo.