

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

17^{ma} Asamblea
Legislativa

1^{ra} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. de la C. 1

INFORME

25 de febrero de 2013

A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE PUERTO RICO:

La Comisión de Gobierno de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico tiene el honor de rendir ante este distinguido cuerpo legislativo su informe sobre la **R. de la C. 1** y recomienda su aprobación.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La **R. de la C. 1** ordenó a la Comisión de Gobierno de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico realizar una investigación sobre todo lo concerniente a la transacción realizada por la Rama Ejecutiva, a través de la Autoridad de los Puertos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, para privatizar el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín.

La resolución que nos ocupa parte de un principio cardinal expuesto en su Sección 1. "Ante la ausencia de un proceso transparente, se expresa la oposición de esta Cámara de Representantes a que se culmine la transacción de privatización del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín como planteada en este momento", afirma clara y contundentemente. Más adelante en este informe se detallan los fundamentos que finalmente sostienen dicha posición.

Asimismo, mediante la resolución se ordena a la Comisión de Gobierno auscultar particularmente las siguientes interrogantes:

¿Cuáles son las medidas que adoptará la Rama Ejecutiva para garantizar el empleo de aproximadamente 375 empleados públicos

que prestan servicios al aeropuerto?

¿Cuáles serán las garantías que se adoptarán para evitar el aumento y la imposición de nuevas tarifas al ciudadano ante la privatización?

¿Cuáles serán los riesgos, gastos y obligaciones reales en las cuales incurrirá la Autoridad de los Puertos mediante la transacción?

¿Qué medidas adoptará la Autoridad de Puertos para conservar su poder de dictar política pública en distintos asuntos relativos al aeropuerto, en especial en las áreas de seguridad y protección?

También se requirió que se analizara el impacto de la propuesta de privatización del aeropuerto en los aeropuertos regionales de la isla, y en las políticas y estrategias de desarrollo socio-económico de Puerto Rico, tanto regional como nacional.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Para cumplir con lo ordenado, la Comisión de Gobierno realizó una extensa investigación a la cual se incorporaron ciudadanos y grupos de puertorriqueños en procesos de vistas públicas y mediante la presentación de memoriales explicativos. La Comisión de Gobierno de esta Cámara de Representantes agradece profundamente la cooperación intelectual de todos los que comparecieron a dichos procesos.

A la vista pública celebrada el 1 de febrero 2013 comparecieron Astrid Rosario, en representación de la Hermandad de Empleados de Oficina, Comercio y Ramas Anexas; el señor Alejandro Silva Huyke, en representación de la Asociación de de Puerto Rico; y el señor Angel R. Figueroa Jaramillo, en representación de la UTIER. Luego, a la vista celebrada el 2 de febrero de 2013, asistieron el señor Víctor Ruiz, por sí y en representación de varios comerciantes concesionarios en el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín; la señora Enid Monge, en representación del Centro Unido de Detallistas; y la licenciada Sonia M. Vázquez, en representación de los intereses de Air Sub Corp.

El 6 de febrero de 2013 comparecieron a una muy ilustrativa y valiosa vista pública los doctores en economía José I. Alameda y José Antonio Herrero. En la misma mesa de deponentes comparecieron los licenciados en derecho Mario Pabón y Luis F. Abréu Elías. El señor Harry Narváez, piloto y militar, se sumó a dicha vista pública a la cual también compareció el señor Federico Torres Montalvo, en su calidad de Secretario General del grupo sindical CUTE y líderes sindicales señor Víctor Villalba, de la Central Puertorriqueña de Trabajadores; señor José Rodríguez Báez, de la Federación de Trabajadores de Puerto Rico AFL-CIO; la señora Luisa I.

Acevedo, de la Federación Central de Trabajadores y el señor Manuel Perfecto, de la Unión General de Trabajadores.

El 12 de febrero de 2013 compareció a vista pública el señor Alejandro Alvelo, de la Federación Americana de Empleados Federales.

Cabe destacar que todos los deponentes identificados en los párrafos precedentes argumentaron para fortalecer su criterio de que la transacción de privatización del Aeropuerto Luis Muñoz Marín que nos ocupa es una mala transacción para el País y para los grupos que ellos directamente representan.

Por otro lado, el 20 de febrero de 2013, la Comisión de Gobierno se constituyó en vista pública para escuchar los testimonios de tres funcionarios públicos citados debidamente por la comisión. Ninguno compareció a la vista, no sin antes presentar solicitudes de excusas por no comparecer. Se trata de los señores David Álvarez, Director Ejecutivo de la Autoridad de Alianzas Público Privadas (AP3); Víctor Suárez, Presidente de la Autoridad de Puertos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico (AP); y el licenciado Javier Ferrer, Presidente del Banco Gubernamental de Fomento.

Además, la Comisión de Gobierno recibió memoriales explicativos ofrecidos por los señores Mario A. Rodríguez Valledor, y Jimmy López Torres, quien funge como Secretario del Partido Puertorriqueños por Puerto Rico.

Todos los comparecientes discursaron sobre la idoneidad, la corrección, o los efectos, del vínculo contractual [independientemente de la naturaleza doctrinal y estatutaria con que pueda clasificársele en esta etapa] entre el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y el Consorcio Aerostar Airport Holdings en relación a la traslación de la administración de las instalaciones y operaciones del Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín (AILMM). Ocupa un lugar protagónico en este proceso la figura de la alianza público privada (APP).

Es nuestro menester entonces referirnos brevemente al origen estatutario y a los rasgos definitorios de dicha figura para poner en perspectiva la transacción que nos ocupa.

El 8 de junio del 2009, el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Honorable Luis Fortuño Buset, firmó la Ley 28-2009 sobre las Alianzas Público Privadas. Mediante dicha ley se creó la Autoridad para las Alianzas Publico Privadas. Dicha ley fue enmendada luego en su Artículo 22 por la Ley 297-2012. Mediante la misma le confieren facultades a dicha Autoridad para gestionar y evaluar propuestas, así como otorgar contratos, con empresas privadas. Con el fin supuesto de paliar la crisis fiscal que atraviesa el Gobierno Central y las Corporaciones Públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico la Asamblea

Legislativa y el Gobernador de Puerto Rico de aquel entonces aprobaron dicha ley. Proyectaron como propósito cardinal lograr que la empresa privada colabore con el Estado en la construcción y administración de bienes públicos necesarios para el bienestar de nuestra población, pero que sin la participación de capital privado no podrían ser construidos o administrados. Se trata de que la empresa privada invierta en la administración pública mediante alianzas sobre cuya determinación de necesidad habrá de aplicarse un juicio de necesidad imperiosa en atención a un fin público.

En su exposición de motivos dicha ley dispone que: “El Estado tiene una función pública de servir las necesidades de los ciudadanos. [...] Por lo tanto, es una función inherente del Estado proveer esos servicios y proteger el interés público, de manera que los mismos sean provistos con eficiencia, al menor costo posible, que estén asequibles a todos los ciudadanos y que ante todo se proteja el bienestar público.”

Dispone además: “En el pasado, las corporaciones públicas lidiaron con estos problemas fiscales mediante la implantación de ciertas transacciones financieras, con el fin de allegar recursos adicionales. Dada la naturaleza no-recurrente de muchas de estas transacciones, dichas corporaciones públicas no atendieron las causas fundamentales de sus problemas fiscales. Este endeudamiento, déficit y uso de transacciones extraordinarias para atender problemas a corto plazo, ha causado que en la actualidad las principales corporaciones públicas no puedan atender adecuadamente sus compromisos operacionales y financieros.” Con tales fundamentos la pasada administración propuso la proliferación de Alianzas Público Privadas y dispuso mediante el recurso legislativo la definición de lo que habría de ser dicho recurso:

“Una Alianza Público Privada es una entidad que une recursos y esfuerzos del sector público con recursos del sector privado, mediante una inversión conjunta que resulta beneficiosa para ambas partes. Tales Alianzas se instan con el propósito de proveer un servicio a los ciudadanos y ciudadanas, así como para construir u operar una instalación o proyecto de alta prioridad para el Estado, ya sea por su urgencia, necesidad o conveniencia para la ciudadanía. Esa Alianza debe estar revestida de un alto interés público, de manera que el Estado no renuncia a su responsabilidad de proteger dicho interés, ni a los derechos de recibir un servicio eficiente, ni a la titularidad de los activos públicos incluidos en el Contrato de Alianza.”

El establecimiento de estas Alianzas debe hacerse, en principio, sin menoscabo del interés público. Además, se supone que deben establecerse para permitirle al Gobierno viabilizar proyectos de infraestructura cuando los fondos necesarios para promulgar un proyecto no están disponibles al erario. También

legislativamente se articuló en dicha ley el concepto del interés público como:

“(n) Interés Público: Toda actuación gubernamental dirigida a proteger y beneficiar a la ciudadanía en general, mediante la cual se proveen bienes y servicios esenciales para el bienestar de la población.”

La Autoridad para las Alianzas Público Privadas -AAPP-, por su parte, implantó el Reglamento Número 7853 del 17 de mayo del 2010, denominado como “REGLAMENTO PARA LA LICITACIÓN, EVALUACIÓN, SELECCIÓN, NEGOCIACIÓN, Y ADJUDICACIÓN DE CONTRATOS DE ALIANZAS PÚBLICO PRIVADAS BAJO LA LEY NUM. 29 DEL 8 DE JUNIO DE 2009”.

El mismo contiene las disposiciones que habrán de regir las actuaciones en el momento de considerar propuestas, establecer criterios, y convocar a subastas o solicitar que se sometan propuestas de negocios (RFP).

Dicho reglamento, en la Sección 4.2 dispone lo siguiente:

“4.2 Estudio de Deseabilidad y Conveniencia. Para garantizar que un Proyecto en particular satisfaga la política pública y cumpla con las metas establecidas por la Ley, la Autoridad realizará o comisionará un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia para cada Proyecto seleccionado por la Autoridad como Proyecto potencial para una APP. La Autoridad determinará el alcance de cada estudio de este tipo de acuerdo a los hechos y circunstancias particulares de cada Proyecto bajo consideración por la Autoridad para una APP, e incluirá los asuntos enumerados en el Artículo 7(b)[-Estudio de Deseabilidad y Conveniencia] de la Ley según la Autoridad los determine aplicables. La Autoridad podrá ampliar el alcance de un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia en lo que se refiere a cualquier APP propuesta para incluir asuntos no enumerados específicamente en el Artículo 7(b) [-Estudio de Deseabilidad y Conveniencia] de la Ley, según sea apropiado.

Luego de haberse completado el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia y que la Autoridad haya determinado que es conveniente promover el establecimiento de una APP para un Proyecto, la Autoridad creará un Comité de Alianza según dispuesto en el Artículo 8(a) [-Creación de Alianzas] de la Ley y la Sección 3.1 de este reglamento. El Comité de Alianza tendrá los poderes conferidos por el Artículo 8(b) [-Funciones del Comité de Alianzas] de la Ley y por este reglamento.”

Al día de hoy, la documentación que sustente el Estudio de Deseabilidad y

Conveniencia de la transacción de privatización del aeropuerto es desconocida para la inmensa mayoría del Pueblo y para esta comisión informante. De hecho, es este rasgo de falta de transparencia en la transacción uno de los denominadores comunes en los cuestionamientos de las personalidades que han hecho público su rechazo a la transacción. La comisión informante no recibió testimonio alguno a favor de la transacción cuestionada. Todos los testimonios fueron en contra de la propuesta de privatización. Hay que dejar constancia, además, de que en el expediente de la Comisión también consta el tracto de comunicaciones entre el Presidente de la Cámara de Representantes, Hon. Jaime Perelló Borrás, y varias agencias y entidades gubernamentales, así como copia de la querrela presentada por el Portavoz de la Mayoría en esta Cámara, Hon. Carlos Hernández López, ante el Departamento de Justicia y las Oficinas del Contralor, de Ética Gubernamental y del Inspector General de Puerto Rico, levantando serios cuestionamientos sobre la pureza de los procesos.

Todo esto acentúa lo lamentable de la ausencia del señor David Álvarez del proceso de vistas públicas de la Comisión de Gobierno, pues interrogantes hechas públicamente tanto por el Presidente Perelló Borrás, como por el Portavoz Hernández López nunca fueron contestadas por dicho funcionario. Estos le solicitaron reiteradamente al señor David Álvarez los estudios de necesidad y conveniencia, y una relación de las representaciones y garantías que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico asumió frente a los proponentes, así como pidieron explicaciones a los serios cuestionamientos de conflicto de intereses en las ejecutorias de varias personas naturales y jurídicas involucradas en la transacción. Tampoco se expuso dicho funcionario a explicar cuáles fueron los criterios bajo los cuales se rechazaron otras propuestas de negocio y bajo los cuales se determinó que era conveniente la transacción sobre el aeropuerto. El señor David Álvarez nunca les respondió. Nadie ha afirmado aún con contundencia que la privatización propuesta del Aeropuerto Luis Muñoz Marín es necesaria y prudente. Por otro lado, tal como indicamos, la argumentación en contra de la transacción es un frente común de la inmensa mayoría de los puertorriqueños.

Veamos, a modo de síntesis, lo manifestado por los deponentes en vistas públicas. Como grupo, los pequeños y medianos comerciantes (PYMES) del Aeropuerto Luis Muñoz Marín [22 comerciantes] representados por su portavoz, el Sr. Víctor Ruiz, dueño y operador del negocio conocido como Pizza Box, dejaron claro que llevan operando en el aeropuerto por más de 30 años y que en grupo generan más de 200 empleos. Con relación al trámite del contrato manifestó que “[t]anto el proceso de negociación como los pormenores del mismo fueron llevados a cabo de forma hermética y sin ofrecer oportunidad alguna a los diversos sectores [...]”

Expresó que desconocen el contenido del contrato y que está en riesgo la estabilidad de sus negocios y los 200 empleos que estos generan. Dijo que el

aeropuerto es uno de los principales patrimonios de Puerto Rico y puerta principal hacia el País. Sus contratos operan de mes a mes y no tienen garantías de que serán renovados. Muchos están llenos de incertidumbre y han limitado sus inventarios. Esto les ha ocasionado problemas en el manejo de sus líneas de crédito bancario. Algunos han cerrado operaciones al dejarlos operando en terminales de poco tráfico de pasajeros.

Manifestó que a través del Centro Unido de Detallistas lograron reunirse con ejecutivos de Aerostar, sin embargo, las reuniones sostenidas con el operador no han concluido en resultados concretos. Incertidumbre, es la palabra que reina en su discurso sobre esta materia.

Las preocupaciones de los pequeños comerciantes giran esencialmente en torno a la incertidumbre relativa a la continuidad y condiciones de sus operaciones en el aeropuerto, y el aumento probable en los costos de operación y renta que pudieran ser impuestos por el privatizador.

Los directivos de Aerostar se comprometieron con los pequeños y medianos comerciantes en atender sus reclamos y dar contestación a sus interrogantes, sin embargo, no han cumplido al respecto. El ejecutivo de la empresa Aerostar que con mayor claridad manifestó algo relativo al interés de los comerciantes dejó entrever que los espacios usualmente están disponibles para los que puedan pagar más. Demás está decir que los comerciantes suplican a esta Asamblea Legislativa protección y auxilio para sus empresas y para los empleos que producen en y para Puerto Rico.

El Centro Unido de Detallistas, que compareció en la persona de su Presidenta, Enid Monge Pastrana y en representación no sólo de sus afiliados si no en defensa de los derechos de todos los pequeños comerciantes y operadores, argumentó que:

“Lo expuesto es alarmante puesto que se trata, no sólo del principal aeropuerto en la Isla, sino que también constituye uno de los principales patrimonios del Gobierno de Puerto Rico. No cabe duda de que, por la condición geográfica de Puerto Rico, nuestro aeropuerto es punto estratégico de desarrollo económico y social.”

Al igual que a los PYMES, al Centro le preocupa que los contratos se renueven de mes a mes y que sea Aerostar Holdings quien determine la renovación y condición de los mismos. Los pequeños comerciantes, al igual que sus empleados, viven en incertidumbre.

La señora Monge recomendó que:

“Consideramos que cualquier negociación bajo el concepto de APP debe ocurrir con total transparencia, mientras se toman en consideración los riesgos y se minimiza su impacto. Más allá, el gobierno debe requerir a cualquier participante potencial que reinvierta un porcentaje específico de sus ganancias aquí, así como parte de su capital.

Uno de los mayores retos con transacciones de esta índole y cuando se trata de empresas extranjeras, es la fuga de capital fuera del País, lo que en definitiva tiene y tendrá un efecto, a corto y largo plazo, en la economía de Puerto Rico.

En conclusión, urgimos al Gobierno una intervención contundente con el Operador en beneficio de su comercio local y su gente, que a fin de cuentas es a quien se deben.”

La licenciada Sonia M. Vázquez Cintrón, representando a la empresa operadora de la franquicia de dos “Subway” en el Aeropuerto., planteó la situación particular de su cliente. Su perspectiva es de negocios, le preocupan los puntos de empleos y tarifas. Expresó que no ha podido cumplir con su responsabilidad de evaluar la transacción ya que “ni la Autoridad ni el privatizador nos ha ofrecido información fidedigna que nos permita formar una opinión válida e informada.”

Expresó que son testigos “del abandono paulatino de las facilidades físicas del aeropuerto y de las decisiones desacertadas, tomadas a la ligera, en total detrimento de las operaciones de los concesionarios y hasta de los pasajeros.”

La negociación de un contrato de arrendamiento entre su cliente y la Autoridad de Puertos para la operación de un local adicional no se concretó debido a que, según afirma, los términos y condiciones que les imponía la Autoridad no eran viables. Le aumentaban el canon de \$50.24 a \$99.76 por pie cuadrado y de 15% a 25% de la venta bruta, el que fuese mayor y un término de 6 meses de duración, cuando el término usual de los arrendamientos ha sido de 5 años.

La mayoría de las líneas aéreas no ofrecen servicio de alimentos a los pasajeros por lo que éstos dependen de los concesionarios para suplir su necesidad de alimentos. Por otro lado, el aumento en las tarifas de renta tiene el efecto de subir los precios de los alimentos lo que en la práctica es una forma de aumentar los costos a los pasajeros.

El sector obrero se dejó sentir en las vistas públicas para expresar su rechazo a lo propuesto. La Hermandad de Empleados de Oficina, Comercio y Ramas Anexas de Puerto Rico (H.E.O.), representada por la señora Astrid Rosario Ortiz,

presentó como preámbulo a su ponencia en vistas públicas su legitimación para expresarse a favor de los obreros. Es una organización sindical que está en pie de lucha desde el 1948 y que representa a los trabajadores de administración, operación y mantenimiento que emplea la Autoridad de Puertos de Puerto Rico. De 459 representados, 202 de ellos ejercen sus labores en el aeropuerto.

En la actualidad tienen un convenio colectivo vigente hasta el 30 de septiembre del 2016. Señaló que el ordenamiento jurídico dispone que los convenios colectivos se declaran instrumentos revestidos de un alto interés público.

Expresó que se han sostenido dos reuniones con representantes de la Autoridad de Puertos y de Aerostar. Que las mismas han sido breves, así como de naturaleza general, y que nadie les ha indicado lo que va suceder con el convenio colectivo y sus representados.

Le preocupa la definición ambigua del término abrogar que consta en la Sección 47134 c (9) de la Ley conocida como "Reauthorization Act" de 1996 y la Federal Aviation Administration Act del 1996, Public Law No. 104-264 de octubre 9 de 1996. Dichas leyes autorizan al "Secretary of Transportation" y por delegación al "FAA Administration", la aprobación o desaprobación de las solicitudes radicadas bajo las disposiciones de dichas Leyes. Los requisitos que se deben cumplir se encuentran en la Ley en el, 49 U.S.C. 47134. La misma dicta, sobre los convenios colectivos que:

"Any collective bargains agreement that covers employees of the airport and is in effect on the date of the sale or lease of the airport will not be abrogated by the sale or lease."

Dicha cláusula es citada *ad verbatim* en el Artículo 3, Sección 3.4 (a) (ix) del contrato de privatización. Como no hay una definición de dicho término, reina la incertidumbre en lo relativo a su aplicación al convenio colectivo que nos ocupa. Esta ambigüedad ha permitido que Aerostar no asuma compromiso alguno sobre el cumplimiento del convenio colectivo existente. La posición de Aerostar es que se limitará a ofrecer trabajo a aquellos empleados que así lo soliciten sin garantía alguna de empleo. (Ver Business Plan página 1325 del contrato).

No hay garantía alguna y no basta, para sostener alguna certeza laboral, con incorporar al contrato una expresión general parafraseando la obligación legal de cumplir con la Ley y su reglamentación.

Citando el contrato en su artículo 2, Sección 2.3 (k), Aerostar no está obligada a ofrecer empleo a los empleados de la Autoridad de Puertos: "The lease shall have no obligation to offer employment to any such Authority Employees". A raíz de dicha sección, la razón de la incertidumbre laboral de los empleados del

aeropuerto es más que entendible.

Lo insólito del contrato, según la señora Rosario, es que el mismo dispone que la Autoridad de Puertos le puede ofrecer los servicios de sus empleados a Aerostar, “prestados”, hasta por un periodo de seis meses. Específicamente, señala el contrato en su Sección 2.5 (h);

“At the request of the Lessee, the Authority shall provide the Lessee, for up to six months ... the services of the Authority Employees who do not become employees of the Lessee and remain employed by the Authority and the services of employees of the Authority who area assigned for such purpose. [Control, custody, operation, management, maintenance, improvement, enhancement, develop and rehabilitation of the LMM facility]”.

El pago de estos servicios será mediante una fórmula de prorrateo que ignora los costos en el empleo o beneficio marginal proveniente del convenio colectivo. Todo esto viola, según la líder sindical, el Artículo 1 del Convenio Colectivo.

Manifestó que se ha ignorado por completo a la Unión y que se violenta el convenio colectivo mediante la transacción cuestionada.

Por su parte, el señor Ángel Figueroa Jaramillo, Presidente de la Unión de Trabajadores de la Industria Eléctrica y Riego (UTIER), y en representación de la Coordinadora Sindical, grupo de sindicatos que agrupan a cerca de 19,850 trabajadores, explicó que el contrato de alianza público privada del Aeropuerto deja en suspenso el convenio colectivo de los trabajadores. Que estos empleados “entrarían como nuevos empleados perdiendo así no solo su antigüedad, sino los términos y condiciones de empelo hoy asegurados por su convenio colectivo, incluyendo sus actuales estructuras salariales de retribución y sus beneficios marginales.”

El nuevo patrono bajo el contrato afecta las disposiciones de la Ley de Relaciones del Trabajo de Puerto Rico y los coloca dentro del marco de la Ley Nacional Obrera de Ferrocarriles de Estados Unidos. “Se afecta la unidad apropiada; los derechos sindicales reconocidos a los (as) trabajadores (as); y la protección de los derechos propietarios de los cuales gozan los empleados públicos, incluyendo los de las corporaciones públicas y no reconocidos en el sector privado.”

Según afirmó, el nuevo patrono no viene obligado a honrar los anteriores términos y condiciones de trabajo negociados en el convenio colectivo. Esto supone un nuevo proceso de certificación de un sindicato como representante exclusivo.

No hay seguridad en el empleo, ni de los trabajadores, ni de los patronos concesionarios.

En consonancia con Jaramillo se expresó todo el panel sindical que compareció a vistas públicas. Lo encabezó la señora Luisa Acevedo, quien sintetizó diciendo que “[e]l negocio para privatizar el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín es malo para Puerto Rico por un sin número de razones”. Afirmó que en la transacción no hay transparencia y que se han verificado incidentes relacionados a la transacción que deben ser investigados a fondo. Citó la ponencia que presentó el licenciado Mario Pabón ante la Administración Federal de Aviación (FAA), con fecha del 28 de septiembre del 2012.

Plantea la señora Acevedo que en esa ponencia se describen una serie de interrogantes sobre la transacción. Entre ellas, que la Autoridad para las APP contrató los servicios de Macquarie Capital como asesora en el desarrollo del programa de las alianzas público-privadas y luego Macquarie y Ferrovial se unieron para someter propuestas en la privatización del AILMM. La misma firma que asesoraba al Gobierno compareció como proponente. Que el bufete de Mayer Brown a su vez asesoraba a partes interesadas. Y que el asesor financiero de la AAPP, Credit Suisse, tenía un aparente conflicto de interés ya que tenía intereses propietarios en uno de los accionistas del ente que obtuvo la franquicia de operar el AILMM.

Continúa citando a la analista financiera de la firma de noticias Reuters, Cate Long, la cual escribió sobre la transacción y tituló “Puerto Rico’s airport giveaway”. “O sea, según los analistas financieros internacionales, Puerto Rico está regalando el Aeropuerto”, expuso. También hizo referencia a los datos que distinguidos economistas del país han provisto por estudios y análisis realizados voluntariamente por ellos. Sobre dichos datos iremos más adelante en este informe ya que esos economistas también comparecieron al proceso de estudio de la comisión informante.

La deponente acentuó las exenciones contributivas que Aerostar recibirá, la facultad de poder aumentar las tarifas al imponer un impuesto de salida y establecer un nuevo régimen de tarifas a las líneas aéreas. Plantea como fundamento fáctico para su percepción negativa sobre el resultado de la transacción, la experiencia constatada en la administración del aeropuerto de Cancún, que es el más caro de México y que también es administrado por el mismo privatizador del contrato del AILMM. Otra alerta que la deponente trajo fue que el “Passenger Facility Charge”, el cual es un cargo federal que se deposita en un fideicomiso de la FAA, se le reembolsa a PR cuando se presentan proyectos nuevos para mejorar la infraestructura. La Autoridad de Puertos, se afirma, en los últimos años ha abandonado el aeropuerto para justificar la privatización. Aerostar tendrá a su disposición esos fondos.

La deponente prevé, entonces, que las mejoras que Aerostar realice –si algunas- serán con dinero del “Passenger Facility Charge”. Citó al ingeniero Julio Garriga, quien es un puertorriqueño que en la actualidad se desempeña en la oficina regional en México de la Organización de Aviación Civil Internacional de las Naciones Unidas y la cual rige la aviación civil mundial en 192 países, para afirmar que se trata de \$100 millones de dólares que el privatizador tendrá a su disposición.

En aras de proponer alguna idea que sirva para paliar las deficiencias económicas de la Autoridad de Puertos, la deponente sugirió que se dedique el 1% del arbitrio a compañías extranjeras a la Autoridad de Puertos. Plantea que en dos años se eliminaría toda la deuda y la Autoridad podría regresar al mercado de bonos. La deponente se refirió al arbitrio del 4% que impuso la Ley 154-2010 a las empresas foráneas que operan en Puerto Rico y que asciende a la suma de aproximadamente \$400 millones anuales.

Al proceso de vistas también compareció el señor Alejandro Alvelo, en representación de la Federación Americana de Empleados Gubernamentales, AFL-CIO, Distrito 5, Concilio 100, Local 557, que representan 1,500 empleados federales en San Juan, Ponce, Aguadilla, St. Thomas y St. Croix. En los Estados Unidos representan a 650,000 empleados.

El señor Alvelo comenzó su ponencia indicando que después de los ataques terroristas del 11 de Septiembre del 2001 el Congreso de los Estados Unidos aprobó la Aviation Transportation Security Act (ATSA) 49 U.S.C. 44939 Sec. 113. Explicó que mediante la misma, el Congreso federalizó las operaciones de seguridad de los aeropuertos, en reconocimiento de que el trabajo de inspección de pasajeros y el mantener la seguridad del sistema de aviación comercial es fundamental para nuestra seguridad como nación. Esto le sirvió de antesala para argumentar sobre la importancia de que el aeropuerto siga contando con la pericia de los trabajadores que forman parte de su sindicato. Durante el proceso de vista pública, el señor Alvelo no tardó en expresar que considera que hay una falta de transparencia en la transacción hacia la fuerza laboral federal y al gobierno. Se podrían perder 200 plazas federales, según dijo, lo que implicaría un impacto económico negativo en ingresos de \$400,000.00 a las arcas del gobierno. También afirmó que el señor Agustín Arrellano, quien es Presidente de de Aerostar Airport Holdings, ha considerado la posibilidad de este cambio como uno beneficioso.

En vista de lo anterior, Alvelo entiende que existe la posibilidad de que Aerostar decida sacar la fuerza laboral federal y usar contratistas privados, con el agravante de que de éstos no puede esperarse el mismo compromiso patrio y de seguridad que exhiben los actuales empleados del TSA para las funciones de inspección de pasajeros.

Alvelo también se unió a la denuncia de que Aerostar no se ha reunido con ellos en ningún momento y reafirmó su preocupación sobre la potencial pérdida de empleos por parte de los empleados federales que hoy están bien remunerados y los cuales son puertorriqueños que gastan y pagan contribuciones en Puerto Rico. A esto agregó su preocupación de que la seguridad en el aeropuerto quede vulnerada ante el cambio de administración. Tal fue también la preocupación del deponente Harry Narváez Munet.

El señor Narváez Munet es un ciudadano que ha trabajado en agencias federales, en el ejército de los Estados Unidos, y laboró por 18.5 años en la Autoridad de Puertos a cargo de Seguridad de Aviación. Manifestó que desde el 2009 comenzó a notar acciones contraproducentes a los mejores intereses del AILMM. Que notó deficiencias administrativas como irregularidades.

Le preocupa [como experto en seguridad] que se le permitiera a una empresa extranjera, con jefes que no son ciudadanos americanos, tener acceso a:

- Información clasificada "Informes de Inteligencia" emitidos por TSA diariamente.

- Administrar sistemas de huellas digitales de ciudadanos americanos.

- Procesar documentos para investigaciones del personal del aeropuerto que son ciudadanos americanos.

- Procedimientos de seguridad relativos a sabotaje, secuestros, eventos, nucleares.

Afirmó que cuando se compromete la seguridad de un aeropuerto, se compromete toda la seguridad de todos los aeropuertos de todos los Estados de la Nación Norteamericana. También mencionó la "reputación espantosamente dudosa" del aeropuerto de Cancún en materia de tráfico de drogas. Además, señaló su preocupación de que, según las disposiciones de la FAA, con una empresa extranjera de no americanos es prácticamente imposible obtener un "Secret Clearance". Se dispone por la FAA que un extranjero no puede ser designado como "Coordinador de Seguridad de Aeropuertos".

Cuestionó la razón por la cual el contrato fue firmado antes de someter la Solicitud Final a la FAA y consideró que esto es un símbolo de presión indebida sobre este proceso. Denunció que aunque aún no tienen el contrato firmado por la FAA y no tienen un Certificado de Operación de Aeropuertos, ASUR ya está ubicado en el aeropuerto, está entrevistando personal y tomando decisiones administrativas y/o operacionales. Sería forzoso concluir que tanto la Autoridad

de Puertos como Aerostar ignoran el protocolo operacional establecido por la FAA y TSA.

Otras voces que levantan alarma sobre la idoneidad de la transacción son un grupo de economistas puertorriqueños entre quienes se cuentan la agrupación de Asociación de Economistas de Puerto Rico, representada por su Presidente, Alejandro Silva Huyke; y los reconocidos doctores José Israel Alameda Lozada y José Antonio Herrero.

La prestigiosa Asociación de Economistas afirmó sin ambages que:

-La transacción no contribuye al interés público y es un mal negocio para el pueblo de Puerto Rico;

-La transacción tiene un impacto devastador sobre la situación fiscal de la Autoridad de los Puertos y limita las posibilidades de Puerto Rico de aprovechar oportunidades de negocios a nivel regional y global;

-La transacción afecta la economía local del País;

-La transacción se traduciría en un aumento en la desigualdad social en el País.

Queda claro, según el análisis pericial, que la oferta presentada por el Consorcio Aerostar Airport Holdings consiste de \$1.4 billones a ser invertidos en un término de 40 años y que la mayoría de los gastos de mejoras permanentes que realice el Consorcio les tendrán que ser reembolsados con asignaciones federales y cargos estatuidos. Además, el valor presente de la oferta realizada por el Consorcio asciende a \$713 millones, lo que tan sólo representa un 45% del ingreso neto operacional que se perdería si se otorgara la concesión del aeropuerto. Puerto Rico perdería, según dicho análisis de la Asociación de Economistas, \$887.4 millones.

De forma inmediata, la transacción provocaría que los ingresos operacionales de la Autoridad de Puertos disminuirían en un 58.4%, mientras que los gastos operacionales sólo se reducirían en un 20.9%, lo cual llevaría forzosamente a un déficit operacional. Esto, a su vez, afectaría todas las demás dependencias de la Autoridad de Puertos que dependen de las ganancias producidas por el Aeropuerto Internacional Muñoz Marín para cubrir sus operaciones. La economía local, por su parte, perdería cerca de \$60 millones anuales, producto de las ganancias que genera la operación del aeropuerto. El País también perdería el control para entregarle el monopolio a una empresa privada.

El doctor Alameda afirma, por su parte, que esta transacción de alianza “es para que la empresa privada se lucre por prestar un servicio, por lo tanto, la

empresa privada tratará de: llevar al máximo su tasa de rendimiento; reducir riesgos y acelerar el retorno de la inversión realizada”. Al mismo tiempo que se desarrolla esa empresa dinámica de búsqueda de lucro se producirán las condiciones que presentarán limitaciones para el desarrollo, expansión y apoyo a los aeropuertos regionales, según se desprende de lo expuesto por Alameda en su ponencia.

El doctor Herrero fue igualmente enfático en que la transacción propuesta no es buena para el pueblo de Puerto Rico. Las ponencias de este grupo de economistas fueron fuertemente persuasivas, según el criterio de la comisión informante.

Por otro lado, la Comisión de Gobierno quiere acentuar particularmente la valía de la aportación profesional del licenciado Mario Pabón Rosario, quien colaboró extensamente en el análisis de la transacción que nos ocupa.

El licenciado Pabón es un abogado en la práctica privada y asesor legislativo, quien ha estudiado la transacción de privatización desde sus inicios. Como resultado de su estudio, el Lcdo. Pabón presentó ante la FAA un escrito titulado *The Luis Muñoz Marín International Airport Privatization: A Bad Deal for the U.S. and for Puerto Rico*, copia del cual presentó como anejo a su ponencia ante nuestra Comisión. En dicho escrito detalló los siguientes aspectos de esta transacción:

- (i) los múltiples conflictos de interés en el proceso de selección del privatizador;
- (ii) la falsedad de las premisas utilizadas para justificar la transacción en el Estudio de Deseabilidad y Conveniencia;
- (iii) la gran pérdida económica en que incurriría el pueblo de Puerto Rico de completarse esta transacción;
- (iv) la ineffectividad de unos Operating Standards cuyo cumplimiento, según adoptados, resulta prácticamente voluntario de parte del privatizador;
- (v) la existencia de riesgos ambientales que, de materializarse la transacción, permanecerían como responsabilidad única del pueblo de Puerto Rico;
- (vi) los efectos nocivos de la transacción a la operación de los aeropuertos regionales;

- (vii) la posibilidad de que la operación de la Autoridad de los Puertos se torne económicamente inviable luego de la privatización del LMM; y,
- (viii) los riesgos existentes en caso de la insolvencia del privatizador.

En su ponencia ante nuestra Comisión, el Lcdo. Pabón se concentró en los tres asuntos que la presente administración ha planteado como condiciones para su apoyo a esta transacción: (i) la permanencia de los empleos; (ii) la oportunidad de desarrollar los aeropuertos regionales, y (iii) la garantía de que no se aumenten las tarifas. Con respecto a la oportunidad de desarrollar los aeropuertos regionales, el Lcdo. Pabón indicó que ninguno de estos aeropuertos es en la actualidad rentable, aunque todos proveen un servicio valioso a las regiones donde están localizados, y han sido considerados como punta de lanza del futuro desarrollo económico de esas regiones. No obstante, el contrato de privatización del aeropuerto Luis Muñoz Marín coloca serios impedimentos a su desarrollo.

La Sección 3.22 del contrato de arrendamiento con Aerostar (el “contrato”) establece claramente que la AP pagará leasehold compensation (i.e., penalidades) si alguna entidad gubernamental obtiene un certificado de operación bajo las disposiciones del 14 C.F.R. Part 139 para (i) cualquier aeropuerto en el Municipio de Ceiba durante los próximos 20 años, o (ii) para cualquier aeropuerto en cualquier otra parte de la isla durante los próximos 15 años. Además, la AP vendrá obligada a pagar la penalidad si, en cualquier aeropuerto que tenga un certificado bajo el Part 139 (i.e., Aguadilla, Ponce o Vieques) se añade servicio de pasajeros que no sea una expansión del servicio existente.

Dicha Sección 3.22 imposibilita el desarrollo del aeropuerto de Ceiba durante los próximos 20 años. No obstante, de concretarse la privatización del LMM, la AP seguirá obligada a incurrir en el costo de mantener este aeropuerto, el cual tiene una pista de 11,000 pies de largo y tiene 1,700 acres de terreno, como aeropuerto para las avionetas que proveen servicio a Vieques y Culebra. Dado el tamaño de su pista de aterrizaje, limitar el Aeropuerto de Ceiba a ese propósito no es el uso más eficiente, ya que los aviones que allí aterrizan tienen que dedicar mucho más tiempo a transitar hacia el terminal de lo que requería el viejo aeropuerto de Fajardo, lo que aumenta el uso de combustible y por consiguiente, los costos para la aerolínea y para los pasajeros.

Por otro lado, la privatización del LMM coloca a los aeropuertos de Aguadilla y Ponce en una situación precaria. Estos son aeropuertos que tienen las facilidades y el potencial para aumentar su número de pasajeros. No obstante, según las disposiciones del contrato de privatización, no será posible traer nuevas aerolíneas por los próximos 15 años, lo cual tronchará ese potencial.

Cabe destacar que la ponencia presentada ante la FAA, el 28 de septiembre de 2009, por el hoy Presidente de la Cámara, el Honorable Jaime R. Perelló Borrás, hizo alusión a estudios efectuados por el reconocido y prestigioso economista José I. Alameda. Este estudio estimaba el impacto de esta privatización en las regiones en las cuales ubican los aeropuertos de Aguadilla y Ponce, en una pérdida de 4,736 empleos y un impacto negativo a la economía local de \$377 millones de dólares.

Además de las limitaciones que impone la Sección 3.22 del contrato, el desarrollo de los aeropuertos regionales se verá impactado de forma negativa por el establecimiento del Puerto Rico Air Travel Promotion and Support Fund, el cual surge de la Sección 4.9 del Use Agreement a ser adoptado por Aerostar y las aerolíneas. Dicho fondo dispone de \$6 millones en incentivos monetarios a ser pagados durante los primeros tres (3) años del contrato a aquellas aerolíneas que estuvieran operando en el LMM en 2011 y que aumenten su número de pasajeros al LMM en comparación con la cifra de pasajeros llevados en ese año. Obviamente, dada la debilidad económica presente, la forma más fácil y rápida de lograr un aumento de pasajeros en comparación con el 2011, al menos para JetBlue y Spirit, es cancelar sus vuelos a Aguadilla y Ponce y llevar esos vuelos al LMM. Nuevamente, una vez esas líneas aéreas dejen de volar a los aeropuertos regionales, las disposiciones de la Sección 3.22 del contrato harán imposible traer nuevas aerolíneas a estos aeropuertos, condenándolos al desuso.

Finalmente, el impacto negativo de la privatización del LMM queda plasmado en el Plan de Operaciones de Aeropuertos Regionales (“RAOP”, por sus siglas en inglés), sometido como Apéndice F del Final Application a la FAA, el cual resume los planes de la AP con relación a estas facilidades. Aunque es un plan para el manejo de las facilidades aeroportuarias de la AP luego de la privatización del LMM, el RAOP comienza con la premisa contradictoria de que: Asegurar el desarrollo del LMM es de importancia crítica para Puerto Rico.

El RAOP consiste de cinco tipos de medidas: (i) medidas gerenciales, (ii) medidas de apoyo a los aeropuertos regionales, (iii) mejoras capitales, (iv) eficiencia y gastos, y (v) oportunidades de ingreso. Las medidas gerenciales consisten en nombrar a un “gerente de ingresos” (revenue manager) para que evalúe los ingresos y los contratos de alquiler de modo que la AP “maximice su ingreso actual”, cosa que debe interpretarse como “aumente los costos de alquiler”. Además, se propone consolidar y reestructurar los departamentos de ingeniería y planificación, de modo que estos nuevos departamentos determinen las mejoras capitales a hacerse tanto en la división marítima como en la aérea, lo cual debe interpretarse como la futura eliminación de plazas profesionales.

La discusión de las medidas de apoyo a los aeropuertos regionales nuevamente parte de la premisa de que “en vez de tener un sistema de aviación

diluido, la PPP del LMM facilita un aeropuerto internacional robusto, capaz de servir a todo Puerto Rico, y promueve la optimización de los aeropuertos regionales. Para ello, propone que el fondo de \$25 millones a ser establecido como parte del contrato de privatización para propósito de los aeropuertos regionales se utilice según las siguientes prioridades: (a) gastos operacionales, y (b) mejoras capitales. Esto significa claramente que la intención del RAOP es que se invierta lo menos posible en mejoras capitales a los aeropuertos regionales. De hecho, sobre las mejoras capitales, el propio RAOP indica que todos los proyectos futuros deberán contener un análisis financiero costo/beneficio, y se hace énfasis en que los proyectos de mejoras capitales deben enfocarse principalmente en general aviation and commuter aircraft (i.e., avionetas). Se indica además que la AP deberá desarrollar un plan de mejoras capitales futuras basado en su capacidad de obtener fondos, capacidad que es sumamente cuestionable luego de que se lleve a cabo la privatización del LMM.

Con respecto a la “eficiencia y gastos”, el RAOP indica que la AP habrá de investigar y evaluar todas las opciones para reducir gastos de utilidades, incluyendo la opción de recuperar el costo completo de esos gastos de los inquilinos, lo cual solo podría ocurrir con el aumento en alquileres a los inquilinos de esos aeropuertos. Se hace énfasis, además, en que, aunque los aeropuertos regionales manejan solamente el 11% del tráfico de pasajeros, sus gastos de nómina constituyen el 33% de los gastos de nómina de la AP. Como remedio a eso, se menciona la posibilidad de que los empleados de los aeropuertos regionales pasen a ser empleados del privatizador del LMM, o que se acojan a una ventana de retiro que se propone financiar con parte del fondo antes mencionado.

Con respecto a las “oportunidades de ingreso” se indica que la AP establecerá un plan de maximizar ingresos, a través de una fiscalización de los contratos tales como concesiones, alquileres de automóviles, alquiler de propiedades y de espacios vacantes, lo cual, nuevamente, debe interpretarse como un aumento en el costo de alquileres. También se incluye como “oportunidad de ingreso” la venta de tierras “sobrantes” para desarrollo comercial, y se hace énfasis en que las tarifas aéreas de los aeropuertos regionales han sido históricamente menores al “recobro de costo”, por lo que deben “revisarse gradualmente hasta lograr recobro de costo”, lo que significa que deben ser aumentadas. El RAOP incluye una comparación de tarifas vigentes al 2012 la cual demuestra que las tarifas de los aeropuertos de Aguadilla y Ponce son mucho menores que las del LMM, por lo que constituyen un incentivo para la operación de JetBlue y Spirit en esos aeropuertos. Si se aumentan las tarifas en esos aeropuertos hasta equipararlos con LMM, estas líneas aéreas no tendrían incentivo para continuar proveyendo servicio en estos aeropuertos.

Finalmente, es necesario señalar que el RAOP contiene un pro-forma financiero con proyecciones que pintan un cuadro favorable para la AP luego de

que se privatice el LMM. Entre otras cosas, dicho pro-forma presume lo siguiente: (i) aumentos menores en el número de pasajeros; (ii) aumento modesto de carga en el aeropuerto de Aguadilla; (iii) aumentos a los alquileres; y (iv) transferencia de al menos 10-11% de los empleados de la AP al privatizador de LMM. Tales proyecciones confirman la intención de la AP de condenar los aeropuertos regionales al subdesarrollo. Ante estas circunstancias, resulta evidente que no es posible cumplir el deseo de la presente Administración de garantizar el desarrollo de los aeropuertos regionales.

Con respecto a la garantía de preservar los empleos, el licenciado Pabón indicó que el contrato de privatización no requiere que el privatizador retenga los empleados del LMM; en cambio, le da la alternativa al privatizador de entrevistar y ofrecerle empleos a dichos empleados. Aquellos que elijan permanecer como empleados de la AP, tienen que ser relocalizados a otras facilidades de dicha agencia. Según surge del RAOP, la nómina de los aeropuertos regionales representa un 33% de la nómina total de la operación aérea de la AP, aunque dichos aeropuertos solamente sirven a un 11% de los pasajeros aéreos, por lo que una AP sin LMM requeriría una reducción en la plantilla de empleados y una consolidación de funciones para tener la posibilidad de sobrevivir. Ante eso, el licenciado Pabón cuestionó dónde podría la AP localizar a los empleados de LMM que se queden en la agencia, cuando tiene más empleados de los que necesita, y cuando se espera una reducción en servicio a los aeropuertos regionales luego de la privatización del LMM. Con la privatización según propuesta, no será posible garantizar la permanencia de los empleos deseada por la administración.

Con respecto al aumento de tarifas, el licenciado Pabón indicó que no es posible garantizar que las tarifas no aumentarán. Señaló que es incorrecto que bajo el contrato propuesto, las tarifas estarían congeladas por un periodo de 15 años. Aunque el Use Agreement firmado con las aerolíneas tiene una extensión de 15 años, la garantía de congelación de tarifas se limita exclusivamente a cinco (5) años. Luego de ese periodo, el privatizador está en libertad de aumentar las tarifas anualmente a base de las tasas de inflación contenidas en el índice de precios al consumidor.

Adicionalmente, el licenciado Pabón señaló que la tarifa aplicable durante el periodo de “congelación”, ya tiene incorporado un aumento sustancial sobre las tarifas prevalecientes antes de que se anunciara la privatización. La tarifa promedio para los años 2006-2009 era de \$2.585 por tonelada de peso al despegue (“MAGTOW”). Una vez anunciada la intención de privatizar el aeropuerto, la AP aumentó significativamente dicha tarifa, a una tarifa promedio de \$3.713 para los años 2010-2012, un aumento de 30% sobre la tarifa promedio de los años anteriores. De aprobarse el contrato, se “congelaría” la tarifa en \$3.65. Contrario a la flexibilidad que tiene la AP en la imposición de tarifas (que resultó en una baja de las tarifas durante los años 2008-2009), con la privatización no solamente se

congelarían las tarifas a los precios más altos, sino que, una vez concluido el periodo de “congelación”, las tarifas seguirían subiendo. Dicho aumento, por supuesto, redundará en un aumento en los precios al pasajero. Sumado al aumento en las tasas de alquiler de locales y servicios que sabemos habrá de ocurrir una vez se concluya la privatización, y los aumentos que la AP pretende imponer a los servicios y tarifas en los aeropuertos regionales, el licenciado Pabón concluyó que será imposible cumplir la intención de la administración de que no aumenten las tarifas para los consumidores en nuestros aeropuertos.

El panorama de los costos y de las pérdidas para el Pueblo de Puerto Rico en caso de que la transacción de privatización se materialice es realmente negativo y deprimente. Sin embargo, la Comisión de Gobierno tiene ante sí información de un hecho que es aún más deprimente en vista de que es un hecho constatado. El 24 de mayo de 2012 el Representante Carlos Hernández López presentó una querrela ante el Departamento de Justicia, la Oficina del Contralor, la Oficina de Ética Gubernamental y la Oficina del Inspector General de Puerto Rico, en que alegó que existían conflictos de interés tanto de Macquarie Capital (asesor contratado de la AP3 quien participó en el proceso de licitación como parte del consorcio Grupo Aeroportuarios Avance) como de Credit Suisse, asesor contratado por la AP3 para organizar todo el proceso de privatización del aeropuerto, sin que nada se haya hecho concretamente al día de hoy.

En el caso de Credit Suisse, el Representante Hernández indicó que la solicitud de propuestas (Request for Qualifications) emitido por la AP3, se estableció que Credit Suisse era una “parte restringida”, por lo que nadie que tuviera una relación directa con ella podía participar de la licitación. No obstante, durante todo el tiempo que duró el proceso de licitación sobre el aeropuerto, Credit Suisse tenía un interés propietario sobre Aberdeen Asset Management, quien a su vez tenía un interés propietario sobre Aeropuertos del Sureste (ASUR), quien participó en el proceso de licitación como parte del consorcio Aerostar Airport Holdings (Aerostar). Por tal razón, alegó Hernández, nunca se le debió permitir a Aerostar participar del proceso de licitación.

El 2 de julio de 2012 la Oficina del Contralor respondió al Representante Hernández, indicando que habría de referir el asunto a la Oficina de Ética Gubernamental. El día 4 de octubre de 2012, el Representante Hernández compareció a la Oficina de Ética Gubernamental a brindar su testimonio sobre la querrela. No obstante, ni la OEG, ni el Departamento de Justicia, ni la Oficina del Inspector General, han emitido respuesta alguna a la querrela al día de hoy. Nuevamente, no hay indicio alguno de transparencia en los procesos, lo que es incuestionablemente lamentable. Sin embargo, más lamentable resulta la probabilidad de impunidad ante crasas violaciones de ley.

HALLAZGOS Y CONCLUSIONES

Vuestra Comisión de Gobierno, como resultado de la investigación completada, y luego de aquilatar la prueba documental y testifical vertida para su expediente de estudio, quedó convencida de la veracidad de los siguientes hallazgos y conclusiones:

1. La transacción de privatización que nos ocupa carece del indispensable valor de transparencia del que debe gozar toda transacción de enajenación o gravamen de un bien que forme parte del patrimonio público. Los términos de la transacción no gozaron de publicidad real y efectiva. Tampoco se involucró en los procesos de negociación a todas las partes con interés. Empleados, comerciantes, y pueblo en general, carecieron y carecen hoy de información básica sobre los términos de la transacción. Además, se ha señalado muy persuasivamente la existencia de posible conflicto de interés en personas que han participado en los procesos de asesoría y conceptualización de la transacción.
2. No hay garantía alguna de que Aerostar retenga a los empleados federales o privados actuales en el aeropuerto Luis Muñoz Marín.
3. Aunque en pleno derecho procede respetar los mandatos de los convenios colectivos, lo cierto es que el privatizador en el contrato que nos ocupa, retiene, como cuestión de hecho, el derecho a evaluar a quiénes retendrá en sus puestos y qué puestos retendrá. Por otro lado, se expone a muchos empleados a ser despedidos constructivamente con la posibilidad de ofrecérseles opciones de trabajo onerosas en lo relativo a talleres de trabajo en aeropuertos localizados lejos de sus zonas de vivienda en el área metropolitana. En fin, no hay forma alguna de garantizar la permanencia de los empleados en sus plazas de trabajo en el aeropuerto, y ni siquiera en la Autoridad de Puertos, pues la necesidad de recursos humanos en dicha dependencia mermará considerablemente luego de relevarse de la administración del AILMM.
4. Los comerciantes puertorriqueños que tienen concesiones en el aeropuerto no tienen garantía alguna de que serán tratados con justicia en caso de que la transacción se sostenga.
5. Los comerciantes concesionarios afirman estar en situación de incertidumbre total. Temen un aumento considerable en las rentas y la importación de inversionistas comerciales a los terminales por parte de Aerostar. Al día de hoy no tienen certeza alguna de que se les invitará a competir por los espacios comerciales.
6. Los aeropuertos regionales recibirían un golpe mortal en sus posibilidades

de crecimiento o de búsqueda de internacionalización. Se trata de una cláusula de no competencia que le ofrece al privatizador control de un monopolio. De concretarse la transacción se estaría provocando un fuerte golpe a las economías donde ubican los aeropuertos regionales localizados en los municipios de Ponce, Aguadilla y Ceiba. Además, se imposibilita la adopción de un modelo de desarrollo económico nacional que integre las regiones.

7. El pueblo de Puerto Rico perdería un activo y el control de un monopolio en una transacción que es leonina y que dejaría a la Autoridad de Puertos como una instrumentalidad gubernamental sin mayor taller, y sin ingresos para sostener sus operaciones. Este punto no requiere mayor explicación. Es de conocimiento general que el Aeropuerto Luis Muñoz Marín prácticamente monopoliza el mercado de transporte aeroportuario. Las alternativas aeroportuarias regionales no alcanzan los niveles de infraestructura, ni proyección, ni tráfico, del aeropuerto metropolitano. Es un monopolio que el Estado no ha administrado de forma eficiente, pero que tampoco puede afirmarse que esté quebrado. De hecho, es fuente de ingreso indispensable para sostener las operaciones de las demás empresas de la Autoridad de Puertos. Es un monopolio con capacidad de crecimiento sujeto a un plan integral de desarrollo en que se acentúe la búsqueda de mayor tráfico de pasajeros. Hay que señalar que no se ha podido explicar cómo podrán solventarse las necesidades económicas de la Autoridad de Puertos sin los ingresos del aeropuerto.
8. Se puede prever, casi con certeza, que los costos de utilizar el aeropuerto aumentarán para todos los consumidores de sus servicios. Los puertorriqueños tendrán que pagar más por sus servicios aeroportuarios. La Corporación Aerostar es una corporación con fines de lucro. Su fin no es uno público, es por naturaleza una empresa de producción de ganancias para sus accionistas. Es previsible que sus rentas serán mayores, como lo son en otras instalaciones aeroportuarias que ellos administran. Eso al final del día redundará en que al pasajero le costará más su paso por el aeropuerto. Al ciudadano puertorriqueño le costará más el servicio y sin tener otra opción que no sea pagarlo.
9. No hay garantía alguna de control de precios o tarifas en beneficio del Pueblo de Puerto Rico que le ponga límites al fin de lucro de la empresa privada Aerostar. El contrato es por cuarenta años y hasta el día de hoy sólo se ha podido identificar que hay alguna garantía de no aumentos en las tarifas por el plazo de cinco años. Hay que recordar que el aeropuerto sirve mayormente al tránsito de puertorriqueños y no de turistas. Al final del día serán los bolsillos de los puertorriqueños los que tendrán que pagar más por entrar y salir de su país utilizando un aeropuerto que es parte de su

patrimonio. El contrato realmente no garantiza prohibición alguna de aumento de tarifas más allá del período de cinco años.

10. Nadie ha podido explicar la razón por la que un monopolio de hecho y propiedad del Pueblo de Puerto Rico, como lo es la tenencia del aeropuerto internacional, tenga que pasar a manos privadas para la explotación de sus riquezas. Según los economistas han acentuado, no existe hoy una declaración de bancarrota o quiebra de la Autoridad de Puertos. Parecería que se optó por vender un activo atractivo para insuflar al erario una inyección económica momentánea que ni siquiera compense por el valor real del activo que se está enajenando. La tasación del aeropuerto es materia de discusión aún.
11. No hay garantía de que los sistemas de seguridad en el aeropuerto se sostengan constantemente en alerta óptima si se permite que la transacción se ejecute. Si bien es cierto que el privatizador tiene que someterse a las leyes y reglamentos de seguridad federal, no es menos cierto que en su ejecución cotidiana no serán funcionarios federales los que administrarán los protocolos de seguridad.
12. Esta alianza público privada realmente equivale a la enajenación o venta de un bien patrimonial del Pueblo de Puerto Rico a manos privadas. La transacción equivale a garantizarle a una empresa privada extranjera la tenencia de un monopolio por cuarenta años. Se trata de casi dos generaciones. Es cuestionable que pueda llamársele arrendamiento a una transacción que otorga derechos de posesión y administración por cuarenta años. Nada garantiza tampoco que el privatizador cuide con celo el estado del aeropuerto en la etapa final de su tenencia ni que el fiador o acreedor en caso de que el privatizador entre en estado de insolvencia esté capacitado para eficientemente garantizar la seguridad de las operaciones del aeropuerto en caso de transición.
13. La alianza público privada diseñada por la pasada administración gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico junto a Aerostar no sirve a los mejores intereses del País. Es una transacción que responde a una filosofía administrativa que desprecia la capacidad del Estado para administrar los recursos de atención de sus más básicas necesidades.
14. La alianza público privada que nos ocupa en esta investigación priva al Pueblo de Puerto Rico de un bien patrimonial y lo entrega a manos privadas con tantas garantías de éxito comercial para sus accionistas que parecería que nadie veló por garantizar los mejores intereses del Pueblo de Puerto Rico. El País entregará un activo lucrativo, renunciará a la posibilidad de desarrollar sus otros aeropuertos al máximo de su potencial y sólo recibirá

una fracción del valor actual del bien que entrega.

15. Serviría a los mejores intereses del Pueblo de Puerto Rico que la transacción con Aerostar, que está en espera de la aprobación de la Agencia Federal de Aviación, no sea avalada y, de ese modo, se disuelva el vínculo o la obligación que de alguna manera se haya trabado entre el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y la empresa privada.

RECOMENDACIONES

Luego de haber analizado los hallazgos y conclusiones de nuestra investigación, la Comisión de Gobierno de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico recomienda que la Agencia Federal de Aviación no avale la transacción de privatización diseñada por la pasada administración gubernamental y la empresa Aerostar. También recomienda que el Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico corrija el rumbo nefasto de traslación del derecho de administrar el AILMM a manos privadas y procure retenerlo íntegramente como parte del patrimonio del Pueblo de Puerto Rico.

La Comisión de Gobierno de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico recomienda, además, que se ordene notificar copia de este informe, en español y con su correspondiente traducción al inglés, al Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, a la Agencia Federal de Aviación, al Director de la Autoridad de Puertos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al Director Ejecutivo de la Autoridad de las Alianzas Público Privadas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al Presidente de la corporación Aerostar Airport Holdings, y a la ciudadanía puertorriqueña mediante reproducción de este informe disponible en las dependencias de la Secretaría de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Por último, la Comisión de Gobierno de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico somete para la aprobación de este agosto cuerpo su informe en cumplimiento de lo ordenado mediante la **Resolución de la Cámara 1** y recomienda la aprobación del mismo.

Respetuosamente sometido,

JOSÉ M. VARELA FERNÁNDEZ
PRESIDENTE
COMISIÓN DE GOBIERNO