



Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín

*Explicación de la Sección Núm. 3.22 del Contrato de APP
(Aeropuertos Regionales)*

Agosto 2012



Sección 3.22 - aeropuertos regionales

Explicación y origen de la Sección 3.22:

- *La Sección 3.22 busca proveerle restitución razonable al operador privado del Aeropuerto Internacional en caso de que el Gobierno de Puerto Rico intencionalmente provoque una reducción en el ingreso neto del Aeropuerto Internacional. Esto responde a que el operador privado habría realizado pagos a Puerto Rico e inversiones billonarias en el Aeropuerto Internacional.*
- *Este tipo de cláusula es común en proyectos APP de aeropuertos alrededor del mundo. Sin embargo, en Puerto Rico se protege el interés público reduciendo el alcance de la cláusula para no afectar el desarrollo de los aeropuertos regionales.*

La Sección 3.22 del Contrato de Arrendamiento establece lo siguiente:

- *El operador privado de LMM obtendrá compensación por parte de la Autoridad de los Puertos cuando su **ingreso neto** se vea reducido debido a las operaciones de un aeropuerto en Puerto Rico que obtenga una Certificación 139 luego de la fecha de cierre del contrato APP.*

Aclaraciones importantes sobre la Sección 3.22

1. La cláusula **NO** prohíbe el desarrollo de los aeropuertos regionales.
2. La cláusula **NO** aplica a:
 - a. Aumentos en frecuencia de servicios existentes,
 - b. Vuelos *charters*, ni
 - c. Vuelos de carga.
3. No aplica a los siguientes aeropuertos regionales comerciales pues ya cuentan con Certificación 139:
 - a. Aguadilla,
 - b. Ponce, ni
 - c. Vieques.
4. La cláusula **NO** prohíbe que los aeropuertos regionales obtengan Certificaciones 139 para atraer vuelos de más de 9 pasajeros. Es decir, la cláusula no prohíbe ni penaliza atraer vuelos de más de 9 pasajeros.
5. Esta cláusula fue consultada con la Administración Federal de Aviación quien no la objetó previo a la firma del contrato.
6. La cláusula es consistente con los planes actuales y el desarrollo sustentable de Ceiba y otros aeropuertos regionales.
7. No estará vigente por los 40 años de la APP. Estará vigente sólo por 20 años en Ceiba y 15 años para el resto de Puerto Rico.
8. La posibilidad de desarrollar un aeropuerto internacional en Ceiba tomaría aproximadamente 20 años y una inversión de sobre \$400 millones.
9. La Administración Federal de Aviación ha determinado que Certificación 139 no es necesaria actualmente.

Estudios de viabilidad consultados – Sección 3.22

Los siguientes estudios indican que un desarrollo de una magnitud extraordinaria tomaría un amplio periodo de tiempo e inversión significativa:

1. Plan Maestro de Aeropuerto Internacional Roosevelt Roads 2007:

- a. Desarrollar el aeropuerto de Ceiba en un aeropuerto internacional tomaría 20 años.
- b. La inversión excedería los \$400 millones (cantidad estimada en el 2007).

2. Evaluación Ambiental para la Consolidación de Operaciones en Aeropuerto Roosevelt Roads 2009:

- a. Reafirma que el desarrollo del aeropuerto de Ceiba en uno internacional tomaría 20 años distribuido en 5 fases de desarrollo.
- b. Actualiza la estimación de la inversión de la Fase I a una cantidad de \$147 millones.

3. Plan Maestro del 2010 de Roosevelt Roads, según emendado:

- a. El desarrollo de las zonas dentro de Roosevelt Roads no depende del desarrollo del aeropuerto.
- b. Cumplimiento total del Plan Maestro de Desarrollo e Infraestructura tomaría entre 20 y 25 años.