



Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas del
Senado del Estado Libre Asociado
de Puerto Rico

Memorial Explicativo
Presupuesto Recomendado
Año Fiscal 2013-2014
Autoridad del Puerto de las Américas

Lcdo. Iván Ríos Mena
Director Ejecutivo Interino

MEMORIAL EXPLICATIVO
PRESUPUESTO RECOMENDADO
AÑO FISCAL 2013-2014
AUTORIDAD DEL PUERTO DE LAS AMÉRICAS

I. Trasfondo histórico y trámite legislativo

El Puerto de Ponce comenzó operaciones comerciales para el año 1804 convirtiéndose en el centro del control económico del Municipio de Ponce. Para el año 1890, el Puerto de Ponce exportaba el 33.2% de la producción nacional mientras que el Puerto de San Juan exportaba un 21.2%. Durante la primera mitad del siglo XX, el Puerto tuvo un rol muy importante relacionado a las industrias más sólidas para ese momento, la industria de la caña y la del café. En la segunda mitad del siglo XX hubo una drástica reducción en la actividad comercial del puerto que respondió a la reducción en la producción agrícola y al traspaso de las exportaciones e importaciones al Puerto de San Juan.

Durante la década de 1990, el municipio de Ponce realizó varias mejoras al puerto bajo la incumbencia del fenecido Rafael "Churumba" Cordero Santiago, en ánimo de proveer facilidades a sus operaciones. Se suma a sus éxitos, el que se ubicara el puerto de trasbordo en el área sur utilizando las facilidades existentes del puerto de Ponce. Este logro se concretó con la aprobación de la Ley Núm. 171, del año 2002, que crea la Ley de la Autoridad del Puerto de las Américas.

La ley 171 confiere a la Autoridad del Puerto de las Américas la facultad de diseñar y desarrollar un puerto de hondo calado que atienda la creciente demanda de infraestructura portuaria de la isla y, a su vez, provea actividades de trasbordo, zonas de valor añadido y carga doméstica e internacional. Asimismo, la Autoridad del Puerto de las Américas tiene la encomienda de negociar los términos y condiciones con una compañía operadora con vasta experiencia en el mercado marítimo para convertir el Puerto de Las Américas (PLA) en un eje de actividad económica para la región sur, Caribe y América Latina.

Tras el fallecimiento del alcalde de Ponce, Hon. Rafael "Churumba" Cordero Santiago, la Asamblea Legislativa aprobó la Ley Núm. 166 de 2004 para designar el proyecto como Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago. Durante el mismo año, la Ley Núm. 409 del 22 de septiembre de 2004 (Ley 409) le brindó a la Autoridad del Puerto de las Américas las garantías necesarias para utilizar una línea de crédito hasta \$250 millones de dólares para comenzar el desarrollo físico de este puerto de calibre internacional en la zona sur de Puerto Rico. La Autoridad del Puerto de las Américas opera bajo la supervisión de una Junta de Directores del sector público estatal, público municipal y privado.

La Ley Núm. 240, del año 2011 (Ley 240), crea a la "Autoridad del Puerto de Ponce" (APP) como cuerpo político e independiente del Municipio. Esta ley transfiere y delega a la Autoridad del Puerto de Ponce todas las funciones, objetivos, deberes,

derechos, facultades y prerrogativas que tiene la Autoridad del Puerto de Ponce. La Autoridad del Puerto de Ponce y su Junta de Directores ahora tienen plenos poderes para determinar la política pública en torno al desarrollo y operación, además de ejercer jurisdicción exclusiva sobre el Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago. La Ley 240 establece que la Autoridad del Puerto de las Américas se limitará a atender las obligaciones incurridas, las cuales no serán asumidas por la Autoridad del Puerto de Ponce.

La Comisión de Desarrollo Integrado de la Región Sur celebró vistas públicas en abril de este año sobre la R. de la C. 338 para aclarar el estatus de la planificación, ejecución y financiamiento del desarrollo del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago. Además buscaba información sobre el monto total de inversión pública en el Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago, así como el estatus de las condiciones de la infraestructura y de los trabajos administrativos. A la luz de la información que surgió en las vistas, la Comisión hará ciertas recomendaciones para enmendar la Ley 240. La Autoridad del Puerto de las Américas se encuentra colaborando en dicha gestión para posibilitar la puesta en funciones del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago lo antes posible.

II. Valor y necesidad

El Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago será clave para garantizar un desarrollo económico sostenible a mediano y largo plazo. La activación del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago permitirá aprovechar la inversión pública de casi \$300 millones y, más importante aún, Puerto Rico tendrá acceso a nuevos mercados. La mayor parte de las costas de América Latina tiene problemas de sobrecarga marítima, por lo que se necesitan nuevas instalaciones portuarias para satisfacer la demanda. Por lo tanto, el Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago podrá suplir la necesidad, la cual se espera que aumente el próximo año con la ampliación del Canal de Panamá para embarcaciones *post-Panamax*.

III. Fases de desarrollo

Luego de explicar la cronología del surgimiento del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago, su estructura administrativa y el monto de la inversión pública, a continuación explicamos las cuatro fases del desarrollo del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago:

Fase I: Construcción del Muelle - Fase Completada a finales diciembre de 2004

Fase II: Dragado del Muelle – Fase Completada en diciembre de 2009

Fase III: Construcción del Área de Almacenaje y Canal Pluvial – Fase en Progreso

Fase IV: Canal de Entrada y construcción de Área de Almacenaje Adicional –
Fase Futura

IV. Fase III.A.2

Incluye la relocalización de líneas eléctricas, troncales de agua y sanitarias existentes, así como la construcción de un canal pluvial a través del área identificada en el permiso como la Zona de Valor Añadido Industrial. El 7 de junio de 2011, el Cuerpo de Ingenieros ordenó la paralización de las obras por alegado incumplimiento con ciertas condiciones de permisos aplicables a la zona de valor añadido. No obstante, para el 20 de junio de 2012, la Autoridad del Puerto de las Américas logró que se le permitiera continuar con varias obras de construcción en los “uplands”. Sin embargo, para septiembre del mismo año el Cuerpo de Ingenieros detuvo el proyecto en su totalidad y actualmente continúa detenido.

Luego de una serie de negociaciones con el Cuerpo de Ingenieros se logró firmar un acuerdo para transar las violaciones imputadas y gran parte de las mitigaciones requeridas por el permiso, mediante la firma de un decreto de consentimiento (*Consent Decree*).

V. Acciones recientes

Las actividades que se han llevado a cabo durante este año fiscal se resumen a continuación:

1. El "Consent Decree" ya fue enviado al Departamento de Justicia Federal en Washington, DC y radicado en el Tribunal Federal de Distrito de Puerto Rico. El 9 de abril de 2013 fue publicado en el Catálogo del Registro Federal y al 9 de mayo de 2013 culminó el periodo de 30 días para recibir comentarios al mismo. Es decir, que en cualquier momento el Tribunal Federal de Distrito de Puerto Rico podría hacer final el decreto firmado y comenzarían los términos para cumplir con los compromisos suscritos. De igual manera comenzarían las consultas formales requeridas para la modificación del permiso, lo que daría paso a culminar con los trabajos paralizados de la Fase III A-2.
2. Mientras el canal pluvial se encuentre paralizado, es necesario que la Autoridad del Puerto de las Américas tenga un plan de Respuesta de Emergencia para periodos de lluvia y así evitar que el canal pluvial paralizado afecte la comunidad de Puerto Viejo. Este plan requiere de una bomba de succión de agua en el canal. Sobre este particular, luego de una inspección ocular, nos percatamos que las bombas de succión de agua no están en el área. Por lo tanto, la Autoridad del Puerto de las Américas se encuentra en la tramitación de un contrato para instalar las bombas de succión de agua en el canal pluvial.

3. Se reanudaron las conversaciones entre el gobierno central y el Municipio Autónomo de Ponce con miras a activar el Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago lo antes posible.
4. Se reanudaron los esfuerzos para identificar potenciales operadores de calibre mundial.
5. Participación de la Autoridad del Puerto de las Américas en las vistas públicas celebradas por la Comisión por Desarrollo Integrado de la Región Sur sobre el estatus del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago.

VI. Capacidad proyectada

La construcción inicial permite que se manejen anualmente 250 mil contenedores de 20 pies. El desarrollo en proceso, y que actualmente está paralizado por el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos, duplicará la cantidad a 500 mil contenedores. El plan de desarrollo permite expandir la capacidad de manejo de carga a 1.5 millones de contenedores al año, con un potencial de expansión de hasta 2.2 millones. Debe considerarse el desarrollo del puerto y las zonas de valor añadido como los instrumentos para lograr el mejoramiento de la economía en todo Puerto Rico.

Por otra parte, con la terminación de la construcción del canal pluvial se podrán utilizar unos 50 acres adicionales adyacentes al puerto, para el desarrollo industrial y comercial. Se proyecta que el Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago, junto a

las zonas industriales de valor añadido, puede llegar a generar miles de empleos directos e indirectos en su etapa de máximo desarrollo.

VII. Presupuesto

El presupuesto recomendado para el próximo año fiscal asciende a \$354,000 que provienen de Asignaciones Especiales del Fondo General. Esta partida se destina para gastos de operacionales, tales como el pago de seguros, compra de materiales, mantenimiento de las facilidades y contratación de asesoría legal y administrativa de la Autoridad del Puerto de las Américas, entre otros.

Al 31 de diciembre de 2012, conforme a un informe de la Autoridad del Financiamiento y la Infraestructura (AFI) los recursos disponibles eran \$9,737,505.44 de la línea de crédito y para gastos operacionales por \$902,205.54. Los compromisos presentes y futuros suman \$8,291,682.34 para un balance de \$2,348,028.64. Esta cantidad no incluyen las cantidades reclamadas en las demandas con relación a las expropiaciones, el "Consent Decree" con el Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos y varias obligaciones efectuadas de la partida operacional durante este año fiscal.

Esperamos que al final de este año fiscal la cantidad asignada para gastos operacionales no tenga balance disponible y de la línea de crédito destinada para construcción se cuente con un balance de \$9,465,573.68 de los cuales hay comprometidos la cantidad de \$8,873,050.97. La cantidad disponible nos permitirá

culminar con los trabajos paralizados de la Fase III A-2, una vez sea autorizada la reanudación de los mismos.

Cabe señalar que durante el año fiscal 2012-2013 la Autoridad del Puerto de las Américas obtuvo una línea de crédito adicional de \$1,700,000 para cubrir parte de las obligaciones del "Consent Decree" entre la Autoridad del Puerto de las Américas y el Cuerpo de Ingeniero de los Estados Unidos. No obstante, será necesario que en un futuro le sean asignados la cantidad de \$3,150,000 para cumplir con los otros compromisos suscritos en el "Consent Decree."

La activación del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago es clave para garantizar la seguridad pública y alimentaria, ya que actualmente nuestro intercambio comercial recae en el puerto de San Juan exclusivamente. Puerto Rico está expuesto a desastres naturales, como terremotos y huracanes, lo que coloca nuestra infraestructura portuaria en una posición altamente vulnerable. La diversificación portuaria es esencial para garantizar dos aspectos: seguridad pública y desarrollo económico sostenible.

Ahora bien, para que el puerto tenga la viabilidad operacional de un puerto de trasbordo de calibre internacional, es necesaria la participación de un operador portuario experimentado con las conexiones y de clase mundial. Este operador tendrá como obligación, optimizar el tráfico de carga en contenedores y de la carga general. Este tráfico depende fundamentalmente de tres mercados: (1) el mercado de carga

doméstica e internacional, (2) el mercado de carga de trasbordo y (3) el mercado de carga de trasbordo con el valor añadido.

Esta inversión gubernamental, integrada con los esfuerzos de las diferentes agencias del Estado Libre Asociado de Puerto Rico como lo son la Compañía de Fomento Industrial, la Compañía de Comercio y Exportación y otras, proveerá el escenario para el desarrollo de un crecimiento económico sostenido en la zona sur de Puerto Rico. Esto permitirá (1) el establecimiento de un puerto de calibre internacional con oportunidades en los mercados de trasbordo, trasbordo con valor añadido y carga doméstica (2) una contingencia portuaria para salvaguardar el futuro crecimiento comercial de Puerto Rico, expandiendo la capacidad para poder manejar de 1.5 millones de contenedores a 2.2 millones de contenedores, (3) contribuir con su posicionamiento en los mercados globales, (4) fortalecer la cadena de valor de las empresas locales y (5) diferenciación de nuestras facilidades portuarias del resto en el Caribe. Por estas razones, la activación del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago es una prioridad para esta administración.

Respetuosamente sometida.



Lcdo. Iván Ríos Mena
Director Ejecutivo Interino



