

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO  
**FOMENTO ECONÓMICO  
DE PUERTO RICO**  
DDEC



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE  
PUERTO RICO

***Autoridad del Puerto de las Américas***





Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas  
Senado de Puerto Rico

Memorial Explicativo  
Presupuesto Recomendado  
Año Fiscal 2014-2015  
Autoridad del Puerto de las Américas

Lcdo. Iván Ríos Mena  
Director Ejecutivo Interino

MEMORIAL EXPLICATIVO  
PRESUPUESTO RECOMENDADO  
AÑO FISCAL 2014-2015  
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.

## 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. Según dispone la Ley 136 de 2013, La Autoridad del Puerto de Las Américas se encuentra negociando con la Autoridad del Puerto de Ponce los términos y condiciones bajo los cuales se habrá de traspasar, arrendar o subconcesionar la propiedad, instalación, concesión o derecho que le pertenezca a la Autoridad del Puerto de Las Américas y que sea necesario o conveniente para el desarrollo y operación del Puerto de Ponce.
2. Estamos en conversaciones con el Cuerpo de Ingeniero de los Estados Unidos para la modificación del permiso, lo que daría paso a culminar con los trabajos paralizados de la Fase III A-2.

## VI. Presupuesto

El presupuesto recomendado para el año fiscal 2014-2015 asciende a \$336,000 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 y contratación de asesoría legal y administrativa de la Autoridad del Puerto de las Américas.

Al 30 de abril de 2014, conforme a informe de la Autoridad del Financiamiento y la Infraestructura (AFI) los recursos disponibles en la línea de crédito eran de \$3,197,146.64. Los compromisos presentes suman \$3,124,382.54 para un balance libre de \$72,764.10. 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.

Entre las responsabilidades económicas que cuenta la Autoridad del Puerto de las Américas se encuentra el pago de la sentencia dictada en uno de los casos de expropiación de la APA, la cual asciende a \$16,100,835.00. En 1990, la Autoridad de Carreteras y Transportación ("ACT") comenzó un proceso de expropiación para adquirir una porción de la Finca Percon, para el beneficio de la construcción del Desvío Sur de Ponce, bajo el caso E.L.A. v. Percon Development Corp., KEF 1990-0134.

El 23 de diciembre de 2005, mientras el pleito sobre la Finca Percon continuaba ventilándose ante el Tribunal de Expropiaciones, la Autoridad del Puerto de las Américas suscribió un contrato de servicios con la ACT con relación a la expropiación del resto de dicha finca. En virtud de dicho acuerdo, la ACT se obligó a adquirir la finca a favor de la Autoridad del Puerto de las Américas mediante recurso de expropiación, y la Autoridad del Puerto de las Américas se obligó a sufragar la totalidad de la justa compensación pagadera a la parte con interés, así como todos los gastos y honorarios incurridos en la litigación.

Además, cabe señalar que para el año fiscal 2014-2015 la Autoridad del Puerto de las Américas deberá desembolsar la cantidad de \$1,050,000.00 que es uno de los pagos por concepto de mitigación que las Autoridad está obligada a efectuar como parte del "Consent Decree" firmado con el Cuerpo de Ingeniero de los Estados Unidos.

Por último, la Autoridad del Puerto de las Américas solicita la cantidad de \$317,000.00 para el pago de deudas de años anteriores por concepto de Energía Eléctrica y varios acuerdos con entidades gubernamentales por los servicios de asistencia administrativa y legal.

Respetuosamente sometida,



Lcdo. Iván Ríos Mena  
Director Ejecutivo Interino