



29 de enero de 2014

Hon. Rossana López León
Presidenta
Comisión de Derechos Civiles, Participación Ciudadana y Economía Social
Senado de Puerto
El Capitolio
San Juan, Puerto Rico

Lcdo. Jorge M. Cañellas Fidalgo, CPA
Presidente
Cámara de Comercio de Puerto Rico

Edgardo Bigas Valladares
Vicepresidente Ejecutivo
Cámara de Comercio de Puerto Rico

R. del S. 237

Agradecemos a esta Honorable Comisión el permitirnos ofrecer nuestros comentarios en torno a la **Resolución del Senado 237**, que fue aprobada con la encomienda de realizar un estudio abarcador sobre el impacto económico del costo de los fletes marítimos entre Puerto Rico y Estados Unidos, a consecuencia de la imposición de las Leyes de Cabotaje Federal, tomando como base el informe presentado por la "Government Accountability Office" (GAO), el 14 de marzo de 2013. A estos efectos, comparece el Lcdo. Jorge M. Cañellas Fidalgo, CPA, presidente de la Cámara de Comercio de Puerto Rico (CCPR) y me acompaña nuestro Vicepresidente Ejecutivo, el señor Edgardo Bigas Valladares.

Comparezco en representación de los más de 1,100 socios y treinta y cinco (35) Asociaciones Afiliadas a nuestra institución quienes a su vez

agrupan sobre cuarenta mil constituyentes. Agradecemos la oportunidad que se nos brinda de expresar nuestros comentarios a los fines que persigue este proyecto, que propone incluir en el estudio antes mencionado, una muestra abarcadora del análisis que tengan a bien realizar todos los sectores y poblaciones del país, en torno al informe de la GAO titulado "PUERTO RICO Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of Modifying the Jones Act". Dicho objetivo nos parece loable, en vista de que es necesario que de una vez y por todas se logre cuantificar el impacto en la economía de Puerto Rico que tendría la derogación o una eliminación parcial de las Leyes de Cabotaje en el precio de los productos en Puerto Rico y en la economía de la Isla como un todo.

Según se desprende de la Exposición de Motivos de la Resolución, el Acta Jones de 1920, en su espíritu y vigencia, limita el tránsito marítimo en territorio de Estados Unidos y sus posesiones y/o territorios. Esto, implica que todo transporte marítimo entre nuestra Isla y cualesquiera otros puertos de Estado Unidos, tiene que realizarse en buques construidos y de matrícula norteamericana. En esencia, estas leyes requieren que las mercancías transportadas entre los estados y desde lugares dentro del territorio de Estados Unidos, sean a través de la marina mercante norteamericana; registradas o con franquicias otorgadas por autoridad de Estados Unidos; con tripulación de ciudadanos norteamericanos; y por medio de navíos allí fabricados. Este hecho trae presumiblemente como consecuencia, entre otros tantos, el aumento en el costo de los productos que entran a la isla y que aquí se consumen.

El objetivo principal original de este conjunto de leyes, fue proveer a la nación americana de una marina mercante robusta, capaz de proveer transportación al comercio marítimo de la nación y servir en tiempo de guerra o en una emergencia nacional, además de apoyar la industria de fabricación de barcos (astilleros) en los Estados Unidos. No obstante, las cuatro empresas navieras en Puerto Rico no han servido de gran apoyo a la industria de fabricación de barcos en los Estados Unidos, en vista de que los cinco (5) barcos que sirven el comercio entre Estados Unidos y Puerto Rico han estado en servicio por lo menos treinta y seis años, y en el caso las doce (12) barcasas, entre 14 y 42 años.

Por otro lado, el mismo Informe establece que según la oficialidad del Departamento de la Defensa, los barcos que al momento operan entre Puerto Rico y Estados Unidos tienen muy poca utilidad para el uso militar y las barcasas son de menos utilidad aún.

Según establece el mismo informe del "Government Accountability Office" (GAO), nuestra marina mercante tiene poca o ninguna capacidad para cumplir con los dos objetivos principales de las Leyes de Cabotaje; entonces, ¿por qué no atender los reclamos que Puerto Rico ha venido solicitando con amplio consenso entre la mayor parte de los sectores económicos de la isla?

El informe sometido por el Government Accountability Office – Titulado "*Characteristics of the Island's Maritime Trade and Potential Effects of the Jones Act*", en reiteradas ocasiones establece que por razones de falta de información no puede emitir ninguna recomendación.

Puerto Rico a través de los años ha planteado los siguientes escenarios:

1. Que se deroguen las Leyes de Cabotaje, o que la carga marítima entre Estado Unidos y Puerto Rico se excluya de la aplicabilidad de este conjunto de leyes.
2. Que se excluya la transportación de combustible y ciertos embarques a granel de la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje.

Para cada uno de estos reclamos, el Informe plantea situaciones de por qué no se pueden lograr; no plantea en ninguno de los casos un escenario donde se puedan atender nuestros reclamos, y lo hace alegando que no tiene la información para medir responsablemente el impacto del cambio.

Como vimos al principio de este escrito, las características del mercado naviero en Puerto Rico no tienen la capacidad de atender los objetivos de la ley. A base de esta premisa, el primero de los dos reclamos podría ser posible; no obstante, el informe alega que un 69% de los costos de operación de un buque de carga no están relacionados a las leyes de cabotaje, por lo cual estos tendrían que ser sufragados por cualquier buque que opere entre Puerto Rico y Estados Unidos, fuere este de bandera americana o extranjera. Entre estos costos los más significativos son los costos de atraque y muellaje. Añade el informe que bajo este escenario, si los barcos de bandera extranjera operaran regularmente entre Puerto Rico y Estados Unidos, habría que añadirle a esta estructura de costos las contribuciones sobre los ingresos que le impondría el gobierno americano a las ganancias obtenidas del transporte entre Estados Unidos y Puerto Rico,

más los costos de proveer status de inmigración para trabajar en Estados Unidos a la tripulación, entre otros. Alega el informe que la suma de estos costos adicionales erosionará sustancialmente el diferencial entre los costos del barco de bandera americana y los de bandera extranjera. Nuevamente establece el Informe a que no puede precisar el diferencial por falta de información.

El segundo reclamo podría traer grandes beneficios para Puerto Rico, una vez lograda la conversión propuesta de petróleo a gas natural en la mayor parte de las plantas de la Autoridad de Energía Eléctrica. Al momento Puerto Rico compra su gas natural en Trinidad y Tobago y lo transporta a Puerto Rico en barcos de bandera extranjera, siendo el precio del gas natural de Estados Unidos mucho más barato.

El Informe alega que no existe la disponibilidad de tanqueros que puedan transportar gas natural entre Puerto Rico y Estados Unidos en vista de que los que existen y podrían hacerlo, se encuentran atados a contratos a largo plazo. El Informe establece que necesitarán nuevos tanqueros para poder transportar gas natural y otros productos de Puerto Rico a Estados Unidos y que construir los mismos bajo los requerimientos de las leyes de cabotaje incrementaría sustancialmente los costos de embarque, eliminando el beneficio de la reducción en costo que representa el comprar el gas en Estados Unidos. Nuevamente, el informe falla en computar el efecto de construir nuevos barcos luego de Puerto Rico haber sido excluido de las leyes de cabotaje o de transportar el combustible desde Estados Unidos en barcos de bandera extranjera.

La Cámara de Comercio de Puerto Rico es la institución portavoz de los negocios en Puerto Rico y representa el comercio y la industria, sea esta grande o pequeña, de todos los sectores de la Isla. Tiene como misión, fortalecer el desarrollo de nuestros constituyentes, proveyendo conocimientos, representatividad multisectorial, y protegiendo los valores y fundamentos de la libre empresa. Los elementos de nuestra misión son claves para promover el progreso de la isla. Es a través del fortalecimiento de la empresa privada que se promueve la competitividad en la economía y su capacidad para generar empleos e ingresos.

Recientemente la Cámara de Comercio de Puerto Rico extendió su aval al HR 2838, radicado por el Comisionado Residente Pedro Pierluisi, por entender que este proyecto, que propone unas excepciones en el caso de barcos que transportan combustible y mercancía a granel, beneficia tanto la

economía de Puerto Rico como la de EUA. Además, al momento estamos considerando la posibilidad de un frente unido en torno a este tema con grupos comerciales de Guam y de Hawái, que están haciendo reclamos parecidos, dirigidos a eliminar el requisito de que los barcos que transportan carga entre EUA y los territorios incluyendo a Puerto Rico, tengan que ser construidos en EUA.

De la misma forma, la Cámara de Comercio de Puerto Rico expresó públicamente su decepción con el informe del "Government Accountability Office", en vista de que entendimos que a los analistas le faltó voluntad para conseguir la información que le permitiera cuantificar los diferentes escenarios y poder así presentar los comparativos con el actual estado de derecho, a fin de que el recipiente del Informe pudiera utilizar la información para radicar legislación con información oficial, no solo del impacto de estas leyes sobre el costo de los productos, sino también sobre la economía de Puerto Rico y los Estados Unidos.

Igualmente, merece traer a la atención de esta Honorable Comisión un estudio sobre la competitividad de Puerto Rico titulado "Report on the Competitiveness of Puerto Rico's Economy", preparado por el Federal Bank of New York y publicado el 29 de junio de 2012. En dicho estudio, se analizaron los desafíos que enfrenta Puerto Rico en términos de reducir los costos de hacer negocios y se identificó la aplicabilidad de las Leyes de Cabotaje como un factor importante que puede estar impactando adversamente la productividad económica de Puerto Rico. A estos efectos, se hicieron recomendaciones específicas en cuanto a temas que ameritan atenderse para recobrar y adelantar un crecimiento económico sostenible. Entre otras medidas, se recomendó procurar que se exima temporaneamente a Puerto Rico de las Leyes de Cabotaje por un periodo de cinco (5) años, para que durante ese periodo se pueda monitorear y cuantificar el efecto de este cambio sobre los costos de transporte, el volumen y las prácticas de negocio. Al finalizar el término, se revisarían las estadísticas y se haría un análisis de costo/beneficio para determinar, si la exención debería implantarse con carácter permanente.

"La CCPR no ha pasado juicio sobre la recomendación de una moratoria de cinco años propuesta por el prestigioso Banco de la Reserva Federal de Nueva York, como tampoco hemos analizado la propuesta eliminación del requisito de que los barcos tengan que ser construido en artilleros estadounidenses; aunque no hay duda que ambas sugerencias tienen méritos y deben ser estudiadas como posibles recomendaciones por

la legislatura. Estas y otras recomendaciones ya discutidas, pudieran no ser mutuamente excluyentes de las otras.”

Finalmente, la CCPR reconoce la existencia del estudio minucioso efectuado por la firma de consultoría Estudios Técnicos que fue comisionado y asumimos pagado por la Alianza Marítima el 3 de mayo de 2013. El estudio titulado "*The Maritime Industry in Puerto Rico*", defiende la permanencia de la Ley Jones. La validez de sus hallazgos y conclusiones deben ser objeto de análisis profundo como parte de este estudio legislativo.

Por todo lo antes expuesto, **la CCPR favorece el que se haya aprobado la R. del S. 237**, para que de una vez y por todas se realice un estudio objetivo y abarcador de este tema y cuyas conclusiones se puedan comunicar al presidente de los Estados Unidos, Honorable Barack Obama; al "Government Accountability Office" (GAO); al Congreso de Estado Unidos; al "National Conference of State Legislatures" (NCSL); al "Council of State Governments" (CSG); y a la Organización de las Naciones Unidas. De concluir este estudio que la Ley Jones coloca a Puerto Rico en una situación de desventaja competitiva, lo cual afecta grandemente a la economía de Puerto Rico, se deben hacer todos los esfuerzos posibles para impulsar las enmiendas necesarias a las leyes de cabotaje con la legislatura federal y la Casa Blanca.

Agradecemos la oportunidad de presentar nuestros comentarios, sugerencias y recomendaciones a la Resolución arriba mencionada y esperamos que los mismos sean de utilidad a esta Honorable Comisión. Nos reiteramos a su orden para cualquier otro asunto en que le podamos servir en el futuro sobre este Proyecto de Ley o cualquiera otro.