



Autoridad del Puerto de las Américas



MEMORIAL EXPLICATIVO
PRESUPUESTO RECOMENDADO
AÑO FISCAL 2015-2016

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, según originalmente aprobada, confirió 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 tuvo 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 las Américas. 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.

Se estableció una coordinación con la Autoridad del Puerto de Ponce y la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura para la culminación de las obras de la Fase III a-2.

VI. Presupuesto

El presupuesto recomendado para el año fiscal 2015-2016 asciende a \$300,000.00 que provienen de la partida de Asignaciones Especiales del Fondo General. Esta cantidad se segrega en \$47,000.00 para el pago de un empleado de la Autoridad, \$250,000.00 para gastos de servicios profesionales y \$3,000.00 para otros gastos operacionales y administrativos de la Autoridad del Puerto de las Américas. A finales de junio de 2013, la Autoridad del Puerto de las Américas firmó un Consent Decree con el Gobierno de los Estados Unidos. En el mismo, se estipulan cuatro pagos anuales de \$1,050,000.00 por concepto de mitigación, para un total de \$4,200,000.00 , de los cuales hay que emitir uno durante el año fiscal 2015-2016

El 8 de octubre de 2012, el Banco Gubernamental de Fomento y la Autoridad del Puerto de las Américas suscribieron un Contrato de Préstamo para una línea de crédito no rotativa de hasta un máximo de \$1,700,000.00. Esto, con el fin de que la Autoridad pudiera cumplir con el acuerdo con Cuerpo de Ingenieros del Ejército de los Estados Unidos para el Año Fiscal 2012-2013. Esta línea de crédito venció 31 de octubre de 2014 por lo que hay que emitir el pago del principal y sus intereses el cual podría ascender a \$2,300,000.00.

El 30 de julio de 2014 la Autoridad del Puerto de las Américas firmó un acuerdo con la Autoridad del Puerto de Ponce en donde se compromete a reembolsarle a la

Autoridad del Puerto de Ponce el desembolso realizado por la cantidad de \$2,744,016.79 . Este desembolso fue por el pago de mitigación, según estipulado en el "Consent Decree" para el Año 2014-2015 y por la culminación de la construcción del canal pluvial y la zona de amortiguamiento que forma parte del proyecto.

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. El 27 de octubre de 2014 la Autoridad del Puerto de las Américas firmó un pagaré con la ACT por la cantidad de \$2,634,000.00 para el pago de los gastos y honorarios incurridos en la litigación.

Desde el año 2011 la Autoridad del Puerto de las Américas viene arrastrando una deuda con la Autoridad de Energía Eléctrica, deuda que al pasar de los años ha ido aumentando, ya que el presupuesto recibido no era el suficiente para poder cumplir con el pago por este concepto. El monto total de la deuda es de \$241,935.00, que comprende el periodo del 31 de julio de 2011 al 31 de diciembre de 2013.

Presentamos ante esta Asamblea Legislativa el Presupuesto Recomendado para el Año Fiscal 2015-2016 de la Autoridad del Puerto de las Américas, conforme a las consideraciones administrativas, fiscales y programáticas antes explicadas.

Respetuosamente sometida.

Lcda. Caroline López Beauchamp
Directora Ejecutiva Interina