

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 79

3 de marzo de 2017

Presentada por el señor *Seilhamer Rodríguez*

Referida a la Comisión de Gobierno

RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para ordenar a la Autoridad del Puerto de Ponce y a la Autoridad para las Alianzas Público Privadas a evaluar la necesidad y conveniencia de someter el desarrollo del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago al modelo de Alianza Público Privada, según las disposiciones de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, conocida como Ley de Alianzas Público Privadas; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 171-2002, según enmendada, conocida en su origen como Ley de la Autoridad del Puerto de Las Américas, confirió a dicha entidad la facultad de diseñar y desarrollar un puerto de hondo calado que provea actividades de trasbordo, zonas de valor añadido y carga doméstica e internacional y así convertir el Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago (Puerto de Las Américas) en un eje de actividad económica para Puerto Rico, especialmente la región Sur.

Casi una década después de aprobada la citada Ley Núm. 171, la Ley Núm. 240-2011, conocida como Ley de la Autoridad del Puerto de Ponce, plasmó la visión del Municipio Autónomo de Ponce de establecer un Puerto de tercera generación para la zona, con el fin de aumentar la capacidad, eficiencia y lograr mayor crecimiento económico para Puerto Rico. La legislación creó un nuevo organismo gubernamental independiente del Municipio Autónomo de Ponce y delegó en dicha entidad todas las funciones, objetivos, deberes, derechos, facultades y prerrogativas de la Autoridad del Puerto de Las Américas, creada bajo la Ley Núm. 171, *supra*. La Autoridad del Puerto de Ponce (Autoridad) y su Junta de Directores fueron provistas con

plenos poderes para determinar la política pública en relación con el desarrollo y operación del Puerto de Las Américas, quedando dicha instalación bajo la jurisdicción exclusiva de esta nueva Autoridad. La Autoridad del Puerto de Las Américas subsistió para atender las obligaciones incurridas por esta y entrar en negociaciones dirigidas a la transferencia de propiedades de la entidad a favor de la nueva Autoridad del Puerto de Ponce.

La Ley Núm. 171, antes citada, fue enmendada por la Ley Núm. 176-2016 para ampliar los poderes de la Autoridad del Puerto de Las Américas y renombrarla como Autoridad de Ponce. Actualmente, la Autoridad de Ponce se circunscribe a atender las obligaciones incurridas por esta, realizar un inventario de todos los activos del Gobierno Central que ubican en el Municipio Autónomo de Ponce y desarrollar un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce dirigido a preservar, conservar y desarrollar dichos activos.

Desde su concepción, el Gobierno Central ha invertido sumas millonarias para el desarrollo del Puerto de Las Américas. La Ley Núm. 409-2004 autorizó una línea de crédito de hasta \$250 millones para comenzar el desarrollo físico del Puerto. En los años recientes, en virtud de la Ley Núm. 156-2013 se autorizó a la Autoridad del Puerto de Ponce a solicitar hasta \$60 millones mediante una línea de crédito del Banco Gubernamental de Fomento (BGF). Los pagos para satisfacer esta deuda se honrarían mediante asignaciones presupuestarias anuales, provenientes del Fondo General, a partir del año fiscal 2014-2015 y terminando en el año fiscal 2043-2044.

En el reciente Informe de Transición, la Autoridad informó que ha recibido aprobación de alrededor \$29 millones por parte del BGF, de los \$60 millones autorizados. No obstante, la Autoridad reconoce que parte de los gastos para el año fiscal 2015-2016 no han podido pagarse por dificultades con los desembolsos de la línea de crédito con el BGF. La Autoridad señaló que para cumplir con sus obligaciones, se logró un Acuerdo de Colaboración Interagencial con la Administración de Terrenos (AT), a través el cual la AT realiza desembolsos a favor de la Autoridad y esta debe repagarlos al obtener los fondos de la línea de crédito del BGF. Reconocen que la incertidumbre sobre los pagos que finalmente el BGF autorizaría realizar limitó considerablemente el marco de actuación de la Autoridad.

A partir de la declaración de Estado de Emergencia para el BGF, mediante la Ley Núm. 21-2016, conocida como Ley de Moratoria de Emergencia y Rehabilitación Financiera de Puerto Rico, se suspendió el desembolso de todos los préstamos del BGF. Desde entonces se detuvieron todos los desembolsos de la línea de crédito de la Autoridad. Al ser esta la única

fuelle de ingresos, se afectó el cumplimiento de las obligaciones de la entidad. Mediante asignaciones especiales se han destinado fondos para cubrir gastos operacionales y las obligaciones que anteriormente se pagaban con la línea de crédito del BGF. Estas asignaciones permiten pagar ciertos gastos, no obstante, quedan obligaciones como pagos de intereses y principal correspondientes a las líneas de créditos provistas; pagos al Cuerpo de Ingenieros de Estados Unidos; y compensaciones de casos de expropiación de varias propiedades, transacción crítica para dar continuidad al desarrollo del Puerto de Las Américas, entre otras.

Cabe mencionar que en el año 2015 la Autoridad estableció un contrato por tres años para manejar la operación del Puerto de Las Américas con Portek International, siendo el objetivo principal el mercadeo intensivo de este como alternativa de transporte marítimo para industrias y entidades localizadas en el sur y oeste de Puerto Rico. Luego del aumento en el volumen de carga del Puerto, el fin es convertirlo en un terminal que sirva de *hub* para carga del Caribe, conectado con la costa sureste de los Estados Unidos.

En estos momentos críticos, en el que la Isla se encuentra bajo la *Puerto Rico Oversight Management, and Economic Stability Act* (PROMESA, por sus siglas en inglés), el progreso del Puerto es pieza esencial en el desarrollo económico de Puerto Rico. Aunque contamos con una excelente localización geográfica entre las rutas marítimas del comercio internacional, durante el período que el Puerto ha estado en construcción, se han desarrollado en el Caribe otras instalaciones bajo condiciones competitivas. Por tanto, es necesario garantizar el desarrollo óptimo y ágil de este importante activo, en el cual el Gobierno Central ha invertido una importante suma de dinero.

El modelo de las alianzas público privadas se ha reconocido como un motor importante para mejorar la economía y la infraestructura de Puerto Rico, por lo cual es meritorio que se ausculte la posibilidad de utilizar este modelo de negocio para lograr los objetivos plasmados para el Puerto de Las Américas.

A esos fines, esta Resolución Conjunta ordena a la Autoridad del Puerto de Ponce y a la Autoridad para las Alianzas Público Privadas a evaluar la necesidad y conveniencia de someter el desarrollo del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago al modelo de Alianza Público Privada, según las disposiciones de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, conocida como Ley de Alianzas Público Privadas.

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.-Se ordena a la Autoridad del Puerto de Ponce y a la Autoridad para las
2 Alianzas Público Privadas a evaluar la necesidad y conveniencia de someter el desarrollo del
3 Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago al modelo de Alianza Público Privada,
4 según las disposiciones de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, conocida como Ley de
5 Alianzas Público Privadas; y para otros fines relacionados.

6 Sección 2.- La Autoridad del Puerto de Ponce y la Autoridad para las Alianzas
7 Público Privadas tendrán un término no mayor de noventa (90) días, a partir de la aprobación
8 de esta Resolución Conjunta, para llevar a cabo lo ordenado en la Sección 1 e informar su
9 resultado a la Secretaría de ambos Cuerpos Legislativos.

10 Sección 3.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de
11 su aprobación.