ESTADO LIBRE ASOCIADO DE
PUERTO RICO
AUTORIDAD DEL PUERTO DE PONCE

AUTORIDAD DEL PUERTO DE PONCE
TRANSICIÓN 2016-2017

I. SITUACIÓN OPERACIONAL Y FISCAL ACTUAL DE LA CORPORACIÓN PÚBLICA

La Autoridad del Puerto de Ponce (la "Autoridad") es una corporación pública creada mediante la Ley 240 de 2011, según enmendada, con el propósito de promover el desarrollo y la operación del Puerto de las Américas (PLA). Esta Autoridad se creó originalmente como una corporación municipal, con una Junta de Directores a ser nombrada por el(la) alcalde(sa) del Municipio Autónomo de Ponce. Mediante la Ley 156 de diciembre de 2013, se enmendó la Ley de la Autoridad para reestructurar la composición de su Junta de Directores y reforzar como su responsabilidad primaria el conseguir un Operador de Calibre Internacional para el desarrollo del Puerto, así como un Administrador para las Zonas de Valor Añadido. La Ley 156 también estableció la autorización para que la Autoridad pueda solicitar hasta la cantidad de $60,000,000 mediante una línea de crédito a través del Banco Gubernamental de Fomento (BGF). Conforme a dicha Ley, los pagos para satisfacer esta deuda se honrarán mediante asignaciones presupuestarias anuales, provenientes del fondo general, a partir del año fiscal 2014-2015 terminando en el año fiscal 2043-2044, conforme a la cantidad que acuerden el Banco Gubernamental de Fomento y la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP).

A partir de diciembre de 2013 se conformó la Junta de Directores como establece la Ley 156, y en abril de 2014 la Junta designó un Director Ejecutivo mediante un destaque de la Administración de Terrenos (AT), corporación pública de la sombrilla del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC). Desde entonces, la Autoridad ha estado funcionando mediante colaboración del DDEC y de la AT.

Previo al comienzo del Año Fiscal 2014-2015 se logró la aprobación de una línea de crédito inicial de $13,000,000.00 con el BGF, con lo que se pretendía cubrir la operación del Puerto y la planificación de proyectos de la Autoridad al menos por los primeros tres (3) años. Entonces, para el Año Fiscal 2014-2015, primer año con presupuesto oficial para la Autoridad, se presupuestaron gastos ascendentes a $8,755,073.00. Mientras que, al cierre del año fiscal se utilizaron $3,114,352. Además de estos gastos ordinarios contemplados en el presupuesto, la Autoridad realizó una transacción extraordinaria mediante un aumento de su línea de crédito. Se trata del pago de la sentencia final por la expropiación de la Finca Percon que requirió una inversión de $16,193,000.00 de la Autoridad para viabilizar su transferencia y evitar mayores costos al erario por motivos de multas e intereses. De esta forma la Autoridad ha recibido aprobación de $29,193,000.00 por parte del BGF de los $60MM autorizados en Ley.

Para el Año Fiscal 2015-2016 se presupuestaron gastos ascendentes a $7,599,423. Finalmente los gastos operacionales al cierre de dicho año ascendieron a $2,571,828. De estos gastos, alrededor de $1,044,279.00 no pudieron pagarse por dificultades con los desembolsos de la línea de crédito con el BGF, única fuente de recursos en aquel momento.

Debido a la situación de falta de liquidez del BGF, inicialmente fue difícil lograr los desembolsos requeridos para cumplir las obligaciones de la Autoridad. Para mitigar esta situación, se logró un Acuerdo de Colaboración Interagencial con la AT, a través del cual la AT realiza desembolsos a favor de la Autoridad y la Autoridad debe repagar al obtener los fondos de la línea de crédito del BGF. Aunque este Acuerdo permitió viabilizar algunos pagos importantes, lo cierto es que la incertidumbre sobre los pagos que finalmente el BGF autorizaría realizar limitó considerablemente el marco de actuación de la Autoridad. En ese sentido, la situación fiscal de la Autoridad ha sido de austeridad extrema desde su comienzo.

Finalmente, a partir de la declaración de Estado de Emergencia para el BGF el 8 de abril de 2016, al amparo de la Ley Núm. 21-2016, se suspendió el desembolso de todos los préstamos del BGF. Por lo tanto, desde entonces se detuvieron absoluta y oficialmente todos los desembolsos de la línea de crédito de la Autoridad. Al ser esta la única fuente de recurso económico de la Autoridad, evidentemente se afectó el cumplimiento de nuestras obligaciones por lo que se acumuló la deuda antes mencionada y reconocida en el presupuesto del presente año fiscal.

Dadas las circunstancias y a pesar de la difícil situación fiscal, mediante la Resolución Conjunta Número 60 del 1 de junio de 2016, se logró una asignación presupuestaria de $3,300,000.00, para cubrir las obligaciones de la Autoridad del Puerto de Ponce que antes se pagaban a través de una línea de crédito o financiamiento del BGF. Conforme a esta Asignación Especial, la Junta de Directores de la Autoridad aprobó el Presupuesto para el Año Fiscal 2016-2017 ajustado a $3,300,000.00.

Esta Asignación Especial, permitirá a la Autoridad costear sus gastos de funcionamiento recurrentes, no obstante, en ausencia de otros recursos, dejará al descubierto obligaciones extraordinarias que se pensaban atender a través de la Autoridad. Obligaciones como pagos al Cuerpo de Ingenieros de los Estados Unidos y las compensaciones finales de casos de expropiación de varias propiedades del proyecto. Aunque, legalmente, estas son responsabilidades de la Autoridad del Puerto de Las Américas, son transacciones críticas para el desarrollo del Puerto y para el cumplimiento de la misión de la Autoridad del Puerto de Ponce. En ese sentido, es necesario establecer alternativas presupuestarias para la Autoridad en los próximos años. Además, se debe asegurar que las obligaciones económicas que afectan el desarrollo futuro del Puerto no queden descubiertas si se pretende dar continuidad al desarrollo de negocios que finalmente se ha encaminado.

Los gastos incurridos durante estos años y proyectados al cierre del presente Año Fiscal responden a los desembolsos que han sido estrictamente necesarios para encaminar las iniciativas de la Autoridad principalmente para promover la comercialización de la infraestructura portuaria existente. A continuación se presentan algunas de las principales iniciativas y logros de la Autoridad durante estos años.

II. GESTIONES Y LOGROS DE LA AUTORIDAD:

La Autoridad se ha enfocado principalmente en las iniciativas necesarias para comercializar toda la infraestructura desarrollada y la inversión realizada por el gobierno hasta el momento. Esto, principalmente al reconocer la contracción en volumen de carga a nivel mundial y las dificultades que enfrentan los puertos de la región. Situación que responde a la sobreoferta que se ha generado por el intenso desarrollo portuario a base de las expectativas de aumento de carga que se esperaba generara la apertura de las nuevas esclusas del Canal de Panamá. Expectativas que hoy sabemos que no son reales y que no se materializarán en un futuro cercano. En ese sentido, se han concentrado esfuerzos específicamente sobre la operación portuaria como base del desarrollo de todos los componentes del Proyecto que incluye el Puerto y las Zonas de Valor Añadido.

- Plan Estratégico de Comercialización del PLA: Se completaron dos fases de este estudio comisionado a la firma de consultoría Martin Associates. Este ejercicio incorporó las conclusiones prácticas sobre la situación del Puerto que se derivaron de las discusiones sostenidas con operadores interesados y sirvió de base para estructurar los procesos de selección y negociación con el operador privado a base de las realidades del contexto actual del Puerto. La tercera Fase de este estudio se trabaja con Portek como un Plan de Mercadeo para la comercialización del Puerto.

- Se completó una puesta al día de las grúas y equipos existentes en el Puerto. Y próximamente se realizará trabajo de mantenimiento para garantizar que los equipos están listos para las nuevas operaciones que se gestionan.

- Expropiaciones pendientes: La Administración de Terrenos mantiene un proceso de expropiación de tres propiedades adicionales a favor de la Autoridad del Puerto de Las Américas para distintas necesidades del desarrollo del Puerto. En coordinación con la Autoridad, se han logrado acuerdos transaccionales para dos de estos casos, lo que evitar exposiciones económicas adicionales que podría significar millones de dólares de fondos públicos. La conclusión de estos procesos depende de la asignación de los fondos necesarios para completar las transacciones.

- Consent Decree: Se ha viabilizado el cumplimiento de las obligaciones de este acuerdo formalizado con el Cuerpo de Ingenieros en diciembre de 2012, mediante acuerdos entre la APLA y la APP. Se logró la transferencia de terrenos al Fideicomiso de Conservación como parte de la mitigación adicional requerida, a pesar de que aún se litigan las consignaciones económicas de estos casos de expropiación. Se ha completado las obras de mitigación y zona de amortiguamiento requeridas. Se han ido satisfaciendo los múltiples pagos de $1,050,000 que se deben hacer al Cuerpo de Ingenieros, restando sólo uno para el que se deben asignar fondos o intentar alcanzar acuerdos con el Cuerpo de Ingenieros para evitar mayores penalidades conforme a la sentencia.

- "Operador Privado de Calibre Internacional": La contratación de Portek International Private Limited para el manejo de la operación del Puerto es sin duda el principal logro de la Autoridad en este período y es el paso clave para el establecimiento y la estabilización de una operación portuaria eficiente que hará del Puerto de Las Américas una alternativa competitiva para la importación y exportación de bienes domésticos y de trasbordo. Durante el 2014 la Autoridad publicó inicialmente Solicitud de Información ("*RFI*") con el objetivo de

mercadear y dar a conocer la intención del Gobierno de solicitar propuestas para la operación del Puerto, así como para obtener información de la visión de la industria marítima sobre las oportunidades del Puerto y su potencial interés en el mismo. Se recibieron respuestas de ocho (8) compañías respetables que, en términos generales, ofrecieron información valiosa sobre el contexto de la industria y las dificultades de encaminar una relación con operadores ante la incertidumbre del mercado. Esto permitió concluir sobre la necesidad de auscultar alternativas creativas de contratación para lograr la intervención de operadores de calibre internacional sin obligar necesariamente desde el inicio a comprometerse con una concesión de largo plazo, aunque este siga siendo el objetivo final. En consecuencia elaboró una Solicitud de Propuestas (SDP) para la operación portuaria que planteó un abanico de oportunidades de contratación que no se habían considerado en procesos anteriores. Como parte de esta SDP, publicada el 13 de octubre de 2014, durante el 2015 se recibieron propuestas de tres (3) proponentes: Portek International, Puerto Rico-Korea Container Terminal (PKCT) y Portagest LLTD. La Autoridad seleccionó a Portek International como el proponente óptimo para negociar un contrato de manejo de la operación, principalmente a base de sus cualificaciones de peritaje y experiencia, además de su acercamiento conceptual a las oportunidades comerciales y operacionales del Puerto.

Portek es un operador portuario de calibre internacional con 26 años de experiencia en proyectos de ingeniería relacionados a la provisión de servicios portuarios y 16 años de experiencia en operación portuaria. Es parte de la compañía Mitsui & Co. LTD que es uno de los conglomerados japoneses más importantes, en conjunto operan actualmente nueve (9) puertos en distintas partes del mundo y cuenta con 19 oficinas en 10 países. Se estableció un contrato por tres años para manejar la operación del Puerto, período en el que se pretende levantar la operación y lograr su estabilización. El contrato provee para que, una vez se logre cierto aumento en carga y se establezca una base comercial para la operación, se establezcan las condiciones para una concesión de largo plazo que incluya compromisos de inversión para mejoras y expansión del Puerto, en función de la demanda que genere el futuro aumento en el volumen de carga.

Conforme a este contrato, Portek comenzó sus trabajos en el Puerto de Ponce en octubre de 2015. Durante los primeros meses llevaron a cabo los estudios de mercado necesarios para definir y establecer un plan de negocios para el puerto. Se establecieron en Puerto Rico en febrero de 2016 y desde entonces están implantando dicho plan de negocios y de mercadeo. En los pasados meses los oficiales de Portek han revisado los procesos, recursos e instalaciones del Puerto para mejorar los servicios, recomendar mejoras y establecer una operación de primer orden para los clientes existentes y futuros del Puerto de Ponce. No obstante, el objetivo principal durante esta primera fase es el mercadeo intensivo del Puerto para lograr convertirlo en una alternativa de transporte marítimo, particularmente y de forma inicial, para las industrias y entidades que se encuentran localizadas en el sur y el oeste de Puerto Rico. Para ello, se han reunido y se continúan reuniendo con posibles clientes del puerto, agentes navieros y líneas navieras para que consideren el Puerto de como alternativa de transporte marítimo. En esencia se ha identificado un potencial volumen de carga con el cual ahora se trabaja en convencer a líneas navieras de la viabilidad de hacer paradas en el Puerto. Este esfuerzo incluye establecer la estructura económica que haga al Puerto competitivo para lo que se elaboran estrategias de manejo de carga, negociación con las uniones obreras y la adopción de nuevas tarifas

portuarias, entre otras iniciativas. También se han logrado avances en compromisos de compañías de cruceros que se recibirán desde noviembre de este año.

Una vez se logre establecer de forma paulatina y gradual un aumento o crecimiento en el volumen de carga del Puerto, el objetivo establecido, a mediano y largo plazo, en el plan de negocios y mercadeo del Puerto es convertir el Puerto en un terminal que sirva de "hub" para carga del Caribe, conectado de forma excepcional con la costa sureste de los Estados Unidos.

Por otro lado, aunque el desarrollo de la Zona de Valor Añadida (ZVA) depende de que se establezca cierto nivel de servicio portuario, la Autoridad continuó promoviendo las iniciativas necesarias para que la zona esté lista para desarrollo. Esta ZVA es un área industrial a dedicarse al establecimiento de empresas de manufactura y de actividades de "logística" de carga en apoyo a la operación del Puerto. En ese sentido, como parte del proceso de mercadeo, también se discuten oportunidades con algunas compañías que se perciben como opciones de mediano plazo. Es importante destacar que se logró completar la construcción de obras de infraestructura de la Fase III A-2 que viabilizan el desarrollo de la Zona de Valor Añadido y que incluyen la construcción del canal pluvial y las zonas de amortiguamiento hacia la comunidad La Playa. Esta obra había sido detenida durante el 2012 por el incumplimiento con los permisos del proyecto. Por otro lado, mediante una inversión de $16,193,000.00 se logró la culminación del extenso proceso de expropiación de la finca Percon que constituye prácticamente la totalidad de la Zona de Valor Añadido dentro del Puerto.

Una vez se logren establecer servicios navieros en el Puerto se debe promover el comienzo del proceso de desarrollo de la primera fase de urbanización del área industrial para promover su construcción idealmente mediante inversión privada.

Como se puede apreciar, a pesar de las limitaciones fiscales, la Autoridad ha logrado poner en marcha responsablemente las estrategias prácticas y reales que son necesarias para rencaminar las oportunidades de desarrollo del Puerto que se habían visto reducidas durante los pasados años. Con las estrategias definidas y en proceso de implantación con Portek el Puerto podrá entrar en la reñida competencia regional por la menguada carga internacional. Pero es indispensable entender que este es el comienzo de un proceso de crecimiento que no se da instantáneamente y que no permite saltar pasos, por lo que requiere un compromiso de continuidad de parte del Gobierno de Puerto Rico para comenzar a sentir finalmente el impacto en el desarrollo económico de la Región.

Respetuosamente,

Carlos Iván Mejía Algarín
Director Ejecutivo