




15 de mayo de 2018

Honorable Víctor Parés
Presidente Comisión de Desarrollo Económico
Cámara de Representantes de Puerto Rico
PO Box 902228
San Juan, Puerto Rico 00902-2228

Re: R de la C 653



Lcdo. Manuel Reyes Alfonso
Vicepresidente Ejecutivo

Agradecemos la oportunidad de expresarnos en torno a la R de la C 653 que ordena la Comisión de Desarrollo Económico, Planificación, Telecomunicaciones, Alianzas Público Privadas y Energía de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, realizar una investigación sobre las razones para el atraso en la distribución de los furgones en los muelles y las soluciones a corto y largo plazo; y para otros fines relacionados.

La Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA) felicita al proponente de esta resolución por su importancia y pertinencia cuando estamos por comenzar una nueva temporada de huracanes. Esta importancia no radica solamente en la conveniencia de estar mejor preparados para futuros eventos sino que además tenemos el deber de documentar lo que verdaderamente ocurrió en este evento que marcará un antes y un después en nuestra historia.

Como es de su conocimiento, MIDA representa a los principales importadores, elaboradores, mayoristas y detallistas de alimentos en la Isla por lo que estuvimos activos desde el inicio de la emergencia provocada por el huracán María. Servimos de intermediarios entre las agencias públicas y la industria además de mantener a la población general informada de los acontecimientos relacionados a los alimentos. Ayudamos a otras entidades sin fines de lucro e incluso llegamos a establecer un sistema de distribución de diésel propio para poder mantener a nuestros socios abiertos evitando se dañara más mercancía y los consumidores tuvieran alimentos y productos de primera necesidad.

De entrada queremos aclarar que la Exposición de Motivos contiene un error. Los atrasos reportados públicamente por MIDA que se mencionan no eran exclusivamente en los muelles en San Juan sino a través de toda la cadena desde los EEUU. Es por ello que nuestros comentarios intentarán cubrir una perspectiva amplia que incluye los diversos eslabones de una larga cadena necesaria para que nuestra Isla reciba mercancías.

Como bien expresa la Exposición de Motivos, Puerto Rico importa el 85% de los alimentos que consume, la inmensa mayoría desde los EEUU y casi la totalidad lo hace por barco. Del total de la carga importada, los alimentos representan más de un 30%, muy por encima que cualquier otro sector. Además, importamos por barco la materia prima para lo que se produce localmente. La agricultura depende de insumos importados por lo que no debemos pensar que nuestra seguridad alimentaria se resuelve simplemente incrementando la producción local. Eso puede ser un componente dentro de un plan abarcador pero, como en muchas otras áreas, lo aconsejable es la distribución de riesgos. En cualquier escenario posible, nuestra condición de Isla con limitados recursos naturales, nos hace dependientes del sistema de transportación marítimo.

Por tanto, si Puerto Rico quiere tener la posibilidad de una economía robusta y competir por nuevas inversiones, al mismo tiempo que contamos con seguridad alimentaria, necesitamos un sistema de transportación de carga de los más eficientes y diversificados del mundo. Lamentablemente, no tenemos ese sistema, y peor aún, no existe ninguna agencia local o federal con visibilidad de lo que ocurre en la cadena de abastos. No hay transparencia en lo que se debería considerar un servicio esencial, equivalente a una utilidad pública (public utility) para la Isla, y eso provoca que existan diversas versiones de lo que está ocurriendo sin poder acudir a datos independientes, actualizados con frecuencia y definitivos.

Entendemos que si verdaderamente esta Asamblea quisiera conocer lo que ocurre con la transportación marítima y en los muelles, podrían comenzar generando estadísticas relevantes e independientes para compartirlas con el público general y con los comerciantes. Por dar un ejemplo, en Puerto Rico no sabemos cuál es el precio promedio de importar furgones ni cómo se comporta ese precio periódicamente. Esto es fundamental para los empresarios locales y para atraer a los inversionistas del exterior que tanto necesitamos.

De la misma forma, tampoco sabemos la ocupación de cada barco ni la distribución de la carga que trae. No sabemos la cantidad exacta de equipos (contenedores, neveras, chasis) disponibles y los necesarios en caso de emergencia. A pesar de que a consecuencia de la emergencia se añadieron barcos, barcasas y equipo, comoquiera las navieras se vieron obligadas a establecer prioridades limitando lo que se podía montar en los barcos (nadie sabe bajo qué criterios). Esto contradice el argumento de que no hubo falta de capacidad. Evidentemente ha faltado espacio en los barcos y ha faltado equipo.

Lo que no sabemos es cuánta capacidad y equipo eran realmente los que necesitábamos ni cuán rápido se hubiese recuperado la Isla si todo lo que quería llegar hubiese podido llegar con la urgencia que se requería. No sabemos cuánto le ha costado a nuestra economía esta situación. No sabemos el margen de ganancia de las navieras. Tampoco sabemos cómo establecieron las prioridades ni si efectivamente se implementaron. La ausencia de estos datos, aparte de dificultar el análisis actual, presenta una oportunidad perdida para documentar el impacto de legislaciones como las Leyes de Cabotaje o el impuesto a los inventarios durante la emergencia y la recuperación posterior.

Existe mucha desinformación y generalizaciones inapropiadas que esta Asamblea Legislativa debe conocer. Al final del día, la ausencia de visibilidad y supervisión independiente de la transportación marítima, impide el detalle que todos quisiéramos.

Alimentos como prioridad

Comenzamos haciendo énfasis en que la importancia del tema de alimentos se pudo haber subestimado durante la emergencia y puede que todavía no hayamos podido aquilatar las implicaciones de la interrupción. Hay un pensamiento que se utiliza en los EEUU que ilustra el punto que MIDA lleva años reclamando; "the end of civilization is only three meals away" o "civilization is only three meals away from anarchy". Independientemente de la versión, el mensaje es que a diferencia de otros productos de consumo, los alimentos no son opcionales y es necesario consumirlos al menos tres veces al día. Todos escuchamos las historias en las islas vecinas después del huracán Irma donde ocurrieron saqueos y anarquía total lo cual agradadamente no ocurrió masivamente en Puerto Rico gracias a que los supermercados a través de toda la Isla pudieron abrir a los pocos días del evento, aunque con extraordinarias limitaciones. En ese contexto, recordamos que en el centro de mando del gobierno luego de María se estableció como primera prioridad a los hospitales y segunda prioridad los alimentos. Inmediatamente se dieron cuenta que los hospitales también necesitaban alimentos, al igual que la policía, el ejército, etc. Entonces, aunque estamos de acuerdo con que los hospitales fueran la primera prioridad, el impacto de la falta de alimentos es mucho más abarcador porque afecta no sólo a los enfermos sino a toda la población, y por ende debió atenderse de manera separada. Absolutamente todo depende de que exista agua y comida. Desafortunadamente, cuando todo es prioridad nada lo es. Aunque había la buena intención, la cadena de abastos de alimentos no recibió acciones concretas que aliviaran nuestra situación de manera particular y nos tememos que precisamente por el buen trabajo de la industria en resolver sus propios problemas, el gobierno y la ciudadanía no reconozcan el peligro al que estuvimos expuestos y se minimice la necesidad de atender nuestros reclamos.

Impuesto a los inventarios

Debemos poner en contexto que la dependencia de la transportación marítima, y particularmente de su frecuencia, se agrava porque nuestros gobiernos municipales penalizan la existencia de inventarios. Esto provoca que las empresas mantengan inventarios bajos y dependan del flujo continuo de carga para abastecerse. Si ese servicio se interrumpe por cualquier circunstancia, aunque sea por poco tiempo, tenemos faltantes en las góndolas. Esto no tiene sentido macroeconómico alguno pero más aún en el contexto de seguridad alimentaria. A petición de otra comisión legislativa encuestamos a varios de nuestros socios sobre cómo cambiaría su nivel de inventario en caso de no existir ese impuesto. A nivel de todos los sectores indicaron un aumento de 42% pero en el caso de los supermercados ese número sube a un 65% el inventario. Aumentos semejantes, que en otras industrias donde no manejen productos perecederos pueden ser aún mayores, aliviarían enormemente los problemas creados por una interrupción en el servicio marítimo. Más allá de una emergencia, incrementar inventarios representa un potencial de desarrollo económico al agilizar transacciones, abaratar costos al comprar por volumen y permitirnos exportar a nuestros vecinos.

De hecho, es importante poner en contexto que el huracán María llegó a penas dos semanas después del huracán Irma que había provocado un descenso en los limitados inventarios disponibles. Luego del mismo Puerto Rico se volcó en ayudas para nuestros vecinos que habían sido afectados lo que llevó nuestros inventarios a niveles posiblemente nunca antes vistos. A eso se sumó que Irma amenazó Florida provocando el colapso de las carreteras lo que impidió que mucha mercancía llegara al puerto de Jacksonville, que también cerró por unos días interrumpiendo el reabastecimiento que necesitábamos.

A diferencia de las Leyes de Cabotaje, el problema de la falta de inventarios es auto infligido y está en nuestras manos solucionarlo. No podemos seguir posponiendo la eliminación de este impuesto.

Aumento en la demanda y el factor FEMA

Luego del evento, se ha visto un incremento exponencial en la demanda por productos que ha puesto al sistema en precario. Aunque la falta de datos confiables nos impide conocer la magnitud real, este aumento en demanda se debe a diversos factores que agravaron lo que ya era un proceso complejo para reabastecer los inventarios. Entre los factores adicionales que hemos identificado estuvo el hecho de que mucha de la producción local se detuvo temporariamente por lo que tuvieron que ser importados. Productos agrícolas como el plátano, huevos y el pollo fresco, pero quizás el mejor ejemplo lo fue el agua embotellada.

Hubo que importar hasta hielo y oxígeno. Haber tenido que recurrir a importar esos productos ocupó espacio en los barcos que antes del evento se utilizaba para otros productos. A eso se le suma la demanda por productos que en circunstancias normales no tienen mucha demanda y que ante la emergencia se hicieron indispensables como los generadores eléctricos, aceites, piezas de mantenimiento, etc. Finalmente, la ayuda traída por FEMA, materiales para la reconstrucción, etc. Todo lo anterior sobrecargó una cadena de suministro que no estaba preparada para semejante incremento en demanda. En este sentido, no es de extrañar la falta de preparación de la cadena. La realidad es que vivimos una tormenta perfecta que pocos pudieron haber previsto. Lo que sí debe preocuparnos es la reacción y la respuesta.

Inmediatamente después del evento, el puerto de San Juan estuvo cerrado. Agradidamente no sufrió daños mayores y los barcos que nos suplían fueron removidos de las rutas de peligro por lo que pudieron reestablecer el servicio con relativa rapidez. Los demás jugadores de la cadena tardaron unos días en reponerse debido a factores como; la falta de diésel para operar camiones y mantener abiertos los comercios; el Departamento de Hacienda cuyo sistema (SURI) estuvo colapsado; el hecho de que no existían comunicaciones para coordinar entregas, ni con los camioneros ni con los suplidores y clientes; las carreteras tampoco estaban accesibles por inundaciones, escombros o puentes colapsados. Es decir, se pudo comenzar a recibir carga en los muelles antes de que se pudiera comenzar a distribuir lo que provocó un tapón inicial en el muelle de San Juan.

No obstante, una vez las carreteras fueron despejándose, el diésel comenzó a distribuirse, Hacienda tomó medidas para dejar salir la carga, y las comunicaciones mejoraron, la cadena comenzó a reclamar mercancía y el problema cambió dramáticamente hasta convertirse principalmente en uno de falta de espacio en los barcos al igual que de equipo como contenedores y chasis. Ante la presión pública de la ciudadanía al ver las góndolas de los supermercados vacías y sufrir una escasez preocupante de agua, el gobierno creó un comité para intentar atender las dificultades donde participaron los navieros, FEMA y los importadores de alimentos principalmente.

En ese comité FEMA admitió sin reparos que era parte del problema y se comprometió a atender varios asuntos. Específicamente estaban ocupando 40% del espacio en los barcos de Crowley y sus furgones se estaban acumulando en el muelle de San Juan. Además admitieron que tenían contrato para la adquisición de la mayoría del agua embotellada que producía la única embotelladora operando en ese momento provocando la falta del producto en la cadena de distribución privada. Esa falta de agua a su vez complicó el problema de la carga porque los supermercados se vieron obligados a importar miles de vagones de agua embotellada lo que ocupó el espacio en los barcos que se pudo haber utilizado para otros productos. Admitieron igualmente haber contratado un gran número de camioneros y de equipo que entonces no estuvieron disponibles para la cadena regular de abastos. Es decir, FEMA estuvo compitiendo por los mismos recursos con la cadena de abastos privada.

El embudo marítimo

En el caso del servicio marítimo, que ya denominamos como “esencial”, el mismo está controlado mayormente por dos empresas con sobre el 80% del mercado desde los EEUU que es nuestro principal mercado de importación. Dicho de otra forma, la seguridad alimentaria de tres millones de personas y el funcionamiento de miles de empresas depende en gran medida del buen funcionamiento de esas dos empresas. Y como toda entidad privada, esas empresas buscan maximizar ganancias. Nadie puede objetar la búsqueda de ganancias pero en un contexto de un servicio esencial, donde hay poca competencia y existe poca o ninguna supervisión es muy probable que el interés general no sea siempre lo determinante en la toma de decisiones. Esto no es hipotético sino que ya fuimos víctimas de un caso de violación a las leyes de monopolio llevado en el 2010 y 2011 donde hubo convicciones criminales y declaraciones de culpabilidad civiles. Dicha situación de falta de competencia que se puede denominar como un oligopolio, se agravó con el cierre de Horizon Lines en el 2015 que en algún momento manejaba 30% del mercado. Más recientemente, en reacción al reclamo de los importadores, el Departamento de Justicia local abrió una investigación por la determinación aparentemente coordinada de cobrar por los chasis de los furgones. Esta falta de competencia y de información apunta a la necesidad de supervisión como por ejemplo hace el DACO cuando vela por los márgenes de ganancia y/o precios de ciertos artículos de primera necesidad o la Comisión de Servicio Público cuando regula ciertos servicios.

Otro factor de riesgo es que la inmensa mayoría de lo que importamos viene desde un solo puerto, Jacksonville, y lo recibimos por un solo puerto, el de San Juan. Tales concentraciones, tanto de empresas navieras como de puertos de salida y llegada, representan enormes riesgos y dificultades y son la consecuencia de las limitaciones impuestas por las Leyes de Cabotaje.

Aun excluyendo el potencial para posibles abusos monopolísticos, podemos especular que, en el mejor de los casos, la falta de competencia y supervisión le podría estar restando al sentido de urgencia que se esperaría de cualquier negocio que teme perder mercado a competidores si no ofrece un buen servicio. Esto es, las empresas navieras saben que sus clientes tienen muy pocas alternativas e información lo que les permitiría evitar incurrir en el costo de tener que añadir capacidad adicional de barcos, barcazas y equipos para aliviar los atrasos en la carga. Si no existen otros criterios superiores, las empresas podrían preferir maximizar sus ganancias con su capacidad existente para mantener los barcos llenos aunque eso provoque atrasos para los importadores y para la recuperación de la Isla. Más aún

cuando se espera que el incremento en movimiento de carga sea temporero y cuando las principales navieras esperan tener un excedente en capacidad al llegar los barcos nuevos que tienen en construcción.

De nuestra parte, podemos dar fe que durante el momento más crítico del tranque en la carga, surgió la posibilidad de traer un barco adicional de la empresa Pasha que usualmente sirve a Hawaii, pero para ello se nos pidió que garantizáramos cierta cantidad de furgones semanales de manera que fuese viable económicamente. En reuniones más recientes también se nos ha comentado que no añadirán más barcazas a menos que tengan garantizada una ocupación de 80% de manera que la operación sea rentable. Son estos cálculos, válidos en circunstancias normales de libre competencia y sin emergencia, que Puerto Rico debería evaluar con datos independientes y tomar determinaciones para forzar o incentivar que el servicio sea provisto.

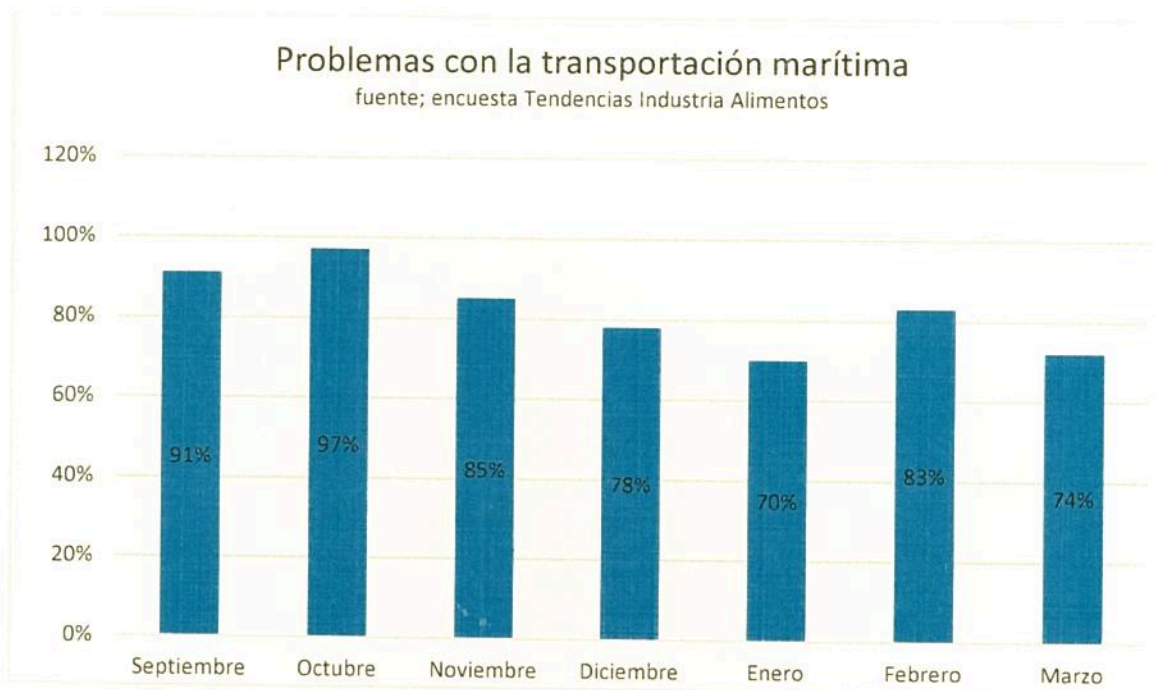
Aunque reconocemos que no está en nuestras manos eliminar las Leyes de Cabotaje, nos parece fundamental educar sobre la importancia de que se excluya de ellas a Puerto Rico, al menos parcialmente. En este sentido, la emergencia permitió que por primera vez en nuestra historia se emitiera una exención total de las Leyes de Cabotaje limitada a 10 días. Esta exención fue emitida porque el gobernador, Honorable Ricardo Rosselló, lo solicitó demostrando la importancia de que nuestros gobernantes tengan conciencia de este tema. Aun así, cuando lo supimos en medio de la emergencia pensamos que nadie podría beneficiarse en un término tan corto. Después de todo, en lo que los potenciales importadores se enteraban de la exención, conseguían un barco, coordinaban para llevarlo a algún puerto, coordinaban con la carga para que llegara a ese puerto y con las empresas que lo podría trabajar, etc. pasarían mucho más de 10 días. A pesar de todo eso, hubo al menos 10 embarcaciones que pudieron utilizar la exención lo cual representa la mejor evidencia de lo útil que fue exonerar a la Isla de esta ley durante la emergencia y situaciones similares en el futuro, pero sobre todo nos permite desmontar el argumento de que navieras internacionales no estarían interesadas en servir nuestro mercado en caso de una exención a las Leyes de Cabotaje. Artículos de prensa llegaron a mencionar hasta 14 embarcaciones, pero al menos hemos podido documentar las siguientes:

Known vessels that moved under the September 28, 501(a) waiver:

Vessel Name	IMO Number	Commodities	Port of Lading	Port of Discharge
Betty K VI	8801216	Restoration equipment	Miami, FL	San Juan, PR
Apollon	9289532	Diesel	New Orleans, LA	Yabucoa, PR
Maersk Messina	9544592	Gasoline	Bayonne, NJ	San Juan, PR
MBC Rose	9497000	Rice, dried grains	New Orleans	San Juan, PR
Clipper Newhaven	9473248	Drinking water	Baltimore, MD	Ponce, PR
Lolland	9480124	Drinking water	Houston, TX	San Juan, PR
Nera II	8502365	Utility trucks	Miami, FL	San Juan, PR
Adventure of the Sea	9167227	Baby food, diapers, canned food, consumables, AC units, generators	Fort Lauderdale, FL	San Juan, PR
Meridian Express	9596272	Heating oil	Beaumont, TX	San Juan, PR
Iver Experience	9207716	Diesel	New Orleans, LA	San Juan, PR

Es importante añadir que la prensa reportó de otros barcos de bandera internacional interesados en proveer ayuda a Puerto Rico y que no pudieron llegar por haberse vencido el término como fue el caso del buque Artic Sunrise de Greenpeace. (Anejo)

En cualquier caso, es meritorio reconocer que la capacidad adicional que sí añadieron los navieros ayudó a aliviar la crisis, aunque no se ha resuelto como puede observarse en la siguiente gráfica.

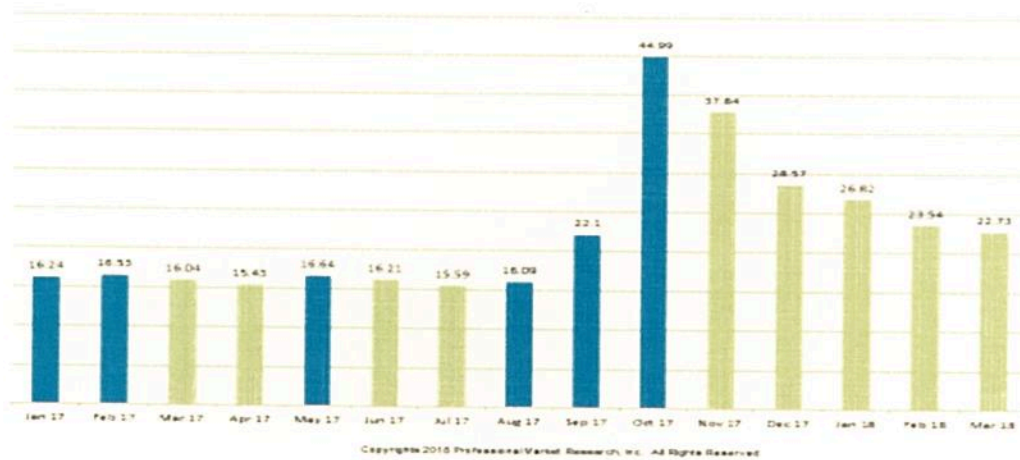


El hecho de que añadieran capacidad y se vieran en la necesidad de establecer prioridades es prueba incuestionable de que no todo lo que se estaba demandando pudo llegar cuando hacía falta. Lo que hace falta entonces es medir la magnitud de lo que faltó y bajo qué criterios establecieron las prioridades para decidir lo que podía o no montarse. Sobre los criterios para establecer las prioridades, es posible que nunca lo sepamos lo cual es fundamental se corrija para el futuro. Debe ser prioridad que alguna agencia, que no responda a intereses exclusivamente comerciales de las empresas navieras, establezca y supervise las prioridades en casos de emergencia.

Otro dato indirecto, que aunque es provisto por la empresa PMR, lo incluimos en nuestro informe mensual, es el dato de faltantes en góndola conocido en inglés como "Out of Stock". Este dato nos permite comparar los faltantes en góndola antes y después del evento atmosférico. Según el informe, los faltantes para marzo estaban en casi 23% cuando el promedio tradicional ronda el 15%. En su pico durante el mes de octubre llegaron a estar en casi 50%.

**Trended OOS %
Total Industry**

Fieldwork Period: From January 1, 2017 to Mar 31, 2018



¿Exceso o carencia de furgones?

Algunos han argumentado que el problema ocurrido en el Puerto de San Juan desde María se debe a que los importadores no retiran la carga que ordenaron provocando un tapón. Sin excluir la posibilidad de casos concretos, en términos generales los importadores están perdiendo ventas al no tener la mercancía que demandan sus clientes. Además, debemos tener presente que las navieras cobran demoras considerables por no retirar la mercancía con rapidez. Esto representa millones en ventas perdidas por los comerciantes, menos recaudos para el fisco, y atrasos en la reconstrucción de la Isla. ¿Quién en Puerto Rico no ha sufrido porque los comercios no tenían generadores eléctricos, piezas de mantenimiento, materiales de construcción, o cualquier otro tipo de mercancía? ¿Realmente alguien puede pensar que eso es culpa del comerciante? Ese mismo argumento se utilizó después de la emergencia en el comité creado para lidiar con la falta de alimentos pero cuando los importadores presentes reclamaron los datos específicos se invocaron argumentos de confidencialidad. Luego aceptaron que la situación había mejorado y que el problema no eran las empresas de alimentos. Al final del día, la ausencia de visibilidad y supervisión independiente de la transportación marítima, impide el detalle que todos quisiéramos.

De otra parte, el periódico El Vocero en su versión de 25 de abril, página 25, varía la explicación para decir que ahora el problema no es que los importadores están dejando la mercancía en el muelle, sino que sacan los contenedores y se quedan con ellos como almacenes en sus facilidades. Esta explicación aparenta contradecirse con la anterior, pero nuevamente, aunque no podemos descartar casos específicos, entendemos que ya es hora de

alumbrar la discusión con datos de fuentes independientes que nos permitan entender la magnitud de la demanda y el equipo disponible. Si se tratara de falta de contenedores, que entendemos puede ser una parte del rompecabezas, no podemos olvidar que son las empresas navieras las que proveen ese equipo por lo que en caso de que la demanda exceda la oferta son éstas las encargadas de suplirlo. Es decir, si el importador por alguna razón necesita quedarse con el equipo y está dispuesto a pagar el alto costo de penalidad por demora que le cobran, pues el sistema debería estar preparado o tomar las medidas necesarias. Para hacer una analogía, es como si una empresa de telefonía se le acaban los celulares y culpe a sus clientes por haberlos comprado pero con los agravantes de que la transportación marítima es un servicio esencial y los consumidores no tienen muchas opciones. En todo caso, si los barcos están llegando llenos, el problema principal no parecería ser la falta de contenedores.

De la misma forma, vemos que las propias actuaciones de los navieros podrían estar contribuyendo al problema que plantean. Hemos escuchado que, ante la falta de contenedores, en ocasiones las navieras sólo permiten sacar la mercancía de los muelles a aquellos carreros que llevan equipo devuelta. Evidentemente eso contribuiría al tapón en el muelle porque una cosa incide en la otra, pero la llave, y por tanto la responsabilidad primaria, siempre la tendrán las empresas navieras. Igualmente, hemos escuchado que algunos importadores se han visto obligados a incrementar sus inventarios precisamente por la incertidumbre en el proceso de traer la carga. Esto es, prefieren traer más mercancía de la que pueden almacenar, aunque tengan que incurrir en penalidad por utilizar un contenedor de almacén con tal de no arriesgarse a quedarse sin mercancía para sus clientes. No puede culparse a ese importador por esforzarse en mantener servidos a sus clientes. Lo que tendría que hacer el gobierno es aquilatar la magnitud de esos casos y proteger a la parte débil de todo el proceso que son los importadores.

Falta de camioneros aquí y en EEUU

Otro factor que afectó el proceso de carga y que sigue aun afectándolo es un cambio en la regulación federal que aplica a los camioneros. La regulación conocida como "Electronic Logging Device Rule" (ELD) requiere el registro electrónico de las horas que los camioneros trabajan y ha provocado una limitación de camioneros considerable en los EEUU. Esto a su vez ha provocado atrasos, incrementos en precios e incluso migración de camioneros locales hacia los EEUU donde reciben mejores beneficios. Esto se suma a los que FEMA ha contratado aquí y en los EEUU para manejar su carga agravando toda la situación.

Logística y estado de las carreteras

Sin ser un problema principal, tampoco puede ignorarse. La salida y entrada de camiones de los puertos se ha visto afectada por las malas condiciones de las carreteras. Los hoyos reducen la velocidad del movimiento y es inaceptable que a más de siete meses del evento, el semáforo de salida del puerto frente a la cárcel federal no esté funcionando. No vemos excusa para que los accesos y salidas de los muelles no hayan sido prioridad.

Tiempo de espera para los camioneros

Relacionado a varios de los temas anteriores, hemos escuchado que la espera de los camioneros para sacar mercancía se ha agravado. No podemos decir que esto ha sido una constante desde el huracán porque ciertamente hemos observado sus altas y bajas. Tampoco podemos especificar una causa más allá de la combinación de factores de falta de equipos, aumento en la demanda, horarios de operación de los terminales, estado de las carreteras, etc. Sin embargo, el mero hecho de que no contemos con explicaciones claras es otro ejemplo del problema que hemos estado describiendo. El gobierno debería recoger datos de manera independiente fuera de los terminales para conocer verdaderamente lo que allí ocurre. Debería igualmente extender los horarios tanto de los navieros como los del Departamento de Hacienda para recoger mercancía.

Cobro por inspección de furgones

Puerto Rico es la única jurisdicción de mundo que cobra al 100% de los furgones que entran por escanearlos lo que incrementa el costo de traer mercancías en al menos \$20 millones al año. Con esa deshonrosa distinción esperaríamos anuncios continuos de descubrimiento de evasión o contrabando lo cual no es el caso. Es precisamente por su dudosa efectividad y alto costo que nadie más se ha planteado un programa similar. Luego de nueve años sin éxito, este programa debe ser evaluado de manera crítica e independiente. Su eliminación o modificación agilizaría el movimiento de carga en los muelles y daría un alivio inmediato a nuestra economía. Por el contrario, todo apunta a que a consecuencia de la emergencia, la empresa contratada ha incrementado exponencialmente sus ingresos debido al aumento en el movimiento de carga.

Soluciones

Para evitar estar en este debate constantemente hay que generar visibilidad y transparencia en los muelles. ¿Cuánto espacio hay en los barcos y cómo se distribuye? ¿Cuál es la demanda real y si se está cumpliendo? ¿Cuánto tardan en entregar mercancía? ¿Cuánto equipo hay o hace falta? ¿Cuánto es el precio promedio por furgón y cómo varía mensualmente? Las respuestas deben ser provistas por una fuente independiente y no los propios navieros.

Tampoco puede ser la Autoridad de los Puertos porque son en esencia arrendadores de espacio y los navieros son sus principales clientes, generándoles un conflicto.

Un hipotético ente supervisor y planificador también podría planificar de antemano para pedir exenciones a las Leyes de Cabotaje automáticamente en caso de emergencia y tener coordinados barcos y muelles que pudieran ayudar a suplir la demanda incremental por carga. Nuevamente, necesitamos un plan de diversificación de riesgos teniendo alternativas de puertos de salida y de llegada, barcos adicionales identificados, y suplidores de equipos. Durante esta emergencia tuvimos la suerte de que ni el puerto de San Juan ni el de Jacksonville sufrieron daños pero la historia pudo haber sido otra. Un ejemplo, fue el uso tardío del muelle de Ponce para recibir mercancía y descongestionar el de San Juan. FEMA por ejemplo debería tener el muelle de Ponce como primer recurso para evitar competir con los recursos de la cadena de abastos regular. Dicho puerto, al igual que otros aquí y en los EEUU deberían estar previamente analizados e incluidos en los planes de respuesta.

Independiente de una emergencia, como mecanismo de desarrollo económico, alguien debería estar buscando añadir más rutas y conexiones marítimas como lo ha hecho la Compañía de Turismo con las rutas aéreas y hasta con las marítimas de cruceros.

Hay también que eliminar el impuesto a los inventarios que es lo que nos hace dependientes de la frecuencia y eficiencia de los navieros. Esto lo controlamos localmente y no depende del Congreso. De la misma forma eliminar el cobro por inspección de furgones y extender los horarios para el recogido de mercancía en los muelles.

En preparación para un futuro evento entendemos se deben hacer esfuerzos para vaciar el muelle de San Juan inmediatamente se declare la inminencia de un evento e inmediatamente después. Para ello hay que poner a un lado el cobro de las contribuciones y arbitrios. Según el propio Departamento de Hacienda cuando consideró volver a un arbitrio en los muelles, la realidad es que el 80% de lo que se importa lo hacen alrededor de 200 importadores grandes. Estos importadores con toda probabilidad tienen fianzas con el departamento y están bien identificados. Si a eso le añadimos que los navieros les pasan los manifiestos y los conocimientos de embarque (Bill of Lading (B/L), no vemos por qué el Departamento de Hacienda no pueda cobrar posteriormente la inmensa mayoría de lo que se permita salir en circunstancias de emergencia. Mucho más perdieron con el IVU al final de la cadena por no tener comunicaciones con los puntos de venta que lo que se puede perder agilizando los muelles. Además, mercancía que no entra no se puede vender y por ende se deja de recaudar comoquiera.

FEMA y la Agencia Estatal para el Manejo de Emergencias, deben entender que no puede competir por los mismos recursos que la cadena de abastos regular porque equivale a desvestir a un santo para vestir otro. FEMA debe en el futuro diseñar su cadena de suplido de manera paralela evitando interrumpir la cadena regular. De hecho, si FEMA se asegura primero de echar a andar la cadena de suplido regular, puede entonces concentrarse en los lugares con verdaderas emergencias. No es posible que una agencia, local o federal, pueda recrear en días una cadena de suplido que lleva décadas perfeccionándose. Tampoco es posible comunicar a los consumidores los detalles de esa cadena paralela. Por el contrario, los consumidores conocen las tiendas de las cuales usualmente se suplen y es ahí a donde primero irán a buscar sus suministros después de la emergencia.

Agradecemos nuevamente la oportunidad de aportar a la presente resolución y esperamos que nuestros comentarios sean de ayuda. Quedamos a la disposición de esta honorable Comisión para cualquier pregunta o información que entiendan a bien hacernos.



CARIBBEAN BUSINESS MCS



XYO, The Biggest ICO of 2018, Announces End-date [Visit Website](#)

Home - Regional - Caribbean - Greenpeace joins 'Our Power Puerto Rico' to deliver aid

Greenpeace joins 'Our Power Puerto Rico' to deliver aid

By Caribbean Business on October 18, 2017



SAN JUAN – Greenpeace has joined the “Our Power Puerto Rico” campaign (#OurPowerPR), a project launched by the Climate Justice Alliance and UPROSE with a number of other entities that form part of the environmental movement.

Greenpeace USA made the announcement in New York last week, when its Arctic Sunrise ship docked in Brooklyn, sporting a banner in support of Puerto Rico. The vessel will be going on a month-long tour along the U.S. East Coast, educating communities about the dangers of plastics and other threats to the ocean.

The tour will end with the delivery of materials to Puerto Rico, including solar systems, sustainable agricultural goods and tools. Jones Act restrictions don't allow the Norway-manufactured Arctic Sunrise to dock in Puerto Rico, forcing the organization to pay for additional charter boats to transport the aid, according to an #OurPowerPR press release.



The Greenpeace Ship Arctic Sunrise departs New York displaying a support message for Puerto Rico. (Courtesy)

"I want to thank our partners, the Climate Justice Alliance and Greenpeace for making this vessel available. We had hoped to load this vessel provided by Greenpeace with what the people of Puerto Rico had asked us for: soil, seeds, solar lanterns and bicycles that would make it possible for them to navigate their way through the island. Sadly, we can't use this vessel because the Jones Act has shackled our ability to help. The federal government does not want to help Puerto Rico and does not want to make it possible for others to do so either.

KRONOS WORKFORCE READY

Save on Payroll Expenses

Interboro 787.620.4494 sales@interboropr.com

T-Mobile

EXCLUSIVO PERSONAS 55+ **\$35** Al activar 2 líneas con autopago.

CON IVU Y CARGOS INCLUIDOS EN EL PRECIO

[Conoce más](#)

LATEST NEWS POPULAR COMMENTS



Fiscal Board Demands Audited Puerto Rico Financials, University Liquidity Reports

Sends notices to fiscal agency head and interim UPR...

May 2, 2018



"This is why this campaign, #OurPowerPR is demanding a repeal of the Jones act, demanding the debt be lifted and a path to a just recovery and Regeneration be forged by Puerto Ricans for Puerto Ricans," said Elizabeth Yeampierre, executive director of UPROSE and Steering Committee co-Chair of Climate Justice Alliance.

LATEST NEWS
PAPER

REGINA

ECONOMY

POLITICS

OPINION

ESPAÑOL

Puerto Rico Treasury's Main Account Rises Half A Billion In A Week

Unclear whether balance affects disbursement of federal disaster loans

May 2, 2018

Greenpeace will also be sending a brigade to help deliver sustainable resources to the island, the Climate Justice Alliance and UPROSE say in a joint release.

ConnectRelief creates storm-struck-Puerto Rico database to relay needs



CONNECT RELIEF

Platform details needs of specific communities

CB Caribbean Business

1



Puerto Rico Gov't Reminds Workers About Its Voluntary Resignation Program

Eligible employees of the Retirement System and Economic Development...

May 2, 2018

"Greenpeace is honored to play a role in ensuring a just recovery for the victims of climate catastrophe in Puerto Rico," said Annie Leonard, executive director of Greenpeace USA. "People continue to suffer and the Trump administration has left them behind in favor of malicious tweets. If the U.S. government won't step up to properly assist with recovery, the people will rebuild in a way that puts climate justice at the forefront."

The #OurPowerPR campaign's mission is to deliver critical rebuilding supplies and expertise to rural Puerto Rico communities affected by Hurricane Maria's devastating impact. Besides Climate Justice Alliance, UPROSE and Greenpeace, other organizations involved in the effort include Organización Boricua, It Takes Roots (Indigenous Environmental Network, Right To The City, Grassroots Global Justice Alliance, Climate Justice Alliance), WhyHunger, USFSA, Grassroots International, the Ruckus Society, Just Transition Alliance, Movement Generation, Solutions Project, the LEAP, with the support of Wallace Global Fund, the Center for Earth, Energy and Democracy (CEED), Solutions Project, Solidaire Just Fund Portal, Rose Foundation, Underdog Fund and others.

For more information, visit www.ourpowercampaign.org and www.greenpeace.org.



- f
- Twitter
- 8
- P
- in



Cheap Flights \$103 just for today Compare & Save up to 75% with Jetcost!

Close icon

climate change Greenpeace Hurricane Maria

RELATED POSTS

- ACT UP! - Compensation Situation In Puerto Rico, USA
- ACT UP! - Compensation For Hurricane Maria Survivors
- ECMA - Free Transitional Marketing Assistance
- Bill Would Allow FEMA To Consider Other Occupants
- Proving Right To Property