

Dura oposición en el Congreso ante pedido de dispensa de las normas de cabotaje

Buscan bloquear la solicitud sometida por el gobierno de la isla

viernes, 8 de febrero de 2019 - 12:00 AM

Por José A. Delgado Robles



El Comité de Transportación e Infraestructura de la Cámara federal busca bloquear la dispensa que solicitó el gobierno de Puerto Rico para transportar gas natural en barcos no estadounidenses. ([Xavier J. Araújo Berrios](#))

Washington - Los esfuerzos del gobierno de Puerto Rico por lograr una dispensa administrativa parcial de 10 años en las normas federales de cabotaje han chocado -en las últimas horas- con la presión activa del liderato del **Comité de Transportación e Infraestructura** de la **Cámara de Representantes de EE.UU.**

Por décadas, el Congreso ha frenado medidas que busquen hacer cambios significativos a esas normas, reguladas por la **ley Jones** de 1920 y que obligan al transporte de carga marítima entre

Estados Unidos y Puerto Rico en barcos de bandera, propiedad, fabricación y tripulación estadounidenses.

Pero, en momentos en que el gobierno de Puerto Rico ha solicitado una dispensa al gobierno de Donald Trump, para transportar gas natural entre puertos de EE.UU. y la isla en barcos no estadounidenses, el liderato del Comité de Transportación e Infraestructura también busca bloquearla.

“Pensamos que no existen razones válidas de defensa nacional para respaldar esta solicitud de exención de la ley Jones para Puerto Rico, especialmente por un período de 10 años”, indicaron el presidente del Comité, el demócrata **Peter DeFazio** (Oregón), y el portavoz republicano **Sam Graves** (Misuri), en una carta a la secretaria de Seguridad Interna, **Kirstjen M. Nielsen**.

La carta, divulgada el miércoles en la noche, está suscrita también por el presidente del subcomité de la **Guardia Costera y Transportación Marítima**, el demócrata **Sean Patrick Maloney** (Nueva York), y el portavoz republicano de esa subcomisión, el republicano **Bob Gibbs** (Ohio).

El bipartidismo de la carta del liderato del comité a cargo del tema de las normas de cabotaje no es nuevo. Mientras los congresistas republicanos suelen ser solidarios con los navieros, los demócratas lo son con los sindicatos que se oponen a derogar o enmendar la ley.

En diciembre, el gobernador **Ricardo Rosselló Nevares** presentó a los departamentos de Seguridad Interna y Defensa solicitudes para obtener una dispensa de 10 años en las normas federales de cabotaje. El gobierno de la isla busca que se permita transportar gas natural en barcos no estadounidenses entre los puertos de EE.UU. y de la isla, de cara a lo que propone sea una transformación del sistema eléctrico.

Para lograr una exención, según expertos, el gobierno tiene que demostrar que esa petición es una necesidad para la seguridad nacional estadounidense.

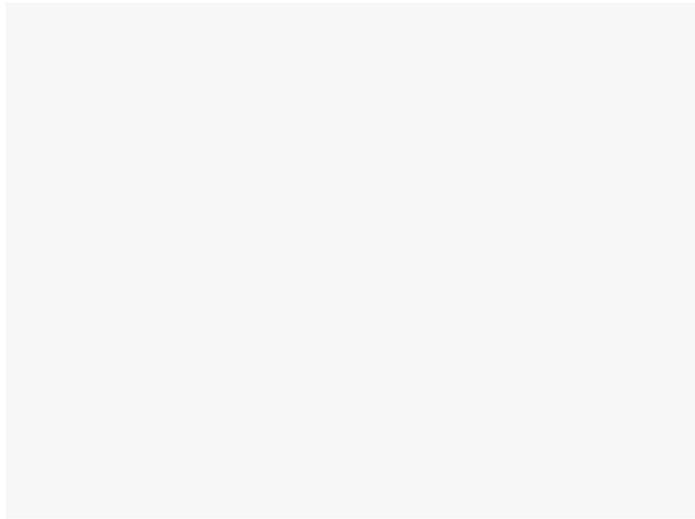
El gobierno de Puerto Rico ha insistido en que no hay barcos estadounidenses que permitan el transporte continuo de gas natural, cuyo uso proyectan expandir en los próximos años.

Los líderes del Comité de Transportación e Infraestructura advirtieron, en su carta a Nielsen, que “incluso en aquellos casos en que la Secretaría de Seguridad Nacional puede considerar una exención basada en el mismo pretexto de defensa nacional, debe considerar otra información y condiciones adicionales, como la disponibilidad de buques con bandera de los Estados Unidos”.

En septiembre pasado, la **Junta de Energía de Estados del Sur** consideró aprobar, pero luego enterró, una posible resolución de apoyo a los esfuerzos de Puerto Rico.

Tan recientemente como la semana pasada, el secretario de Estado de Puerto Rico, **Luis Rivera Marín**, dijo que tuvo reuniones con los departamentos de Seguridad Interna y Defensa en torno a la solicitud presentada por el gobernador en diciembre pasado.

PUBLICIDAD



Pero, ayer, ni La Fortaleza ni Rivera Marín ni la **Administración de Asuntos Federales de Puerto Rico** (Prfaa) quisieron comentar la carta de la jefatura del Comité de Transportación. “De momento, no tenemos comentarios”, dijo **Pedro Cerame**, portavoz de Prfaa.

Hasta anoche, tampoco había ofrecido declaraciones la comisionada residente en Washington, **Jennifer González**, quien ahora es parte del Comité de Transportación e Infraestructura.

El documento sometido en diciembre por el gobernador no ha sido divulgado públicamente a pesar de que **El Nuevo Día** y organizaciones comerciales lo han solicitado.

Al salir de la reunión de organización del comité, el congresista demócrata **Adriano Espaillat** (Nueva York), cercano a los temas de Puerto Rico, dijo que no había visto la carta del liderato de la comisión, pero que estudiará “cuáles son las necesidades de Puerto Rico”.

“Como cuestión de política pública, no hacemos comentarios sobre la correspondencia del Congreso. Le responderemos según corresponda”, indicó, por su parte, Tyler Houlton, secretario de Prensa del Departamento de Seguridad Interna.

Tras el **huracán María**, el gobierno de Trump otorgó una dispensa de 10 días.

A las organizaciones que han impulsado la exención de Puerto Rico de las normas federales de cabotaje -que consideran que el transporte de carga en barcos estadounidenses eleva el precio de los alimentos y otros productos-, no les sorprendió la oposición que surge desde el Congreso a una dispensa temporal y limitada.

“Esa ha sido la postura histórica de ese comité controlado por los intereses (a favor de las restricciones en las normas de) cabotaje”, indicó Manuel Reyes Alfonso, vicepresidente ejecutivo de la Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA).

Kenneth Rivera, presidente de la Cámara de Comercio, mientras, sostuvo que “siempre ha habido una resistencia severa y devastadora” de parte del Congreso a abrir el transporte de carga marítima a barcos no estadounidenses. “No dan ni espacio para dialogar”, sostuvo.

Tanto Reyes Alfonso como Rivera lamentaron que el documento presentado por el gobierno de Puerto Rico no se haya hecho público.

Para la Asociación de Navieros de Puerto Rico, “este asunto no es de seguridad nacional”, como habría argumentado el gobierno de Rosselló.

“Lo correcto hubiese sido buscar el mecanismo que permita (una exención) a través de una consideración económica”, dijo Eduardo Pagán, presidente de la Asociación y gerente general de Tote Maritime.

Pagán recordó que en 2012, cuando se debatía aún el abortado proyecto del Gasoducto, el gobierno de Luis Fortuño obtuvo una dispensa específica para el uso de tres barcos extranjeros. La dispensa, sin embargo, nunca se utilizó debido a la cancelación del proyecto.

A MIDA, por lo menos, le parece importante que se haya confirmado que la solicitud fue presentada y que los congresistas indicaran “expresamente que la administración Trump está ‘considerando aprobar’ la solicitud”.

“Este lenguaje es bien revelador porque pudo haber dicho meramente que la administración estaba ‘considerando’ la solicitud. Más aún, en sus propios argumentos justifican la exención al mencionar que una de las consideraciones en la evaluación debe ser la disponibilidad de barcos de bandera estadounidense lo cual entendemos es precisamente el argumento del gobierno; que en este momento esos barcos no existen”, sostuvo Reyes Alfonso.