

Barajan opciones en Washington para normas de cabotaje

Discuten cambios en el transporte marítimo que podrían beneficiar a Puerto Rico

viernes, 7 de diciembre de 2018 - 12:00 AM

Por José A. Delgado



Los reclamos a favor de la derogación o enmienda de las normas de cabotaje suelen ser ignorados en el Congreso. (GFR Media)

Washington - Keli'l Akina, presidente del Grassroot Institute of Hawaii, propuso ayer combatir las normas federales de cabotaje con una enmienda para que se excluya del estatuto el requisito de que los barcos sean construidos en Estados Unidos.

“Hay que buscar (una nueva) estrategia”, dijo Akina en una conferencia del grupo de estudio Instituto Cato, de tendencia libertaria –como su organización hawaiana–, para promover la derogación de la Ley Jones de 1920, que regula las normas federales de cabotaje.

Akina considera que una enmienda para permitir que barcos fabricados en otros países puedan transportar carga entre puertos bajo jurisdicción de EE.UU. –siempre y cuando cumplan con los otros requisitos: propiedad, bandera y tripulación estadounidenses–, facilitaría la presión ante el gobierno federal.

“Permitiría a las compañías de transporte marítimo de EE.UU. comprar barcos de aliados como Japón y Corea. Esto eliminaría gran parte de la fuerza del argumento de la seguridad nacional... También fracturaría la oposición de los sindicatos, ya que no supondría una amenaza sustancial para los trabajadores”, agregó.

Para el vicepresidente ejecutivo de la **Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos (MIDA)** de Puerto Rico, Manuel Reyes, uno de los panelistas de la conferencia, eliminar el requisito de construcción en EE.UU. es un asunto que han planteado sin éxito a los navieros.

“Sería un adelanto importante. Deberían los navieros ser los primeros en apoyar esa propuesta, pues les reduce costos. Pero, todos los sectores (de la industria) están unidos” y se defienden los unos a los otros, sostuvo Reyes.

Los reclamos a favor de la derogación o enmienda de las normas de cabotaje suelen ser ignorados en el Congreso, donde los republicanos son solidarios con los navieros y los demócratas, con las uniones de trabajadores.

En su presentación, Reyes reafirmó su llamamiento para que el Departamento de Justicia de EE.UU, la Comisión Federal de Comercio o comités de lo Jurídico del Congreso – ante lo que considera es falta de fiscalización del Departamento de Transportación-, examinen a fondo los costos del transporte de carga por mar y las características “anticompetitivas del mercado”.

Reyes insistió en que no se conoce si hubo ajustes luego que entre 2003 y 2008, el Departamento de Justicia de EE.UU. determinó que empresas navieras violaron las normas antimonopolios al fijar sus precios Puerto Rico, ni la industria ofrece datos que permitan un estimado preciso del costo actual de la transportación marítima.

“Son un oligopolio que no es supervisado”, sostuvo Reyes, al indicar que para una isla como Puerto Rico “no hay un servicio más esencial que el transporte marítimo”.

El gobierno de Puerto Rico no estuvo representado en el evento. “El gobierno de Puerto Rico está dividido. La posición del (Ejecutivo) es en contra (del estatuto), pero la comisionada (Jenniffer González) no ha estado apoyando esa postura”, dijo Reyes.

Aunque el gobierno de Ricardo Rosselló y la comisionada González han coincidido en favorecer una dispensa administrativa al gobierno de Donald Trump para que se exima temporalmente de las normas de cabotaje el transporte de gas natural entre EE.UU. y Puerto Rico, no se conoce que se haya hecho la petición formal.

“Si todo el mundo viene con el mismo mensaje, es más fácil”, indicó Kenneth Rivera, presidente de la Cámara de Comercio.

Los panelistas cuestionaron los argumentos de los que defienden, un siglo después, una medida proteccionista que, de acuerdo al consenso de las investigaciones y la experiencia de los exportadores e importadores, tiene un alto costo para la economía de Puerto Rico.

Los expertos coincidieron también en que no hay barcos construidos en EE.UU. disponibles para transportar gas natural entre los puertos estadounidenses.

Daniel Griswold, del Mercatus Center de la Universidad George Mason, dijo que exigir que los tripulantes de los barcos sean ciudadanos estadounidenses, argumento que sostiene que tiene que ver con la seguridad nacional de EE.UU., “es discriminatorio en contra de personas que residen aquí legalmente”.

Griswold sostuvo que esa exigencia no se hace a la industria aérea y ni siquiera para ingresar a las Fuerzas Armadas. Mencionó, además, que la exigencia obvia la cantidad de marinos que no son estadounidenses que llegan en barcos extranjeros EE.UU. y hasta el número de ciudadanos de este país que han sido imputados de colaborar con el grupo terrorista Estado Islámico.