POLÍTICA

Instituto Cato ofrece conferencia sobre las normas federales de cabotaje

El evento servirá de recordatorio al gobierno federal de los reclamos pendientes a favor de la derogación o enmienda de la Ley Jones de 1920

lunes, 3 de diciembre de 2018 - 12:00 AM

Por José A. Delgado Robles

La experiencia apunta a que es más alto el costo del transporte de carga en barcos de matrícula estadounidenses entre los puertos de EE.UU. y Puerto Rico, que en embarcaciones internacionales. (Xavier J. Araújo Berríos)

Washington - El **Instituto Cato** - un grupo de estudio de filosofía libertaria-, **llevará a cabo el jueves en Washington una conferencia de todo el día sobre las normas federales de cabotaje**, un evento que servirá de recordatorio al gobierno federal de los reclamos pendientes, principalmente desde Puerto Rico y Hawai, a favor de la derogación o enmienda de la **Ley Jones** de 1920.

En momentos en que el **Congreso** sigue sin voluntad política para atender el asunto y el gobierno de Puerto Rico aún baraja la posibilidad de pedir una exención administrativa para el transporte de productos energéticos, el vicepresidente ejecutivo de la **Cámara de Mercadeo, Industria y Distribución de Alimentos** (MIDA), **Manuel Reyes**, **exhortará en el evento a buscar alternativas y echar a un lado "la hipocresía de ignorar los efectos de las contradicciones de política pública que recientemente han magnificado los efectos negativos de la Ley Jones"**.

En una presentación inicial que publicó el grupo de estudio, **Reyes abogó por fortalecer la fiscalización de los "oligopolios" que controlan el mercado de transporte marítimo entre Puerto Rico y Estados Unidos**, que considera es mucho más baja que la que se hace de los barcos internacionales.

La experiencia de los comerciantes, un análisis de la **Reserva Federal de Nueva York** y estudios hechos en la isla, apuntan a que es más alto el costo del transporte de carga en barcos de matrícula, bandera, propiedad y tripulación estadounidenses entre los puertos de EE.UU. y Puerto Rico, que en embarcaciones internacionales.

Otro estudio financiado por la Sociedad Marítima Americana alegó recientemente que el estatuto beneficia a la economía puertorriqueña.

Pero, Reyes destacó que debido a que no se requiere a las empresas navieras divulgar información sobre los contratos privados, "no hay estadísticas públicas confiables sobre los costos actuales del transporte de Estados Unidos a Puerto Rico".

Reyes, cuya organización impulsa la eliminación de la Ley Jones de 1920, sostuvo que conocer con precisión los costos de las normas federales de cabotaje "es de suma importancia para una isla que depende de este tráfico, y su ausencia en realidad es utilizada por los sectores de la Ley Jones para hacer todo tipo de acusaciones descabelladas basadas en 'datos confidenciales' a los que solo ellos tienen acceso".

El vicepresidente ejecutivo de MIDA acentuó en su presentación escrita que después del **Departamento de Justicia de EE.UU.** acusar a empresas navieras de violar las normas antimonopolios al ponerse de acuerdo sobre los precios de sus negocios en Puerto Rico entre 2003 y 2008, la misma falta de transparencia impide conocer si se hicieron ajustes posteriormente.

Reyes exhortó, en ese sentido, a otorgar a la Comisión Federal de Comercio y al Departamento de Justicia estadounidense la responsabilidad que ahora tiene el Departamento de Transportación para evaluar las características anticompetitivas de los mercados.

Para Reyes, eso tendría que complementarse "con la presentación obligatoria de contratos de servicios privados que proporcionen a cualquier agencia los datos necesarios para cumplir con sus objetivos legales".

"Estos hallazgos y estadísticas deben publicarse con el fin de brindar transparencia a los mercados y permitir a los (importadores y exportadores) negociar mejor sus tarifas, o incluso ser capaces de defenderse utilizando reclamos privados antimonopolio si están respaldados por los hechos publicados", agregó Reyes.

PUBLICIDAD

Advirtió además que con el tiempo los transportistas estadounidenses, mientras defienden una ley proteccionista a capa y espada, optan por barcos internacionales, "a menos que tengan una carga garantizada o un mercado cerrado como es el caso de Puerto Rico, Alaska y Hawai".

Pero, para las jurisdicciones como Puerto Rico, dijo, “la clara falta de competitividad de la flota de la Ley Jones se traduce directamente en la falta de competitividad de sus propias economías”.

En Puerto Rico ha habido un consenso durante las pasadas dos décadas a favor de una exención plena o parcial de las normas de cabotaje, que son defendidas en el Congreso tanto por republicanos, solidarios con las empresas navieras, como por los demócratas, que tienen como aliados a los sindicatos asociados a la industria.

La conferencia del Instituto Cato reunirá a una quincena de panelistas.

Para **Brian Riley**, director de la **Iniciativa de Libre Comercio** de la organización **National Taxpayers Union**, **el argumento de que una tripulación estadounidense fortalece la seguridad nacional es realmente “una táctica de miedo”**.

“Con o sin la Ley Jones, es ilegal que alguien trabaje en los Estados Unidos sin una tarjeta de residente permanente, un permiso de trabajo o una visa relacionada con el empleo”, indicó Riley en su presentación escrita.

Ted Loch-Temzelides, profesor de Economía de **Rice University**, argumentó, por su parte que **la eliminación de las normas federales de cabotaje tendría un efecto negativo sobre la industria relacionada al transporte de carga en camiones y trenes**.

“Quizá más importante para nuestro enfoque es que la industria marítima nacional, al menos al principio, muy probablemente no sea competitiva, dada su estructura de costos más alta, lo que llevará a una disminución en el tamaño de la flota doméstica, pues las empresas nacionales más eficientes y de bajo costo podrán competir”, afirmó.