



2 de diciembre de 2020

Hon. Ramón Luis Rivera Cruz
Presidente
Comité de Transición Entrante

Hon. Raúl Márquez Hernández
Presidente
Comité de Transición Saliente

Re: Transición Gubernamental 2020-2021

Estimados:

En cumplimiento con las disposiciones aplicables de la Ley Núm. 197-2002, según enmendada, mejor conocida como la *Ley para Regular el Proceso de Transición del Gobierno de Puerto Rico*, la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico tiene el honor de presentar a este distinguido Comité su ponencia respecto al *Informe de Transición Gubernamental 2020-2021*.

La Autoridad de los Puertos de Puerto Rico (en adelante, “Autoridad”) es una corporación pública del Gobierno de Puerto Rico creada al amparo de la Ley Núm. 125 de 7 de mayo de 1942, según enmendada, conocida como la *Ley de la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico*. La referida corporación pública fue creada originalmente como la Autoridad de Transporte de Puerto Rico, bajo la dirección de un Administrador General que le respondía directamente a una Junta de Directores.



La Autoridad comenzó sus actividades con la operación del servicio de autobuses que servía la zona metropolitana de San Juan. En 1946, le fueron transferidas las propiedades y funciones de la Junta del Puerto de San Juan y se creó la División de Puertos y Muelles. De esta forma, la Autoridad inició su función como operadora de las instalaciones portuarias para el comercio exterior. En 1947, se creó la División de Aeropuertos y la Autoridad se hizo cargo de varios aeropuertos regionales de la Isla. Además, comenzó a operar, mediante contrato de arrendamiento con la Marina de los Estados Unidos, el Aeropuerto de Isla Grande, la única instalación que prestaba servicios de transportación aérea al exterior. En ese mismo año, la autoridad adquirió también las propiedades de la Junta del Puerto de Arecibo.

En 1950, mediante el Plan de Reorganización Núm. 10, las funciones de su Junta de Directores fueron transferidas al Administrador de Fomento Económico, por lo que la Autoridad quedó adscrita a dicha entidad. Posteriormente, en 1955, mediante la Ley Núm. 17 de 19 de abril de 1955, se cambió el nombre de dicha agencia a la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico.

Posteriormente y en virtud de las disposiciones contenidas en la Ley Núm. 151 de 28 de junio de 1968, según enmendada, conocida como la *Ley de Muelles y Puertos de Puerto Rico*, le fueron conferidas a la Autoridad las funciones de reglamentar la navegación y el tráfico en las aguas navegables de Puerto Rico, en sus puertos y muelles, y el uso de terrenos en las zonas portuarias.

Por disposición del Plan de Reorganización Núm. 6 de 1971, la Autoridad fue adscrita al nuevo Departamento de Transportación y Obras Públicas (“DTOP”) hasta 1973, cuando la misma pasó a ser dirigida por una Junta de Directores, a la cual se le transfirieron los poderes, facultades y funciones ejercidas por el Secretario del DTOP. Desde 1975 hasta 1989, la Autoridad volvió a estar bajo el DTOP.

Hoy día, la Autoridad es dirigida por un Director Ejecutivo y una Junta de Directores que fue instaurada mediante la Ley Núm. 65 de 17 de agosto de 1989. Los miembros que la integran son:



el Secretario del DTOP, quien la preside; el Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, el Director Ejecutivo de la Compañía de Fomento Industrial, la Directora Ejecutiva de la Compañía de Turismo y un representante del interés público.

Con este preámbulo en mente, abordemos en segundo término la estructura organizacional de la Autoridad, así como los propósitos, encomiendas y aciertos de dichas unidades.

Dirección de Administración

La Oficina de Administración responde directamente al Director Ejecutivo de la Autoridad y tiene la responsabilidad de planificar, dirigir, coordinar y supervisar todas las funciones relacionadas a la política pública administrativa de Recursos Humanos, Compras y Subastas, Servicios Generales, Sección de Propiedad, entre otras. Además, brinda apoyo y coordinación de servicios para todas las dependencias de la Autoridad.

Entre las áreas adscritas a la Dirección de Administración, cabe destacar el importante rol de la Oficina de Recursos Humanos en preparar y custodiar la data necesaria para tener una “radiografía” certera del capital humano de la Autoridad. Sobre el particular, precisa resaltar en primer término que la Autoridad cuenta actualmente con 448 empleados distribuidos del siguiente modo entre las dependencias de la Autoridad:

- Oficina Director Ejecutivo/Subdirector = 10
- Oficina Director Ejecutivo Auxiliar en Administración= 3
- Oficina del Asesor Legal General= 10
- Desarrollo y Mantenimiento de Sistemas = 12
- Oficina de Comunicaciones y Prensa = 4
- Oficina de Recursos Humanos y Asuntos Laborales = 22
- Oficina Compras y Subastas = 5
- Oficina Seguridad General = 26



- Oficina Desarrollo Económico = 33
- Oficina Servicios Generales = 41
- Gerencia Marítima = 96
- Gerencia Aeroportuaria = 163
- Ingeniería y Construcción = 23

De estos puestos, 17 son adscritos al servicio de confianza, 154 son gerenciales y 277 son unionados. Las organizaciones obreras reconocidas en la Autoridad son la Hermandad de Empleados de Oficina, Comercio y Ramas Anexas (“HEO”) (222 empleados) y la Unión de Empleados de Muelles (“UDEM”) (56 empleados).

Con 448 empleados, el capital humano en la Autoridad se ha visto significativamente reducido en comparación con los pasados años. A modo ilustrativo, para el año 2010, la Autoridad contaba con 1,072 empleados, lo que representa un déficit de sobre 700 vacantes al presente. Igual reducción se percibe en el servicio de confianza. Para el 2008, la Autoridad contaba con 23 empleados en el servicio de confianza y, en el 2012, con 19. Según reseñado, actualmente la Autoridad opera con 17 funcionarios en el servicio de confianza.

Por otro lado, la distribución de edad del capital humano de la Autoridad es el siguiente:

- 20 a 29 años = 3
- 30 a 39 años = 37
- 40 a 49 años = 152
- 50 a 59 años = 187
- 60 a 69 años = 63
- 70 a 80 años = 6



De este capital humano, 174 empleados son elegibles al programa de retiro incentivado instituido bajo la Ley Núm. 80-2020, conocida como la *Ley del Programa de Retiro Incentivado y de Justicia para Nuestros Servidores Públicos*.

Dirección de Desarrollo Económico y Finanzas

La Dirección de Desarrollo Económico y Finanzas (en adelante, “Oficina de Desarrollo Económico”) es la encargada de mantener en funcionamiento las operaciones en las siguientes divisiones adscritas: Negociado de Finanzas, Sección de Facturación, Crédito y Cobros, Contabilidad, Pagos, Nóminas, Presupuesto y Asuntos Tarifarios.

Durante este último cuatrienio (2016-2020) nos han afectado diferentes fenómenos de fuerza mayor como los huracanes Irma, María y, en el año en curso, terremotos y la pandemia causada por el virus SARS-CoV-2 (“COVID-19”). Antes de la pandemia del COVID-19, la Autoridad anticipaba generar ingresos operacionales de aproximadamente \$110,330,301 al cierre del año fiscal 2019-2020. No obstante, a causa del COVID-19 al cierre del año fiscal 2019-2020, la Autoridad dejó de percibir alrededor de \$12M. La merma en ingresos responde, en gran medida, a la consabida disminución en las operaciones aéreas y marítimas, entiéndase, reducción de pasajeros en vuelos y cruceros.

El COVID-19 ha afectado a más de 61 millones de personas y más de 1.5 millones de muertes a nivel mundial. La Autoridad ha estado implementando por los pasados meses medidas cautelares y de prevención para proteger a nuestros empleados, visitantes y eventuales pasajeros en cada una de nuestras instalaciones portuarias.

El mayor logro de prevención de contagios en nuestros aeropuertos regionales, y que sin duda alguna ha salvado múltiples vidas, fue la obtención de una dispensa histórica por parte del Departamento de Traspotación de los Estados Unidos (“DOT”, por sus siglas en inglés), que nos permitió limitar la llegada de pasajeros en los aeropuertos de Aguadilla y Ponce. Los referidos aeropuertos son los únicos en nuestro sistema de aeropuertos regionales en tener la certificación



“Part 139” por parte de la Agencia Federal de Aviación (“FAA”, por sus siglas en inglés).¹ Dicha certificación nos permite poder recibir vuelos de pasajeros comerciales a través de líneas aéreas como: Jet Blue, Spirit Airlines y United Airlines, entre otras.

Reconociendo que el cierre de aeropuertos federalizados y el espacio aéreo de los Estados Unidos recae exclusivamente en el Gobierno Federal, el 21 de marzo de 2020 la Gobernadora de Puerto Rico cursó una carta al FAA solicitando que: (1) los vuelos comerciales de pasajeros lleguen al únicamente al aeropuerto Luis Muñoz Marín (“LMM”); (2) que los vuelos de aviación general solo lleguen en tres aeropuertos y no nueve; y (3) que se prohíba la entrada de vuelos de pasajeros provenientes de los llamados *hotspots*. El 23 de marzo de 2020, el FAA concedió la petición para que los vuelos comerciales de pasajeros solo lleguen al aeropuerto LMM y que los vuelos de aviación general solo lleguen a tres (3) aeropuertos en vez de nueve (9). En virtud de esa concesión histórica, los aeropuertos de Ponce y Aguadilla no reciben vuelos comerciales de pasajeros actualmente.

Es importante destacar que ningún otro estado o territorio de la nación ha recibido una concesión de esta naturaleza. De igual forma, el alcalde de la ciudad de Miami, Florida, y el Gobernador de Nueva York, hicieron expresiones para cerrar sus aeropuertos y no recibieron ninguna autorización del Gobierno Federal a esos efectos. De igual modo, es meritorio señalar que el DOT y el FAA no preceptuó una fecha cierta para la reapertura de los aeropuertos de Ponce y Aguadilla. Queda a la total discreción del Gobierno de Puerto Rico decidir cuándo dichos aeropuertos pueden iniciar operaciones de pasajeros en vuelos comerciales.

¹ *14 CFR Part 139 requires FAA to issue airport operating certificates to airports that: Serve scheduled and unscheduled air carrier aircraft with more than 30 seats; Serve scheduled air carrier operations in aircraft with more than 9 seats but less than 31 seats; and The FAA Administrator requires to have a certificate. (https://www.faa.gov/airports/airports_safety/part139_cert/what-is-part-139/)*

No obstante, el 7 de abril de 2020, la Gobernadora envió una segunda carta al Administrador del FAA solicitando prohibir vuelos provenientes de ciudades catalogadas como *hotspots*. El 21 de mayo de 2020, la petición fue denegada. Ante el aumento de casos en estados como Florida y Texas, el 16 de julio de 2020 la Gobernadora cursó una tercera carta, pero esta vez a la Hon. Elaine Chao, Secretaria del DOT. En esta carta, se solicitó que el FAA prohibiera vuelos provenientes del estado de la Florida, Texas y eventuales ciudades catalogadas como *hotspots*. Dicha petición fue denegada por no ser cónsona con la política pública del presidente de Estados Unidos, Donald J. Trump.

Sin embargo, la Autoridad ha sido diligente en realizar las inversiones necesarias para adaptar los aeropuertos de Ponce y Aguadilla a los mejores estándares de salubridad de la industria ante esta lamentable y luctuosa situación de la pandemia del COVID-19. Ejemplo de esto fue la instalación de cámaras y tecnología infrarroja para la detección de pasajeros febriles. De la misma manera, se instaló un sistema comprensivo de rotulación y señalización para continuar instruyendo sobre el nuevo código de conducta social ante esta pandemia. Finalmente, se ha establecido un plan riguroso de limpieza y desinfección en todas nuestras instalaciones.

Debido a estas medidas salubristas que hemos establecido en los aeropuertos de Ponce y Aguadilla, nos sometimos al escrutinio de una de las organizaciones más prestigiosas de operadores de aeropuertos a nivel global, *Airport Council International* (“ACI”). ACI estableció un programa de certificación con los mejores estándares y prácticas a nivel global para el manejo del COVID-19, con el propósito de que los aeropuertos participantes pudieran adoptar dichas prácticas en sus operaciones y estar mejor situados para velar por la salud de sus empleados y visitantes. Con mucho beneplácito y alegría, el 26 de noviembre del año en curso, recibimos las certificaciones correspondientes para ambos aeropuertos. Esto significa que nuestros dos aeropuertos están debidamente certificados y forman parte del limitado grupo de aeropuertos a nivel mundial con dicha certificación.

Con relación a los muelles cruceros, a pesar de que el *Centers for Disease Control and Prevention* (“CDC”) emitió un “*No-Sail Order*” el 14 de marzo de 2020 y recientemente emitió



un “*Conditional Sail-Order*”, la Autoridad ha estado habilitando los muelles turísticos para una posible reanudación de viajes cruceros para finales del primer trimestre del año 2021. Consecuentemente, la Autoridad ha preparado un protocolo, en discusión con las propias líneas de cruceros, para su eventual reinicio de operaciones.

Finalmente, es importante señalar que la decisión de la reanudación de vuelos comerciales en los aeropuertos de Ponce y Agudilla, así como la autorización para que la Isla reciba barcos cruceros con pasajeros, depende de una determinación afirmativa por parte del Secretario de Salud y el Gobernador de Puerto Rico.

Ahora bien, como parte de los esfuerzos de mitigación ante esta situación, la Autoridad se ha visto obligada a pagar exclusivamente aquellos gastos esenciales. Entre tales gastos, figuran el pago de nómina de empleados y beneficios de plan médico, servicios de seguridad privada y la adquisición de materiales y servicios necesarios para combatir y evitar la propagación del COVID-19 en las instalaciones de la Autoridad.

Cabe señalar que, conforme a los pronósticos clínicos presentes, existe una alta probabilidad de que la referida crisis de salud pública continúe presente, ello implicando para la Autoridad la continuidad en su pérdida de ingresos. A tales efectos, durante el primer trimestre del año fiscal en curso, entendiéndose del 1 de julio de 2020 al 30 de septiembre de 2020, se dejó de percibir alrededor de unos \$7.8M en ingresos. Esto implica que, de continuar la tendencia, se proyecta una pérdida de ingresos de \$31.1 millones al cierre del año fiscal 2020-2021. Dicha pérdida de ingresos de \$31.1 millones se computa de la siguiente manera:

De las operaciones del Negociado Marítimo, particularmente de los muelles turísticos, se estima una pérdida adicional de 21.8 %, mientras que, para el Negociado de Aviación, sobre todo en vuelos de pasajeros, la pérdida se estima en 9.5 %.



Por otro lado, continuamos con nuestro compromiso con las agencias fiscales de evaluar semanalmente en conjunto y observar con más certeza la situación que atravesamos para poder así tomar decisiones informadas y eficaces referente a nuestras operaciones. En la medida posible, la Autoridad seguirá aumentando las medidas de observación del flujo de ingresos y egresos continuando con el ejercicio de administrar un presupuesto balanceado tomando aquellas acciones de control de gastos que sean necesarias.

Actualmente, el último estado auditado es del año 2017. Los estados correspondientes a los años 2018, 2019 y 2020 están en su etapa preliminar debido a los procesos establecidos por el GASB 68. Además, la Autoridad esta en cumplimiento con los informes requeridos por la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal del Gobierno de Puerto Rico (“AAFAF”) y el *Financial Oversight and Management Board for Puerto Rico* (“FOMB”) que incluyen, entre otros asuntos, monitoreo de liquidez, *Cash Flow Out*, cuentas a pagar y cobrar, y reportes de ahorros e implementación.

Finalmente, en torno a los Programas de Transición Voluntaria (“PTV”) y su implementación, desde el periodo de 2017 al presente, el mismo refleja un ahorro de nómina y costos relacionados de \$3.9M. Actualmente sometimos un planteamiento para el pareo y asignación de fondos estatales para dos (2) proyectos de mejoras capitales subsidiados con fondos federales que ascienden a \$146.3 millones.

Dirección de Planificación, Ingeniería y Construcción

La Dirección de Planificación, Ingeniería y Construcción (en adelante, “Oficina de Ingeniería”) se ocupa de mantener, rehabilitar, desarrollar y aumentar la infraestructura y capacidad operacional de los aeropuertos regionales, así como los muelles de carga y turismo. Asimismo, la Oficina de Ingeniería tiene la responsabilidad implementar y manejar el Programa de Mejoras Capitales (“PMC”). En términos generales, el PMC se ha planificado principalmente para trabajar proyectos de reparación, rehabilitación y reconstrucción de infraestructura existente.



PMC - Aeropuertos Regionales:

El PMC de los aeropuertos regionales se enfoca en la maximización del uso de los fondos federales otorgados bajo la tutela del *Airport Improvement Program* del FAA. Ordinariamente, dicho programa aporta un 90 % de participación en cada proyecto, aunque para algunos la aportación puede llegar a 95 %. No obstante, para el año fiscal federal 2020, mediante el *Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security Act* (“CARES Act”), el FAA otorgó el 100 % de participación en este programa, permitiendo a la Autoridad acelerar los diseños y subastas de varios proyectos en agenda que culminó con una cifra récord de obligaciones federales de \$26M. El ámbito de trabajo principalmente en estos proyectos es mejorar la condición de los pavimentos. Es menester señalar que estos pavimentos son la porción de infraestructura más importante para la operación de un aeropuerto, pues sin pistas y ante pistas es imposible mantener nuestras operaciones aéreas.

En el 2017, conforme a los estándares de FAA 150-5380-7B y la ASTM D 5340-98, la Autoridad completó un estudio de condición de pavimentos en las áreas de rodaje de aeronaves en todos sus aeropuertos regionales. El estudio incluyó el examen de pistas, ante pistas y andenes. Según estos estándares previamente identificados, la condición de los pavimentos se mide por el parámetro “Pavement Condition Index” (“PCI”). En nuestros aeropuertos regionales, el *Overall Pavement Condition Index* fue el siguiente:

Arecibo (ABO)	Aguadilla (BQN)	Culebra (CPX)	Mayagüez (MAZ)	Ponce (PSE)	Ceiba (RVR)	Isla Grande (SIG)	Vieques (VQS)	Humacao (X63)
82	58	54	48	68	66	60	60	43

El PCI promedio total de todo el sistema fue de 60, lo que refleja una condición significativamente crítica. El PMC ha incluido todos los estudios, diseños, subastas y contrataciones necesarias para aumentar estos índices a una condición aceptable, maximizando la utilización de los fondos federales otorgados. Durante nuestra gestión, también se encontró que muchos de los instrumentos



de navegación aérea necesarios para una operación segura estaban en estado crítico. Por tanto, varios de los proyectos subastados contemplan el reemplazo y actualización de estos sistemas. Se proyecta que, al completarse todos estos proyectos encaminados, la Autoridad contará con una infraestructura aérea en condición aceptable y mas segura para sus usuarios.

Por otro lado, es importante mencionar que el aeropuerto más importante que administra la Autoridad, el aeropuerto Rafael Hernández de Aguadilla, tiene serios problemas estructurales en la integridad de su pista. La legislación H.R. 1625, firmada en el 2018 por el presidente Donald J. Trump, asignó \$1 billón en fondos discrecionales adicionales al *Fiscal Year Supplemental Appropriation, Airport Improvement Program* de la FAA. El mismo facultó al Secretario de Transportación Federal para emitir subvenciones o *grants* a proyectos en aeropuertos, con prioridad a los aeropuertos no-primarios clasificados como “regionales” y que estuvieran fuera de las áreas metropolitanas. A estos efectos, en el 2018, la Autoridad sometió ante la consideración de la FAA el proyecto de reconstrucción de la pista. El mismo fue acogido por la referida agencia, condicionado a que se completaran varios estudios de rigor. La Autoridad satisfizo todos los requerimientos de la FAA, obteniendo la aprobación final para la otorgación de una subvención de \$24.5M para comenzar la primera fase de este proyecto.

Asimismo, el PMC también contempló varios proyectos con un objetivo de mejorar las facilidades de terminales en Isla Grande, Ponce y Vieques. Estos trabajos consisten en mejoras y reparaciones de daños ocasionados por el paso del huracán María. Otros proyectos incluyeron las reparaciones de verjas, techos, aires acondicionados, y equipo eléctrico.

PMC – Puertos Marítimos:

El PMC de los puertos marítimos, ha sido trabajado en su mayoría con fondos propios. El área marítima no cuenta con un programa federal recurrente por derecho o *entitlement*. El ámbito de trabajo de los proyectos desarrollados ha sido con el objetivo primordial de rehabilitar el



pavimento de los accesos de entrada y salida vehicular de los muelles de carga y adquirir nuevas defensas para la protección de los navíos y plataformas en los muelles de Puerto Nuevo.

El proyecto más abarcador del PMC Marítimo se encuentra en su fase final para reestablecer la operación del *Ferry* en el Muelle de Sardinas en la Isla Municipio de Culebra. Allí se completó la construcción de un nuevo muelle de carga auxiliar para permitir la reconstrucción paralela de este último.

Ante la falta de fondos federales, varios proyectos se han desarrollado bajo acuerdos colaborativos con empresas operadoras. En el área de cruceros, se trabajaron mejoras para adaptar muelles para el atraque de los barcos *Freedom of the Seas*, de Royal Caribbean y el *Epic* de Norwegian Cruise Line. Con la empresa Carnival, se trabajó el reemplazo de las defensas en el lado oeste del Muelle 4. Por igual, se trabajó un acuerdo con Ferries del Caribe para desarrollar un nuevo terminal de pasajeros en el Muelle 15 y, con la empresa Luis Ayala Colon, la pavimentación de ciertas áreas de andén de contenedores.

Tras el paso del huracán María, se coordinó con la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (“FEMA”, por sus siglas en inglés) y la *United States Maritime Administration* (“MARAD”) para realizar un estudio de la condición de toda la infraestructura de muelles en la Isla, presentando varias situaciones que deben ser atendidas. En síntesis, el resultado del estudio refleja varias condiciones que requieren de inversión sustancial. En los muelles de crucero, se contempla atender estas deficiencias mediante la contratación de Alianzas Público-Privadas. En búsqueda de opciones para poder realizar estas obras, también se aplicó para participar del programa *Community Development Block Grant* (“CDBG”) manejado por el Departamento de la Vivienda de Puerto Rico.

Finalmente, cabe destacar que el PMC incluye dos (2) proyectos para el mantenimiento y mejoras de los canales de navegación de la Bahía de San Juan, en coordinación con el Cuerpo de Ingenieros del Ejército de Estados Unidos (“USACE”). El dragado de mantenimiento se desarrolla incluyendo esta área dentro del contrato federal adjudicado por el USACE para dragar los canales de



navegación. Las mejoras a los canales de navegación (ensanche y profundización), también es desarrollado por el USACE y la Autoridad funge como el *local sponsor*.

Directorado de Gerencia Aeroportuaria

Con una plantilla de 163 empleados, el Directorado de Gerencia Aeroportuaria se ocupa de reglamentar y velar por el buen funcionamiento de los nueve (9) aeropuertos en Puerto Rico bajo la jurisdicción de la Autoridad, a saber:

- Aeropuerto Rafael Hernández, **Aguadilla**
- Aeropuerto Antonio Nery Juarbe, **Arecibo**
- Aeropuerto José Aponte de la Torre, **Ceiba**
- Aeropuerto Benjamín Rivera Noriega, **Culebra**
- Aeropuerto Hermenegildo Ortiz, **Humacao**
- Aeropuerto Fernando L. Ribas Dominicci, **Isla Grande**
- Aeropuerto Eugenio María de Hostos, **Mayagüez**
- Aeropuerto Mercedita, **Ponce**
- Aeropuerto Antonio Rivera Rodríguez, **Vieques**

El aeropuerto de Aguadilla es sin lugar a duda la instalación aeroportuaria más valiosa para la Autoridad en términos operacionales. Con una pista de 11,702 pies de largo por 200 de ancho, el aeropuerto recibe sobre 156 millones de libras de carga al año. Igual importancia tiene dicho aeropuerto en la transportación de pasajeros. A modo ilustrativo, previo a la pandemia del COVID-19, el aeropuerto de Aguadilla vio un incremento significativo de 51.3 % en el flujo de pasajeros entre los años 2017 al 2019. Para el 2017, la cifra en cuestión rondaba en 498,422 pasajeros mientras que, al finalizar el año natural 2019, el número ascendió a 753,996 pasajeros.

El aeropuerto de Aguadilla continúa siendo el sujeto de ambiciosos proyectos de mejoras. Entre estos, es forzoso resaltar la construcción de una nueva pista en dicho aeropuerto. Este proyecto



infraestructura es posiblemente uno de los más importantes y de mayor envergadura en Puerto Rico en los próximos treinta años. Allí se construirá una nueva pista de aterrizaje de once mil pies y la pista de aterrizaje actual se convertirá en un ante pista o *taxiway*. El costo del proyecto se estima en unos \$135M y la aportación estatal se estima en \$30M millones. La Autoridad recibió los primeros \$24.2M por parte del FAA para la fase inicial del proyecto.

Asimismo, cabe recordar que el 29 de abril del 2020, el DOT emitió la orden 2020-4-10, concediendo a Puerto Rico una exención de dos (2) años a las líneas aéreas internacionales para expandir la transferencia de carga y pasajeros internacionales en los aeropuertos de Aguadilla, Ponce y Luis Muñoz Marín en el municipio de Carolina.

Esta dispensa otorga una ventana legal en Puerto Rico para que las líneas aéreas internacionales tengan ciertos beneficios de transferencias de pasajeros y carga, independientemente de los beneficios otorgados como parte de los tratados bilaterales entre EE. UU. y el país de origen de la línea aérea internacional. Esto permitirá a estas líneas aéreas ser más eficientes y rentables en los aeropuertos de Puerto Rico.

La implementación de dicha dispensa requiere una campaña de educación, planificación, mercadeo y coordinación con las líneas aéreas internacionales, así como con los agentes, manejadores y emisores de carga local. Por su innegable potencial económico, para la Autoridad es prioridad que esta dispensa se renueve por dos años adicionales. Para maximizar la orden del DOT, se debe considerar de manera integral y eclética otros proyectos de infraestructura para aumentar la interconectividad como por ejemplo, proyectos de mejoras en las carreteras.

Ahora bien, los aeropuertos internacionales de Aguadilla y Ponce no son las únicas instalaciones en miras de desarrollo y mejoras. Para el año fiscal 2020, la Autoridad obtuvo de la FAA sobre la cantidad de \$26M en fondos federales para la realización de mejoras en siete aeropuertos regionales. Entre estas, figuran mejoras a los sistemas de ayuda visual de navegación en los aeropuertos regionales en Isla Grande, Arecibo, Mayagüez, Culebra, y Vieques. Además, estos últimos dos aeropuertos regionales, junto al Aeropuerto de Ceiba, verán la repavimentación de sus pistas y ante pistas.



En adición, la Autoridad se encuentra en las postrimerías de suscribir un contrato de operación y mantenimiento (“O&M”, por sus siglas en inglés) para la operación de los nueve aeropuertos regionales. Aunque el negocio jurídico en cuestión no consistirá en una Alianza Público Privada o “P3” tramitado y regido bajo las disposiciones de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada, conocida como la *Ley de Alianzas Público Privadas*, la Autoridad para las Alianzas Público Privada ha sufragado los costos del proceso de negociación y ha implementado las mejores prácticas consagradas bajo la Ley Núm. 29-2009, *supra*.

Directorado de Gerencia Marítima

El Directorado de Gerencia Marítima (en adelante, “Negociado Marítimo”) administra y fiscaliza el proceso de desarrollo operacional de doce (12) instalaciones marítimas y las promueve, tanto a nivel nacional como internacional, para posicionar a la Autoridad como una trascendental en el desarrollo económico del País. Tiene como visión ser una de las principales promotoras de la economía puertorriqueña, con nuevas y mejores estrategias de negocios y una interrelación más coordinada y armoniosa con el sector económico, nacional e internacional. Como parte de sus funciones, posee, opera y administra instalaciones portuarias a tenor con la Ley Núm. 151 de 28 de junio de 1968, conocida como la *Ley de Muelles y Puertos de Puerto Rico*. Mediante la referida ley, reglamenta la navegación y el tráfico marítimo en las aguas navegables de Puerto Rico.

Los Muelles que el Negociado Marítimo administra son los siguientes:

- Muelle 1
- Muelle 3
- Muelle 4
- Muelle 9
- Muelles 10 al 14-extensión
- Muelle 15-16
- Muelles de Puerto Nuevo (*Army Terminal*, A, B, C, D, E, F, G, H, J, K, L, M, N, O)
- Muelle de Arecibo



- Muelle de Guánica
- Muelle de Guayama
- Muelle de Yabucoa
- Muelle de Guayanilla
- Muelle de Peñuelas, Tallaboa

Entre los proyectos de mayor envergadura para el Negociado Marítimo se encuentra el ensanchamiento de los canales de navegación de la Bahía de San Juan. El USACE realizó el estudio y recomendó ensanchar y profundizar aún más la Bahía de San Juan. Esto permitirá traer barcos con mayor calado y, en el sector turístico, les permitirá a las líneas de cruceros poder ahorrar unos 30 minutos en sus maniobras de atraque en la Bahía de San Juan, evitando mayor contaminación al ambiente. La aportación estatal se estima en unos \$13.5M.

En la zona de San Juan, el Negociado Marítimo tiene pendiente varios proyectos de impacto económico significativo. Uno de estos es el proceso de Solicitud de Propuestas (“RFP”, por sus siglas en inglés) para la reparación, operación y mantenimiento del dique seco ubicado en el Muelle 15 en Isla Grande. La Autoridad recibió propuestas para este proyecto y, actualmente, se encuentra en el proceso de evaluar y adjudicar las mismas. Con este proyecto, la Autoridad atiende una problemática recurrente en la comunidad marítima, a saber, el que operadores de embarcaciones tengan que gastar miles de dólares al año reparando sus embarcaciones en otras jurisdicciones.

Además, el Negociado Marítimo tiene pendiente la reconstrucción del Muelle 3, la instalación de las defensas en el área de Puerto Nuevo, la construcción de un nuevo concesionario *Duty Free* el Muelle 3, así como la adjudicación de los trabajos de sellado de techo en los Muelles Panamericano I y II. En el caso de los Muelles Panamericano, es menester resaltar que dichas instalaciones, además de estar en estado progresivo de deterioro, no tienen la capacidad de recibir dos barcos de alta capacidad simultáneamente, pues solo tienen un carril de entrada y de salida pertenecientes a un aeropuerto federalizado.



Lo mismo sucede con el sistema de control de incendios en la zona portuaria de Puerto Nuevo. Dicha zona de carga en Puerto Nuevo incumple con las regulaciones del USCG al no tener suficientes hidrantes de agua funcionando con la presión adecuada. Para poner la zona de Puerto Nuevo en cumplimiento, tiene que haber un compromiso interagencial entre la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, el Cuerpo de Bomberos, y la Autoridad. Esto debe ser una prioridad para el año 2021.

Por otro lado, la Autoridad está convencida de la necesidad de sujetar los muelles del área sur de Puerto Rico a un plan de desarrollo. Estos muelles (sitios en Yabucoa, Guayama, Guayanilla y Tallaboa) fueron construidos por empresas privadas. No obstante, la Autoridad ha sido históricamente responsable por sus mejoras y reparaciones sustanciales de índole estructural, así como de sus dragados. Debemos delinear un plan estratégico con cara al futuro para poder maximizar los créditos y disminuir las obligaciones de inversión en dichos muelles. En esa línea, la Autoridad entiende medular procurar las gestiones necesarias para federalizar estos puertos. Recuérdese que, al presente, los únicos puertos federalizados en Puerto Rico son los de Mayagüez, Arecibo y los de la Bahía de San Juan. Nuestra próxima asignación debe ser federalizar Guayama y Yabucoa.

Oficina de Comunicaciones y Prensa

La Oficina de Comunicaciones y Prensa (“OCP”) tiene a su haber planificar, supervisar y coordinar el Programa de Relaciones Públicas y Comunicaciones de la Autoridad. Esta oficina es liderada por un Jefe de Comunicaciones y Prensa bajo la dirección general del Director Ejecutivo. La OCP dirige esfuerzos para mantener y fortalecer la imagen de confiabilidad de la Autoridad ante la opinión pública brindando asesoría al Director Ejecutivo en materia de relaciones públicas y comunicaciones. Igualmente, la OCP coordina conferencias de prensa, así como otras actividades y gestiones publicitarias para la Autoridad, según sea necesario.



En su encomienda de proyectar a la Autoridad como una corporación pública vanguardista, dinámica y de vital importancia en el desarrollo económico del País, la OCP incorpora múltiples estrategias a su agenda de trabajo. Así, por ejemplo, la OCP se ocupa de maximizar la comunicación con todos los sectores vinculados a la Autoridad, tales como inversionistas, concesionarios, proveedores de servicios, visitantes, empleados y los medios de comunicación.

En su quehacer diario, la OCP maneja y utiliza varias cuentas en plataformas sociales como Facebook (autoridad.puertos) y Twitter (@PuertosPR) para divulgar la gestión administrativa y para exponer a la Autoridad en actividades e intercambios de interés social. A lo anterior se suma la gestión de la OCP de monitorear constantemente la prensa escrita y estaciones radiales de mayor audiencia en la banda AM, con el propósito de informar su contenido a la administración de la Autoridad y emitir las recomendaciones correspondientes.

Asimismo, la OCP atiende rutinariamente solicitudes de información de múltiples sectores del País. Además, redacta comunicados de prensa, mensajes, ponencias, felicitaciones, pésames, cartas, informes, contenido para redes sociales, notificación a empleados y otras comunicaciones. También genera el diseño gráfico de material promocional, tales como, folletos, anuncios públicos, afiches, *e-drops* y otros de proyección pública como rótulos de instalaciones y vehículos.

Oficina de Desarrollo y Mantenimiento de Sistemas

La Oficina de Desarrollo y Mantenimiento de Sistemas (en adelante, “Oficina de Sistemas”) tiene la función principal de adquirir, desarrollar, utilizar y controlar los sistemas de tecnología informática y de telecomunicaciones de la Autoridad.

Entre sus roles, la Oficina de Sistemas se ocupa de la proteger los sistemas de informática de la Autoridad contra ciberataques. Para ello, dicha oficina ha procurado obtener sistemas de Seguridad Perimetral a través de equipos como Fortigate (*Next Generation Firewall*). Estos poseen, entre otros, la capacidad de monitoreo en tiempo real e incluyen sistemas de *Antispam*, *Antivirus*, *Intrusion Prevention System*, *Application Control* y *Web Filter*.



La Oficina de Sistemas también realizó el *hardening* de Office 365, que incluye limitar la autenticación de los usuarios a la zona de Puerto Rico y Estados Unidos. Igualmente, reforzó el *Antispam* y el *Advance Threat Protection* para *attachments* y para *Antiphishing*. También inició a implementar un itinerario de manejo de parchos de seguridad para los servidores de la Autoridad, según emitidos por Microsoft para solucionar vulnerabilidades en los diferentes sistemas operativos.

Por otro lado, la Oficina de Sistemas comenzó el proceso de llevar a cabo un análisis nunca antes realizado en la Autoridad con la compañía IPPLUS. Esto, para conocer potenciales riesgos de seguridad en los sistemas de informática de la Autoridad. Con lo anterior, la Autoridad se asegura de estar en cumplimiento con lo requerido por la Oficina del Contralor, al mismo tiempo que le permite identificar posibles vulnerabilidades en su red.

En esa misma línea, la Oficina de Sistemas también adquirió licencias de *Government Cybersecurity Framework*, cuyo producto incluye, entre otros: monitoreo de seguridad 24/7, equipo de respuesta a incidentes 24/7, *Intrusion detection system security event monitor with Alerts*, monitoreo en tiempo real del correo en Office 365, *Monthly Penetration Test*, escaneo mensual de vulnerabilidades internas, así como *Threat Haunting* en la red. Asimismo, se adoptó un protocolo para la prevención y manejo de ciberataques diseñado por la *National Institute of Standards and Technology Cybersecurity Framework* (“NIST”) que, en resumidas, incrementa la eficiencia de la Autoridad para identificar y proteger la data custodiada en sus sistemas de informática.

Igualmente, la Oficina de Sistemas procuró la implementación de un *upgrade* de *hardware* y *software* al sistema de vigilancia y control de acceso del aeropuerto de Aguadilla. En lo concerniente al manejo de la situación de salud pública generada por la pandemia del COVID-19, dicha oficina asistió en la adquisición e implementación de los sistemas de detección termal en los aeropuertos de Aguadilla y Ponce.

Entre otros logros, la Oficina de Sistemas también expandió el acceso a la digitalización en las áreas de Desarrollo Económico, Marítimo, Aviación, Ingeniería y la División Legal. Ello, con el



propósito de facilitar la reproducción e intercambio de documentos y agilizar los procesos de contratación internos y externos en la Autoridad.

Oficina de Seguridad General

La Oficina de Seguridad General (en adelante, “Oficina de Seguridad”) tiene la responsabilidad de cumplir cabalmente con las leyes, regulaciones estatales y federales que la rigen. En el área de Aviación, la Oficina de Seguridad se ocupa de cumplir con las pautas instituidas bajo las secciones 1542 y 1544 del Título 49 del Código de Regulaciones Federal (“CFR”, por sus siglas en inglés), así como el *Airport Security Program* (“ASP”). En el plano marítimo, dicha oficina se ocupa igualmente de cumplir con las exigencias dispuestas bajo Partes 101 y 105 del Título 33 del CFR y el *Facility Security Plan* (“FSP”). Además, la Oficina de Seguridad tiene el rol de salvaguardar la vida y propiedad de todos los visitantes, concesionarios y empleados que visiten nuestras instalaciones.

Integrada por una plantilla de 36 empleados —7 en puestos administrativos y 29 en puestos operacionales— la distribución del personal adscrito a la Oficina de Seguridad es como sigue. En el caso de la Oficina de Seguridad Marítima, dicha sección cuenta con 4 puestos administrativos y 20 puestos operaciones.² Por su parte, la Oficina de *ID Section* Marítima cuenta con 1 puesto administrativo y 1 puesto operacional. En el renglón de operaciones aeronáuticas, la Oficina de Seguridad en el aeropuerto de Ponce dispone de 3 puestos operacionales. En el aeropuerto de Aguadilla, la Oficina de Seguridad se compone de 2 puestos administrativos y 5 puestos operacionales.

² Precisa destacar que uno de los puestos administrativos no está en funciones, pues el empleado se encuentra asignado a un *Task Force* de una agencia federal de ley y orden. Lo mismo sucede con varios puestos operacionales. De los 20 puestos en este renglón, cinco no están actualmente en funciones, ya que los empleados también se encuentran asignados a diferentes *Task Forces* federales (e.g., ICE-HSI, FBI, U.S. Marshalls, etc.).



Como parte de las funciones inherentes a los puestos de oficial de seguridad, es necesario mantener una flota de vehículos de motor en óptimas condiciones que permita llevar a cabo de manera eficiente y efectiva el patrullaje de las instalaciones de la Autoridad. Para cumplir con esas responsabilidades, la Oficina de Seguridad tramitó por los canales correspondientes la compra de varios vehículos de motor, los cuales fueron comprados con fondos producto de *Asset Sharing*. Por ejemplo, en el año 2017, se invirtió en la compra de 2 vehículos marca Jeep Wrangler por \$67,456.00, y dos Ford Explorer por \$64,821.18. Estos vehículos están asignados al personal de *Task Force*. Posteriormente, en el 2018, se adquirió un vehículo Ford Edge por \$28,989.00. Recientemente, para el año en curso se compraron cuatro vehículos Ford Ranger para un costo de inversión de \$111,200.00.

Asimismo, precisa afirmar que el personal de seguridad de la Autoridad tenía asignadas armas de fuego que se encontraban en condiciones deplorables, al punto que su consabida utilidad se puso en duda. Para mitigar la situación, en el año 2018 se efectuó la compra de 63 armas de fuego marca Glock, modelo G-17, calibre .9MM, además de cuatro (4) armas de entrenamiento, para un costo cotizado de \$27,712.96. No obstante, como parte del acuerdo de compra, se entregaron a la compañía vendedora las 56 armas de fuego originalmente asignadas al personal de seguridad, por lo que el costo final de la venta en cuestión solamente ascendió \$5,903.96. Es decir, el intercambio de las armas de fuego representó un ahorro de \$21,809.00 para la Autoridad. Igualmente, la Autoridad adicionó a su arsenal cuatro (4) rifles AR-15, calibre .223/5.56, por \$5,396.00. Estas armas de fuego fueron compradas con fondos *Asset Sharing*.

Por otro lado, la labor de la Oficina de Seguridad ha sido medular en la actualización del *Airport Security Program* del aeropuerto de Aguadilla. El programa fue actualizado conforme a las guías establecidas por la Administración de Seguridad en el Transporte (“TSA”, por sus siglas en inglés) y conforme a la reglamentación establecida bajo la sección 1542 del Título 49 del CFR. El programa fue presentado a TSA dentro de la fecha establecida por dicha agencia y el mismo fue debidamente aprobado. Igual resultado se obtuvo en el aeropuerto de Ponce respecto a la actualización del *Airport Security Program*.



En el plano marítimo, la Oficina de Seguridad también procuró la actualización del *Facility Security Plan* para la operación de barcos cruceros en San Juan. El plan fue actualizado conforme a las guías establecidas por la Guardia Costera de Estados Unidos (“USCG”, por sus siglas en inglés) y conforme a la reglamentación establecida bajo las Partes 101 y 105 del título 33 del CFR. El programa fue presentado al USCG dentro de la fecha establecidas por esto y, actualmente, se encuentra pendiente de evaluación para la respectiva aprobación. En similar estatus se encuentra la actualización del *Facility Security Plan* para la operación de carga en San Juan.

Finalmente, también es menester resaltar la gestión de la Oficina de Seguridad en la instalación de un sistema de seguridad en el aeropuerto de Aguadilla; la instalación de los lectores para las tarjetas de *Transportation Worker Identification Credential* (conocida por las siglas “TWIC”) en las facilidades marítimas de la Autoridad.

Oficina del Asesor Legal General

La misión de la Oficina del Asesor Legal General (“OAL”) es defender los intereses de la Autoridad como colectividad en cabal cumplimiento con la Ley Núm. 125, *supra*. La OAL tiene la encomienda de asesorar de manera efectiva a la Autoridad y a sus funcionarios, tomando como norte la defensa y protección de los mejores intereses de la corporación pública.

La OAL es liderada por un Asesor Legal General (“ALG”), cuyos deberes y obligaciones se pueden dividir en tres renglones. Primero, el ALG funge como el principal asesor de la Autoridad en asuntos legales, administrativos y legislativos que le sean referidos por el Director Ejecutivo. Segundo, funge como Subsecretario de la Junta de Directores de la Autoridad, cuerpo a quien también asesora según sea requerido, así como participa como miembro y provee asesoramiento en distintos comités y juntas a las cuales haya sido designado en capacidad representativa de la Autoridad. Tercero, como principal administrador de la OAL, el ALG estudia las causas de acción incoadas a favor o en contra de la Autoridad y se ocupa de representar -o de tramitar la representación- de dicha corporación pública ante los concernientes.



Con sobre sesenta (60) pleitos activos de toda índole, distribuidos en múltiples foros adjudicativos y en diversas etapas procesales, la misión de la OAL no pudiese ser cumplida a cabalidad sin el encomiable esfuerzo del resto de la limitada -pero laboriosa- plantilla de diez (10) empleados que compone dicha oficina. Aparte del ALG, la OAL cuenta con tres (3) Abogados II que también representan legalmente a la Autoridad en los pleitos que le son asignados. Estos abogados también se ocupan de redactar y procesar, en coordinación con las diferentes áreas operacionales de la Autoridad, prácticamente todos los contratos que otorga o suscribe esta corporación pública. A lo anterior se suma su deber de estudiar y analizar aquellos asuntos que le son referidos para la redacción de opiniones legales. Para cumplir lo anterior, la OAL también cuenta con un personal de apoyo que consiste en: un (1) Auxiliar en Asuntos Gerenciales II; una (1) Secretaria Administrativa III; dos (2) Oficinistas Taquígrafo III; y un (1) Oficinista Dactilógrafo I.

Además, la OAL cuenta con una Sección de Seguros y Reclamaciones atendida por una (1) Especialista en Reclamaciones y Seguros. Esta Sección tiene un rol protagónico en la protección de los bienes de la Autoridad, pues, ente otros, registra, mantiene y custodia las pólizas y fianzas de la Autoridad. Asimismo, investiga y analiza las reclamaciones por accidente, somete recomendaciones sobre las mismas, y contacta a los productores de distintos concesionarios para tramitar asuntos relacionados con fianzas y pólizas. Con su incuestionable pericia en materia de seguros, las gestiones de la Sección de Seguros y Reclamaciones han sido instrumental para procurar las cotizaciones de pólizas de seguro más favorables para la Autoridad e, igualmente importante, tramitar reclamaciones contra las mismas.

A modo de ejemplo, la Sección de Seguros y Reclamaciones logró, junto a los ajustadores públicos y abogados de la Autoridad, que la Autoridad fuera de las primeras instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico en finiquitar los procesos de reclamación contra las aseguradoras por los daños en edificios administrativos, muelles y aeropuertos a raíz del paso del huracán María en septiembre de 2017. Como resultado de dichos esfuerzos, a mediados del año en curso, la Autoridad logró transigir un desembolso a su favor de \$59,262,509.00. Similar resultado se espera respecto a otras reclamaciones pendientes, a saber, la reclamación de \$11,767,321.00 por los daños



ocasionados al Muelle 3 de San Juan a raíz de la colisión del crucero Norwegian *Epic* el 20 de febrero de 2019 y la reclamación de \$16,300,000.00 por los daños a las instalaciones del aeropuerto Mercedita en Ponce, los muelles de Guánica, Yabucoa, Guayanilla, y las Capitanías de Ponce y Guayanilla a raíz del terremoto de 7 de enero de 2020.

Agradezco la oportunidad de permitirme exponer mis comentarios respecto a la gestión pública que llevamos a cabo en la Autoridad y de compartir con el País las estrategias administrativas y operacionales que hemos procurado en aras de fortalecer el desarrollo económico del país a través de esta corporación pública.

Cordialmente,



Lcdo. Joel A. Pizá Batiz
Director Ejecutivo
Autoridad de los Puertos

