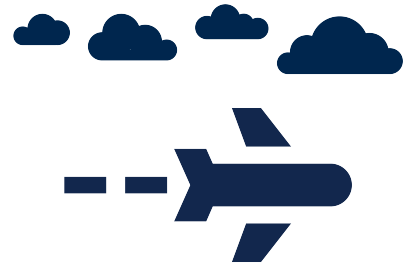


Air Cargo



A MATTER OF ECONOMIC DEVELOPMENT
AND JOB CREATION FOR PUERTO RICO



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

TIMELINE FOR AIR CARGO OPERATIONS IN PUERTO RICO

February 6, 2017

The Rep. Jenniffer González sent a letter to DOT Secretary Elaine Chao, advocating for air cargo rules for Puerto Rico to be released.

August 22, 2017

Rep. Jenniffer González met with representatives of the government and the private sector to discuss the expansion of air cargo access as an economic development mechanism for Puerto Rico.

July 31, 2017

Rep. Jenniffer González brokered the HR 3472 Puerto Rico Air Cargo Industry Empowerment Act, to add Puerto Rico to the Stevens Amendment, which has been transformative for the Anchorage community and the state of Alaska in general.

TIMELINE FOR AIR CARGO OPERATIONS IN PUERTO RICO

October 5, 2018

The Federal Aviation Administration Reauthorization Act of 2018 (HR 302) became law and included a Government Accountability Office (GAO) study on the supply of, and demand for air cargo services among the United States, Central and South America, and Caribbean basin countries.

April 26, 2018

Rep. Jenniffer González submitted Amendment 564 to HR 4 for the Office of Government Accountability Office (GAO), to conduct the air cargo study, which would assess Puerto Rico's potential as an air transfer center and obtain recommendations on how to achieve that potential. HR 4 became Public Law 115-254, Law for the Reauthorization of the Federal Aviation Reauthorization Act of 2018

The Federal Aviation Administration Reauthorization Act of 2018 - 115th Congress

October 5, 2018, HR 302 – the Federal Aviation Administration Reauthorization Act of 2018 became law and included a Government Accountability Office (GAO) study on the supply of, and demand for air cargo services among the United States, Central and South America, and Caribbean basin countries.

This study will identify busiest air cargo routes, global cargo capacity and frequency of air cargo services, competing cargo hubs in the region, and gaps in service that a hub in Puerto Rico could address.

Specifically to Puerto Rico, this study will analyze:

- How expanded air cargo operations will affect employment in Puerto Rico;
- US competitiveness in the air cargo market;
- Air cargo operations at US airports; and
- Domestic and foreign air cargo markets



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

TIMELINE FOR AIR CARGO OPERATIONS IN PUERTO RICO

April 25, 2019

HR 2357 - the Puerto Rico Air Cargo Industry Empowerment Act was introduced to add Puerto Rico the Steven's Amendment during the 116th Congress



June 7, 2019

The Government of Puerto Rico applied for a waiver from the Department of Transportation, which has the authority to grant exemptions pursuant 49 U.S.C.40109(c)

TIMELINE FOR AIR CARGO OPERATIONS IN PUERTO RICO



February 3, 2020

Rep. Jenniffer González gathered government and private sector representatives in her office to follow up on air cargo efforts.



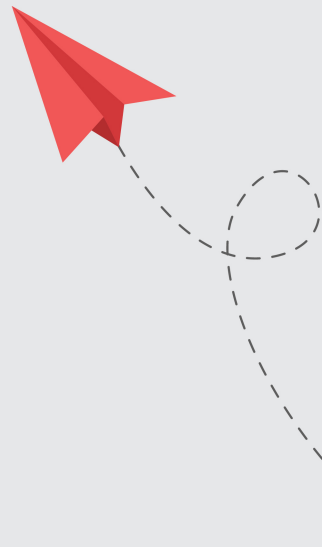
February 19, 2020

DOT granted a show cause order to Puerto Rico to award foreign air carriers certain expanded cargo and passenger transfer flexibility at international airports in Puerto Rico



April 29, 2020

DOT finalized its initial findings on February 19th, and granted the request for 2 years, as an exemption to air cabotage laws.



Abren la puerta para exenciones en el cobotaje aéreo

➔ La comisionada residente Jennifer González reveló anoche que el gobierno federal dio a Puerto Rico una autorización preliminar para recibir carga aérea y pasajeros internacionales

➔ La dispensa, por un periodo de dos años, le permitirá a la isla convertirse en un puerto de transbordo que compita con aeropuertos como los de Panamá y República Dominicana

PUERTO RICO HOY PÁGINA 14

JENNIFER GONZÁLEZ COMISIONADA RESIDENTE EN WASHINGTON D.C.

Por primera vez, el Departamento de Transporte (DOT) de Estados Unidos ha liberado tentativamente a Puerto Rico de cumplir con las leyes de cabotaje en carga y transporte de pasajeros internacionales por la vía aérea, informó ayer la comisionada residente en Washington D.C., Jennifer González.

Se trata de una autorización preliminar de tipo administrativo de dos años de vigencia, pero una vez se complete el trámite procesal, la decisión de la agencia federal podría ser definitiva en la tarea de reactivar la economía de la isla e insertarla en el nicho de transbordo aéreo, abundó el secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC), Manuel Laboy.

"Esto es un 'game changer' (cambia las reglas del juego)", afirmó Laboy.

Puesto que la autorización o dispensa que examina a la isla de cumplir con las leyes de cabotaje aéreo aplicará a los tres aeropuertos internacionales que tiene Puerto Rico: Luis Muñoz Marín (Carolin), Rafael Hernández (Agadillid) y Mercedita (Ponce).

En términos simples y al igual que sucede con carga marítima, Puerto Rico está impedido de recibir carga doméstica en aviones que no pertenezca matriculada estadounidense.

La dispensa del DOT permitiría que Puerto Rico se convierta en una plaza para que aviones de matrícula extranjera utilicen los aeropuertos en la isla para transferir carga y pasajeros a aviones de matrícula estadounidense para servir el mercado doméstico. Pero también podría ser plaza de transbordo para que aviones estadounidenses o internacionales transfieran su carga a otros proveedores con rutas hacia Latinoamérica o el Caribe, o como medio de conexión para pasajeros en tránsito a otros destinos.

TRAS SOLICITUD DEL DDEC

Dispensa tentativa al cobotaje aéreo

Por primera vez, el Departamento de Transporte federal permitiría que los aeropuertos internacionales en la isla puedan transbordar carga y pasajeros internacionales



"Esta es una oportunidad que tenemos en materia económica para Puerto Rico"

JENNIFER GONZÁLEZ COMISIONADA RESIDENTE EN WASHINGTON D.C.

igual que Delta Airlines, se quisieron entonces a la solicitud de Puerto Rico. Según González, al presente, el único estudio que tiene la creación de cobotaje aéreo es Alaska, una decisión que fue legislada desde el Congreso, luego de casi una década de recibir la dispensa de dos años. Laboy, por su parte, destacó que los territorios de Guam e Islas Marianas poseen una dispensa de cobotaje aéreo, pero solo para carga, no para pasajeros.

PARA ABRIR EL ESTUDIO DEL DDEC Los esfuerzos del DDEC, por la vía ad-

ministrativa, habrían sentado las bases, pues González narró que, en 2017, su oficina radicó legislación para que la Administración Federal de Aviación (FAA) estudiara la concesión de la creación de cobotaje aéreo a Puerto Rico, una iniciativa que se convirtió en ley y que el Gobierno de los Estados Unidos (GAO), en inglés, presente un estudio en el tema. Dicho estudio debe estar listo en abril, se indicó.

El secretario Laboy y su equipo en el DDEC merecen el reconocimiento por este logro y la Calidad del Sector Público, que no ha dudado en visitar Washington cuantas veces ha sido necesario para abogar por esto", sostuvo González.

"Tentativamente, el DOT ha encontrado que ampliar la flexibilidad de carga y de transferencia de pasajeros puede atraer servicios aéreos a los aeropuertos de Puerto Rico, nuevos o adicionales, potencialmente trayendo beneficios a Puerto Rico, su economía y a los públicos de viajes y carga", señaló González, al leer un extracto de la comunicación que la División de Asuntos Congresionales del DOT envió a la comisionada residente y a Laboy.

"Estamos muy contentos", dijo Laboy. "La pelota no está para el 100%, pero es un paso bien importante".

Laboy se refirió al hecho de que la dispensa concedida a Puerto Rico todavía tendrá que pasar por un periodo de comentarios del público que se producirá entre el 4 y el 11 de marzo.

"Partiendo de los números de Estudios Técnicos, por cada ruta nueva que pueda establecer con este cambio de política pública, podrían crearse 30 empleos. Eso te da una idea del potencial que tenemos ante nosotros si manejamos esto bien", dijo Laboy. "Y esta iniciativa no cuesta un centavo al gobierno federal".

González y Laboy coincidieron en que Puerto Rico debe esforzarse en conseguir una exención permanente y en que la decisión del DOT es un paso en esa dirección. "Sin duda que le respaldamos al Congreso no va a aprobar una ley, una ley es una ley de esta magnitud", dijo

TRANSPORTE AEREO

Abren la puerta para exenciones en el cobotaje aéreo

Comité del Congreso incluyó la propuesta para analizar la creación de un centro internacional de transbordo

JOSÉ A. DELGADO DIRECTOR GENERAL DE LA OFICINA DE CONTRATACIONES FEDERALES (GAO)

WASHINGTON. La comisionada residente Jennifer González reveló que el estudio federal que puede recomendar el pleno de la Cámara de Representantes de EE.UU. para conocer el impacto que tendría establecer en Puerto Rico un centro internacional de transbordo de carga aérea hacia y desde Estados Unidos, será la puerta de lanzamiento para suscribir las normas de cabotaje aéreo.

Como parte de un proyecto que reautoriza la ley de la Administración Federal de Aviación (FAA) y fortalece medidas de respuesta a desastres, el liderazgo republicano ha incluido una propuesta de la comisionada González y el congresista republicano Don Young (Alaska) que encaminaría el estudio a la Oficina de Contrataciones Federales (GAO).

La legislación va a ser llevada a la Cámara de Representantes, y el presidente Bill Shuster (Pensilvania), la incorporó a los cambios generales del proyecto de ley. El estudio deberá ser completado siempre y cuando su destino sea el estudio de la GAO sobre el servicio internacional de carga aérea que el gobierno de Puerto Rico, América Central, América del Sur y el Caribe debe examinar el impacto de crear un centro de operaciones de transbordo de carga aérea en un puerto de transbordo de carga aérea que compita con aeropuertos como los de Panamá y República Dominicana.

González, quien ha promovido la idea como una medida de desarrollo económico tras la catástrofe que causó el ciclón. González indicó que "Puerto Rico cuenta con la infraestructura necesaria en tres aeropuertos de capacidad internacional" y tiene "una ubicación geográfica privilegiada que le da un gran potencial como centro de transbordo entre el Caribe y el norte de América del Sur, Europa y África, además de estar en el extremo suroeste de la red nacional de transporte aéreo de los Estados Unidos".

El análisis de la GAO puede dar impulso al proyecto de ley que presentó la comisionada en julio de 2017 para reducir a Puerto Rico, como se hace con Alaska, de las restricciones de los sobre el transporte de carga aérea internacional entre dos aeropuertos de la jurisdicción de la Oficina de Contrataciones Federales (GAO).

Por medio de la encuesta, que tendrá el efecto de limitar las prohibiciones entre hoy y mañana, que se continúan haciendo con carga extranjera y en alianzas con aerolíneas estadounidenses que han permitido a Puerto Rico tener un aeropuerto en EE.UU. También podrá transportarse carga doméstica siempre y cuando su destino sea el estudio de la GAO sobre el servicio internacional de carga aérea que el gobierno de Puerto Rico, América Central, América del Sur y el Caribe debe examinar el impacto de crear un centro de operaciones de transbordo de carga aérea en un puerto de transbordo de carga aérea que compita con aeropuertos como los de Panamá y República Dominicana.

El estudio de la GAO sobre el servicio internacional de carga aérea que el gobierno de Puerto Rico, América Central, América del Sur y el Caribe debe examinar el impacto de crear un centro de operaciones de transbordo de carga aérea en un puerto de transbordo de carga aérea que compita con aeropuertos como los de Panamá y República Dominicana.



AUDITORIA

La legislación también incluye un apartado que ordena al Inspector General del Departamento de Seguridad Interna de Estados Unidos a llevar a cabo una auditoría sobre los contratos de FEMA para el suministro de bidóns y otros plásticos destruidos a reparar viviendas en Puerto Rico.

El estudio de la GAO sobre el servicio internacional de carga aérea que el gobierno de Puerto Rico, América Central, América del Sur y el Caribe debe examinar el impacto de crear un centro de operaciones de transbordo de carga aérea en un puerto de transbordo de carga aérea que compita con aeropuertos como los de Panamá y República Dominicana.

se tomen otras medidas que faciliten el centro de transbordo. Lectora considera que el aeropuerto de la antigua base naval Roosevelt Roads, en Caguas, es el lugar adecuado para el centro de transbordo. "Roosevelt Roads tiene el espacio y no está usado para nada", dijo, en una entrevista telefónica desde San Juan.

Tanto la comisionada González como Lectora consideran que flexibilizar las normas de carga aérea pudiera servir de apoyo a la industria farmacéutica y de dispositivos médicos. Conste que el liderazgo del Senado indica que promoverá una ley que permita al Grupo de Trabajo del Congreso sobre Desarrollo Económico en Puerto Rico, impulsar que el presidente administrativo del Departamento de Transportación Federal

"Puerto Rico cuenta con la infraestructura necesaria en tres aeropuertos"

JENNIFER GONZÁLEZ COMISIONADA RESIDENTE

"El aeropuerto de Roosevelt Roads tiene el espacio y no está usando para nada"

JERÓNIMO LECTORA EXPERTO EN EL TRANSPORTE INTERNACIONAL

se tomen otras medidas que faciliten el centro de transbordo. Lectora considera que el aeropuerto de la antigua base naval Roosevelt Roads, en Caguas, es el lugar adecuado para el centro de transbordo. "Roosevelt Roads tiene el espacio y no está usado para nada", dijo, en una entrevista telefónica desde San Juan.

Tanto la comisionada González como Lectora consideran que flexibilizar las normas de carga aérea pudiera servir de apoyo a la industria farmacéutica y de dispositivos médicos. Conste que el liderazgo del Senado indica que promoverá una ley que permita al Grupo de Trabajo del Congreso sobre Desarrollo Económico en Puerto Rico, impulsar que el presidente administrativo del Departamento de Transportación Federal

Gobierno tramita exenciones para el tráfico aéreo

Comisionada residente aboga desde la capital federal por que la isla reciba el mismo trato que Alaska y Hawaii

Antonio R. Gómez

Las gestiones gubernamentales para convertir a Puerto Rico en un "hub" aéreo de carga están encaminadas y podrán tener algún resultado durante el presente año, aseguran por separado a El Nuevo Día la comisionada residente en Washington, Jennifer González, y el presidente de la Comisión de Hacienda de la Cámara, Antonio Soto.

Explicó González que "el proceso de petición para la aprobación de este tipo de exención es complicado" y adelantó que el objetivo del gobierno es que la solicitud que se radique se apruebe en el primer intento. "Para que eso ocurra queremos primero tener todo lo que se está haciendo en Alaska, como lo hicieron, y que beneficio tienen", dijo.

"La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

La otra gestión, agregó, es por la vía legislativa federal, ya que se requiere de un proyecto de ley para materializar parte de la propuesta. En ese momento, indicó, ya fue sometido ante el asesor legal el borrador del proyecto de ley. "Estamos esperando el lenguaje final para la radicación de esa enmienda, que cumple con todos los parámetros constitucionales".

"Los vamos a correr desde la vía administrativa y para eso ya el Departamento de Transportación Federal visto mi oficina, se reunieron conmigo y nos explicaron el procedimiento interno para hacer la petición oficial a nombre del gobierno de Puerto Rico. En eso estamos en coordinación con el Departamento de Transportación que haya una petición", dijo.

El incremento en el flujo aéreo ha estimulado la inversión en la infraestructura y, por ende, el desarrollo económico. Alaska ofrece un buen modelo a seguir. Esperamos que el estudio para nuestra isla se nutra también del estudio que el Congreso ha ordenado. El análisis, que fue realizado e impulsado por la comisionada residente en Washington, Jennifer González, incluye la eliminación de las restricciones e impuestos sobre la actividad creadora de empleos. Alaska ya disfruta de la exención aérea, por lo que la isla no está excluida de un trato exclusivo en ese particular. Tampoco pelean que se le dispense de toda la Ley Jones, que incluye la regulación del cobotaje marítimo, el componente con la mayor parte del acervo hacia nuestros puertos. Esperamos que el estudio arroje la información y las proyecciones que sostengan la necesaria acción del Congreso para potenciar, a través de la flexibilidad en el tráfico aéreo e internacional, la actividad económica de Puerto Rico. La investigación también debe contemplar el uso de la vía administrativa para extender a la isla las opciones de carga aérea que confiere el Departamento de Transportación Federal. La ubicación en el Caribe de nuestro centro de transbordo aéreo facilitaría las operaciones de clasificación, manejo y consolidación de mercancías en vías de ser transportadas hacia o desde Estados Unidos. La actividad derivada de un modelo basado en beneficios de transporte de carga y tránsito aéreo de la Ley Jones sería un buen primer paso en el objetivo de equilibrar la balanza hacia las posibilidades de crecimiento de Puerto Rico. La cooperación del sector privado y del gobierno local harán que el estudio refleje tanto nuestras necesidades, como nuestras oportunidades.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

"Ellos me contestaron para hacer el trámite oficial", dijo González. "Estamos haciendo una relación con la gente de Alaska directamente, para, entre otras cosas, utilizar los modelos que ellos utilizaron en la parte de su petición", indicó.

RUTA VIABLE. Sobre las posibilidades de que se le conceda a Puerto Rico las exenciones que se requieren para materializar el proyecto, señaló que "en las reuniones que ya sostuvimos con el Departamento de Transportación federal estamos en la fase de recopilar toda la información de lo que hizo Alaska para poder vender. Ellos tienen unas condiciones económicas que nosotros no tenemos, así que por lo tanto, lo que queremos es poder utilizar la misma base y añadirle cosas que son las cosas de destino que Puerto Rico sí puede proveer".

Obviamente, puntualizó, "tener a Lufthansa en la isla nos ayuda, así como tener la disponibilidad de Roosevelt Roads lo que se está haciendo en términos de tecnología".

En el frente local, la comisionada indicó que ha discutido el tema con los presidentes de Cámara y Senado, para que la Asamblea Legislativa se una a la presión oficial del gobierno y cambien con el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio para integrarlo a la gestión.

Explicó finalmente que el objetivo es que esas exenciones se otorguen ese año porque ahí está el espacio para encaminar el proyecto. "Estamos en comunicación con los funcionarios que manejaron esto en Alaska, pidiéndoles ayuda, y es posible que los vayamos a visitar ahora en agosto", concluyó.

ACCIÓN CAMARAL. Por su parte, el presidente de la Comisión de Hacienda de la Cámara, indicó que presentó una resolución solicitando a la Autoridad de Puertos que trabaje en la posición al gobierno federal.

La resolución, que lleva el número 72, no fue aprobada en la pasada sesión, pero Soto aseguró que se aprobará tan pronto la Cámara reinicie su sesión el próximo mes de agosto.

"Yo conozco la industria de carga, trabajo en la industria de carga muchos años y conozco cuánto impacto que le genera a la economía y a la industria de carga aérea y carga marítima a nivel económico o en un área", dijo al explicar su interés en esa idea.

"Cuando comparas los parámetros en los que se le exige esas exenciones aéreas a esas dos jurisdicciones, prácticamente se podría hacer una copia de carbón con Puerto Rico y sustituir el nombre de Alaska o el nombre de Hawaii y poner de Puerto Rico, porque todos las condiciones aplican de la misma manera", añadió al resaltar las posibilidades.

Informe Soto que sostuvo y tiene programadas nuevas reuniones con el director de la Autoridad de Puertos, Omar Marrero, que "hay un equipo técnico que se supone que está trabajando con eso", en dicha agenda.

"La intención es poder preparar la petición completa y sentarnos con el gobernador y explicar todo lo que consiste la misma para que la firme. Eso es algo que le cuesta caro a Puerto Rico, y la realidad es que le cuesta caro al gobierno federal", abundó Soto.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.



"Obviamente tener a Lufthansa en la isla nos ayuda, y el tener la disponibilidad de Roosevelt Roads"

JENNIFER GONZÁLEZ Comisionada residente

funcionarios que manejaron esto en Alaska, pidiéndoles ayuda, y es posible que los vayamos a visitar ahora en agosto", concluyó.

ACCIÓN CAMARAL. Por su parte, el presidente de la Comisión de Hacienda de la Cámara, indicó que presentó una resolución solicitando a la Autoridad de Puertos que trabaje en la posición al gobierno federal.

La resolución, que lleva el número 72, no fue aprobada en la pasada sesión, pero Soto aseguró que se aprobará tan pronto la Cámara reinicie su sesión el próximo mes de agosto.

"Yo conozco la industria de carga, trabajo en la industria de carga muchos años y conozco cuánto impacto que le genera a la economía y a la industria de carga aérea y carga marítima a nivel económico o en un área", dijo al explicar su interés en esa idea.

"Cuando comparas los parámetros en los que se le exige esas exenciones aéreas a esas dos jurisdicciones, prácticamente se podría hacer una copia de carbón con Puerto Rico y sustituir el nombre de Alaska o el nombre de Hawaii y poner de Puerto Rico, porque todos las condiciones aplican de la misma manera", añadió al resaltar las posibilidades.

Informe Soto que sostuvo y tiene programadas nuevas reuniones con el director de la Autoridad de Puertos, Omar Marrero, que "hay un equipo técnico que se supone que está trabajando con eso", en dicha agenda.

"La intención es poder preparar la petición completa y sentarnos con el gobernador y explicar todo lo que consiste la misma para que la firme. Eso es algo que le cuesta caro a Puerto Rico, y la realidad es que le cuesta caro al gobierno federal", abundó Soto.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

La aprobación de exenciones para la carga aérea que llegue a la isla podría redundar en abaratamiento de costos de ciertos productos, y también, en la entrada de dinero extra para el fisco.

Improved Air Cargo Access Highlighted at Gov't-Private Sector Meeting

By MARIA MIRANDA SIERRA
mirandasanjuanstar@gmail.com

Resident Commissioner Jennifer González Colón is working hand in hand with the government and the private sector to expand air cargo access as an economic development mechanism for Puerto Rico.

In response to the actions taken by the resident commissioner in this regard, Gov. Ricardo Rosselló Nevares' representative at the federal Financial Oversight and Management Board, Christian Sobrino, and Foundation for Puerto Rico Executive Director Jon Borschow held a meeting with González on Tuesday night. Aerostar Airport Holdings President Agustín Arellano, Revitalization Coordinator Noel Zamot, Ports Authority Executive Director Omar Marrero and Economic Development and



Jennifer González Colón

Commerce Secretary Manuel Laboy also met with the resident commissioner to discuss ways in which the private and public sectors can help spur the island's economic development.

The meeting, held at the Foundation for Puerto Rico headquarters in San Juan, served as a space for the resident commissioner to talk about her efforts and strategies, as well as the coordination plans she has made thus far to help jump-start the island's stagnant economy.

Marrero and Laboy spoke about the administrative efforts taken by the governor so far as part of the initiative.

González also discussed House Resolution 3472, or "The Puerto Rico Air Cargo Industry Empowerment Act," which would amend existing federal laws to extend certain pro-

visions with respect to foreign aircraft transporting goods through the jurisdiction of Puerto Rico. In adding "Puerto Rico" after "Alaska" to the Stevens amendment passed 2003 would let the island enjoy flexibility in air travel regulations, resident commissioner said.

González said that loosening cargo rules is part of a broader economic development plan focused on the industry that would include conversion of the Luis Muñoz Marín International Airport into an in-transit lounge.

The governor's team detail the efforts being made to advance "exemption through the administrative route" of the federal Department of Transportation.

"We are committed to any initiative that promotes economic development in Puerto Rico," Marrero said

36 EL NUEVO DÍA OPINIÓN

EL NUEVO DÍA

Opinion

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EL NUEVO DÍA

EDITORIAL

La apertura del cabotaje es crecimiento para todos

La dispensa en la aplicación a Puerto Rico de disposiciones federales sobre el cabotaje aéreo merece el respaldo sólido y unificado de todos los sectores gubernamentales y privados en la isla y Estados Unidos, incluido el componente empresarial y laboral de la industria de aviación.

La exención que está bajo consideración del Departamento de Transportación (DOT) estadounidense responde a reclamos bien documentados sobre el impacto económico negativo que tienen en Puerto Rico las regulaciones de cabotaje establecidas en la Ley Jones desde principios del siglo pasado. Se posiciona, además, como un impulso para la economía puertorriqueña, sobre todo tras las embestidas de la naturaleza. El DOT ha propuesto eximir a la isla, durante dos años, de las disposiciones sobre el transporte de carga y pasajeros internacionales por vía aérea. Gremios que representan a pilotos y asistentes de vuelo en Estados Unidos han manifestado haberse opuesto a la exención. La aerolínea Delta también ha expresado reservas. La dispensa permitiría que aerolíneas de matrícula extranjera puedan mover carga y pasajeros en aviones de bandera estadounidense por los aeropuertos Luis Muñoz Marín, en Carolina; Mercedita, en Ponce; y Luis Muñoz Rivera, en Aguadilla. La exención permitiría a complementar aquí operaciones logísticas de carga aérea en Estados Unidos. Por la posición geográfica de Puerto Rico, la actividad generada no representaría riesgo para labores que por décadas se llevan a cabo en los aeropuertos de los estados norteamericanos.

La apertura contemplada preliminarmente por el DOT para Puerto Rico puede compararse con la experiencia de Alaska, que lleva a cabo esas operaciones en sus aeropuertos sin afectar a las empresas responsables del movimiento de carga internacional ni otras tareas relacionadas en los aeropuertos de los estados. La exención permitiría que aerolíneas de matrícula extranjera puedan mover carga y pasajeros en aviones de bandera estadounidense por los aeropuertos Luis Muñoz Marín, en Carolina; Mercedita, en Ponce; y Luis Muñoz Rivera, en Aguadilla. La exención permitiría a complementar aquí operaciones logísticas de carga aérea en Estados Unidos. Por la posición geográfica de Puerto Rico, la actividad generada no representaría riesgo para labores que por décadas se llevan a cabo en los aeropuertos de los estados norteamericanos.

La apertura contemplada preliminarmente por el DOT para Puerto Rico puede compararse con la experiencia de Alaska, que lleva a cabo esas operaciones en sus aeropuertos sin afectar a las empresas responsables del movimiento de carga internacional ni otras tareas relacionadas en los aeropuertos de los estados. La exención permitiría que aerolíneas de matrícula extranjera puedan mover carga y pasajeros en aviones de bandera estadounidense por los aeropuertos Luis Muñoz Marín, en Carolina; Mercedita, en Ponce; y Luis Muñoz Rivera, en Aguadilla. La exención permitiría a complementar aquí operaciones logísticas de carga aérea en Estados Unidos. Por la posición geográfica de Puerto Rico, la actividad generada no representaría riesgo para labores que por décadas se llevan a cabo en los aeropuertos de los estados norteamericanos.

manejo de carga de vuelos internacionales y el reabastecimiento de combustible y limpieza de naves, de acuerdo con economistas. Estas labores están vedadas al presente por disposiciones sobre cabotaje. La exención podría abrir la puerta a ajustes en los vuelos de aerolíneas caribeñas, latinoamericanas y europeas que al presente no consideran a Puerto Rico como destino o limitan su actividad por su enclaustramiento en Puerto Rico no pueden bajar carga ni se les permite el traslado de pasajeros. El cambio añadiría competitividad comercial y turística a la isla, ante la opción de establecer más conexiones en los aeropuertos regionales.

Puerto Rico tiene el potencial de desarrollar operaciones logísticas vinculadas al tráfico aéreo, especialmente en Aguadilla, donde existen instalaciones adecuadas para almacenaje de carga diversa, y para servicios de mantenimiento de aviones y reabastecimiento de combustible. De aprobarse la exención, los mercados en Puerto Rico recibirían con más rapidez mercancías que hoy se tardan en llegar desde su punto de origen porque tiene que pasar primero por puertos de Estados Unidos. El cambio también podría reducir el costo de ciertos productos. En 2017 se suspendieron por todas las disposiciones federales de cabotaje en Puerto Rico, a raíz de la grave emergencia causada por el huracán María. Sin embargo, la exención de dos años en las operaciones aéreas implicaría una apertura más prolongada en regulaciones contraproducentes para la economía isleña.

Puerto Rico necesita condiciones favorables para su recuperación tras los daños causados por el huracán María y el terremoto del pasado enero. Por ello, la aprobación de la exención articulada por el Departamento de Transportación de Estados Unidos representa un paso atinado en la ruta para revitalizar la economía isleña.

La exención puede contribuir a crear nuevos empleos en el

Cleared for Takeoff?

Resident Commissioner Talks Latest Efforts to Turn Puerto Rico Into Major Air Hub

BY LUIS J. VALENTÍN ORTIZ
lvalentin@cbpr

In times when initiatives to increase economic output in Puerto Rico are desperately needed, the commonwealth seeks clearance from the federal government to take off as a major regional air hub for both cargo and passengers.

It will take a three-way effort to do so, including exemption from air cargo regulations, several permits and certifications from the U.S. Department of Transportation (DOT), and bringing back the in-transit lounge for international passengers, Puerto Rico's resident commissioner, Jennifer González, told Caribbean Business during a recent interview.

"This is a unique opportunity for the economic development that Puerto Rico hasn't had before," she said.

What's more, Noel Zamot, the island's revitalization coordinator, is already on board with the plans, according to González. He recently participated in a meeting attended by the resident commissioner, Rosselló administration officials, the destination marketing organization chairman, Jon Borschow, and Agustín Arellano, CEO of Aerostar, which manages the Luis Muñoz Marín International Airport.

"[Zamot] supported the three initiatives: the air transportation exemptions, the in-transit lounge—he presented some ideas that could be used strategically—and [the federal] HR 3472 [the Stevens amendment]. Obviously, I expect it won't stay there and will lead to execution, which is what the people of Puerto Rico want," González stressed.

The resident commissioner went on to say that the island's financial control board must "be proactive" and engage in lobbying efforts so economic development initiatives, such as those related to air transportation, can be approved and fostered.

While the efforts need action from the federal government on all fronts, Jerónimo Lectora, an expert on the matter, feels confident it is possible. A member of the P.R. District Export Council, a local trade organization, he warned that time is of the essence to step forward.

"The three [initiatives] are achievable," Lectora told Caribbean Business. "The economic impact for Puerto Rico would be billions, not to mention tourism. If you improve air connectivity, it results in economic development."

He noted there is a need for such a hub among international and U.S. airlines, while market studies show related business opportunities will only increase in the coming years.

"This opportunity won't be there forever. Within the next six to 12 months, the window will be tighter. There are people in other places already doing things and investing. They won't see [Puerto Rico] as an alternative if we don't present ourselves as one," Lectora added.

Stevens amendment

By just adding the word "Puerto Rico" in an amendment introduced by the late-Sen. Ted Stevens (R-Alaska) back in 2003, the commonwealth would enjoy the same air cargo exemptions available to the 49th state of the Union. The so-called Stevens amendment helped Alaska become one of the top-10 air cargo hubs in the world.

On July 27, González filed a one-page bill to this end: HR 3472. The goal is to have the amendment approved as part of the Federal Aviation Administration reauthorization bill that Congress would consider in September.

"If we can include that amendment as part of that bill, I'm sure we could be successful," the resident commissioner said. "It will be beneficial for our economy and the U.S., as it could have in Puerto Rico an enclave in the Caribbean to bring new cargo."

Lectora explained that with the air-cargo exemptions under the Stevens amendment, international air carriers can stop in Alaska and continue to other U.S. airports, which is not allowed for any other domestic airport. "It is like if you never stopped there," he said, adding that when Congress exempted Alaska from these regulations, the state suffered similar problems to those Puerto Rico is currently facing.



Resident Commissioner Jennifer González

For instance, he mentioned that international air carriers are "overlooking" Puerto Rico, which also does not produce enough cargo to be attractive to these companies, vis-à-vis other airports such as Miami International.

Exemptions from DOT

Achieving the exemption granted by the Stevens amendment was not enough to turn Alaska into the major hub it is today. "You need to combine it with international cargo transfers, which require permits from the DOT," Lectora warned, in reference to what is known as expanded air-cargo transfer options.

Earlier this year, González asked the federal agency to exempt Puerto Rico from some of these air cargo regulations, to which the DOT agreed to work on the requisites that must be met to receive the exemption. To date, jurisdictions like Alaska, the Mariana Islands and Guam enjoy these benefits.

Achieving these permits would allow such operations as refueling for international carriers, as well as the combination of cargo, both domestic and international, among other options.

"It is up to [Rosselló administration officials] to work on these applications," Lectora added that the commonwealth government must explain why it needs these exemptions, particularly over the need for economic development tools.

If these exemptions from the DOT are combined with the Stevens

amendment, "you have yourself a hub," the expert noted.

In-transit lounge

For years, Puerto Rico had an in-transit lounge, whereby international passengers did not need a visa to stop on the island and hop on another flight to other destinations. But after the 9/11 attacks, these were eliminated throughout the U.S., including the commonwealth, for security reasons.

"There is a claim so Puerto Rico once again enjoys being a hub, mostly from Latin America to Europe[...] We lost that investment from passengers, who would stay sometimes

for a night or would spend money at the airport," González said, adding it could result in an additional million passengers a year. She said discussions are underway with different federal agencies to reinstate the in-transit lounge, although she recognized "it is more complicated due to security elements."

Lectora downplayed some of these concerns, noting, for instance, that Puerto Rico is not located on the U.S. mainland and international passengers can always be accounted for as they must stay within a designated area of the airport.

The expert believes it is possible to reinstate the in-transit lounge if the commonwealth demonstrates to Homeland Security that there would be a significant economic impact in favor of the island and that the risk of having it is equal or less to that of "preclearance" offshore bases established by the Transportation Security Administration in certain international airports outside the U.S.

Lectora further emphasized that to truly become a regional air hub, the in-transit lounge is key since modern aircraft are now being made to transport both passengers and cargo. "It benefits U.S. and international airlines, as well as Puerto Rico. It becomes a neutral hub for cargo. You don't need treaties. The sky opens for Puerto Rico and the only thing the federal government would do is provide a legal framework to facilitate this investment. It is not a bailout," he concluded.

—Jerónimo Lectora, member of P.R. District Export Council

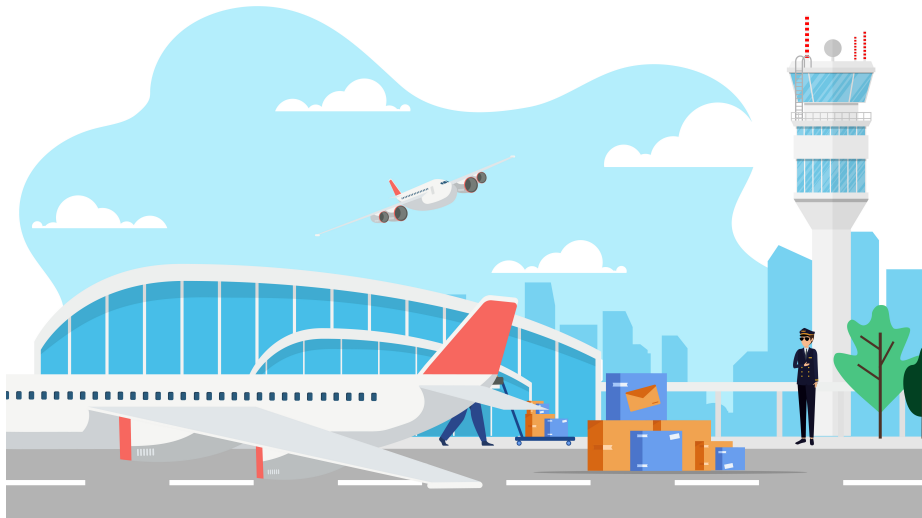
“The three [initiatives] are achievable.... The economic impact for Puerto Rico would be billions.... This opportunity won't be there forever.”

Los precios y frecuencias de pago en las suscripciones prepagadas y pago directo, pueden ser diferentes. Favor de llamar al 787-641-8500 para orientación adicional y detalles.

Read the English version of this editorial at enrdi.com

Current Statistics:

Currently, Puerto Rico receives about 80,000 pounds of air cargo daily at Luis Muñoz Marín International Airport (SJU), both through dedicated carriers and through the passenger airlines.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

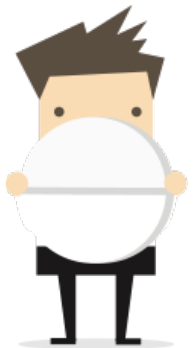
Current Statistics:

Manufacturing accounts for 47.3% of the Islands Gross Domestic Product, of which the Pharmaceutical and Medical Device industries accounts for 41.7%.

12 of the Top 20 Pharmaceutical companies have facilities on the Island.

Pharmaceutical products represents 73% of all air cargo that passed through Puerto Rican airports.

Prior to COVID-19, air cargo was projected to grow by 2% for 2020 for the 11th consecutive year by the International Air Transportation Association.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

Economic Impact of Expanded Air Cargo Operations:

A report by the Census Information Center at the University of Puerto Rico, Cayey Campus, concluded that exempting the Island from Air Cabotage, there would be the following economic impact:

A direct economic impact of \$219.3 million in new accumulated activity over a 12-year term just in the northwest region of the Island.

There would be an indirect economic impact estimated in \$184.2 million for the Island as well.

Additionally, this is projected to create over 6,000 new jobs.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

Meeting Secretary Elaine Chao

Met with the Secretary of Transportation, Elaine Chao to discuss the Air Cargo Waiver for Puerto Rico



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

Department of Transportation

Two year waiver

This waiver will allow the following to happen at Puerto Rico International Airports:

- To transfer cargo and passengers from any of their aircraft to any other aircraft provided both aircraft are operating to and from a point in the carrier's homeland.
- Foreign or domestic flights that stop in Puerto Rico may now transfer cargo or passengers to another flight.
- Passengers or cargo from Puerto Rico may be added to foreign flights continuing to the United States or to a foreign homeland.
- Cargo or passengers may change flights to a final destination provided they are on a US based airline.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

Department of Transportation

Two year waiver

This waiver does not allow:

- A foreign carrier cannot transfer cargo or passengers if its not currently authorized by the Departments of Transportation and Homeland Security to stop in any of the international airports.
- A foreign air carrier cannot stop or transfer cargo or passengers from a 3rd country in Puerto Rico. Only cargo originating in the carrier's homeland.
- Foreign carriers to transfer passengers and cargo to other airports, where flights may travel outside of the original flight plan without a Statement of Authorization.
- Cabotage operations- a foreign airline cannot transport goods or passengers between two points in the same country.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

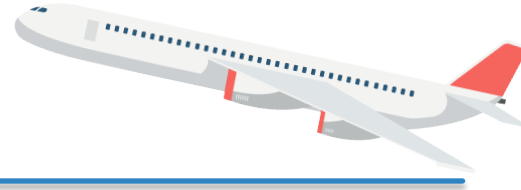
Next Steps

- In order for Puerto Rico to be able to grow it's air cargo and passenger market share:
 - Laws and regulations in Puerto Rico must be updated and adapted to ensure maximum flexibility to take full advantage of the cargo and passenger waiver.
 - Analysis and investment on soft and physical infrastructure such as updated information technology and processing, additional warehouses for storage space, cold storage necessary for commodities and pharmaceuticals, and runways and taxiways should be done to ensure Puerto Rico can attract new and increased air cargo capacity.
 - Necessary personnel to handle increased capacity need to be trained and ready.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

CARES Act Funding for the Airline and Cargo Industry:



The Coronavirus Aid, Relief, and Economic Security (CARES) Act provides \$32 billion in grants and \$29 billion in credit assistance to the airline industry, as well as relief from excise taxation related to commercial air travel.

The Act provides up to \$25 billion in grants to passenger airlines, \$4 billion for cargo airlines, and \$3 billion for aviation contractors.

The Act also requires that funds are to be used for the exclusive purpose of maintaining employee payrolls and are disbursed in amounts equal to the payrolls of recipients over the period from April 1 through September 30 of 2019.

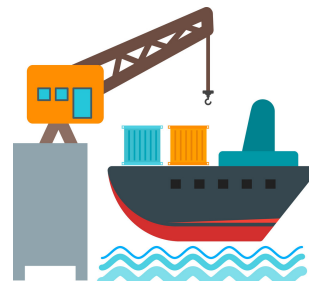


U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón

Upcoming Federal Surface Transportation bill

As a member of the House Transportation and Infrastructure Committee, we will work on a bill to reauthorization Surface transportation this year as the current bill, the Fixing America's Surface Transportation Act (FAST Act) is set to expire.

I ask that you contact my office with your requests, as they relate to surface transportation, for consideration and inclusion.



U.S. Congresswoman
Jennifer
González-Colón