

# Public Policy Institute of California

---

500 Washington Street, Suite 800  
San Francisco, CA 94111  
Tel: (415) 291-4400, Fax: (415) 291-4401  
www.ppic.org

Contacto: Victoria Pike Bond, (415) 291-4412

**Embargado – No publicar ni transmitir hasta las 12:01 a.m. PDT el miércoles, 14 de abril**

## **COMERCIO INTERNACIONAL A TRAVÉS DE CALIFORNIA PODRÍA TRIPLICARSE PARA EL 2020... PERO, ¿PODRÁ MANEJARLO NUESTRA INFRAESTRUCTURA?**

### **Aeropuertos y Puertos Marítimos No Están a la Par con la Demanda; Los Cierres de Puertos en el 2002 y la Seguridad del Territorio Nacional Podrían Tener Repercusiones Negativas**

**SAN FRANCISCO, California, 14 de abril del 2004** – Ocupados y más ocupados – esto describe a los aeropuertos, puertos marítimos, autopistas y las vías férreas en California que mueven el tráfico comercial a través del estado en camino a destinos extranjeros u otras partes del país, según un estudio publicado hoy por el Instituto de Asuntos Públicos de California (Public Policy Institute of California, PPIC). Una quinta parte del comercio internacional de los Estados Unidos pasa actualmente a través de los aeropuertos internacionales de Los Ángeles y San Francisco y a través de los puertos marítimos de Los Ángeles, Long Beach, Oakland y Port Hueneme. Además, se espera que el comercio a través del estado aumente significativamente en los próximos 15 a 20 años – si la infraestructura de California puede acomodar el crecimiento.

El informe *California's Global Gateways: Trends and Issues* (Los Puertos Globales de California: Tendencias y Asuntos), dice que se espera que el flujo de comercio a través del estado se triplique en peso para el año 2020. Durante este mismo periodo, el valor en dólares de las exportaciones enviadas a través de California aumentarán por un 148 por ciento, mientras que el valor de las importaciones aumentarán por un 81 por ciento. Sin embargo, este crecimiento anticipado no es una certeza. De hecho, es poco probable que ocurra a menos que se dediquen más recursos para expandir la infraestructura de comercio del estado y se maneje más eficientemente la infraestructura existente. “Estas predicciones están basadas en estimados de aumentos en población, inversiones, producto doméstico bruto y otros factores económicos y demográficos, no en lo que nuestros puertos y autopistas pueden manejar efectivamente”, dice el investigador del PPIC Jon Haveman, quien co-escribió el estudio con David Hummels, profesor asociado de economía en la Universidad de Purdue. “Sin mayor y mejor capacidad, la infraestructura del estado probablemente no podrá manejar la demanda de crecimiento en efecto”, dice Haveman.

De hecho, el estudio encuentra que la capacidad, particularmente en los aeropuertos del estado, no se ha mantenido a la par con la demanda actual y podría estar disuadiendo a algunos fletadores de usar los puertos de California. Entre 1995 y 2002, la porción total del tráfico comercial de los Estados Unidos manejado por los aeropuertos internacionales de Los Ángeles y San Francisco disminuyó de un 38 a un 21 por ciento. Según el estudio, alrededor de la mitad de esta disminución se debe a que los fletadores escogen otros puertos de los Estados Unidos para mover sus bienes, y estas preferencias se deben parcialmente a la congestión en y alrededor de los aeropuertos de California.

Debido a que la mayoría del tráfico comercial del estado ni se origina ni está destinado para California, el estudio hace la pregunta: ¿Valdrá la pena la carga de ser un centro de distribución internacional para la nación? “El mover comercio a través del estado crea empleos, genera ganancias a negocios e ingresos por impuestos considerables, pero también conlleva un costo, tal como aumentos en congestión, contaminación y desgaste en la infraestructura”, dice Haveman. “El desafío para los encargados de formular la política es pesar los pros y los contras, y decidir si California quiere hacer la inversión para mantenerse como un puerto global principal o si debe animar a los cargadores internacionales a que vayan a otro lugar.” El análisis sugiere varias posibles opciones de política para aumentar los ingresos para inversiones en la infraestructura, incluyendo aumentar la porción de fondos federales del estado e imponer cargos a usuarios en o alrededor de los aeropuertos y puertos marítimos.

El estudio también considera los asuntos recientes y actuales que afectan el comercio en el estado y en la nación – incluyendo las consecuencias de los cierres de los puertos marítimos en la costa oeste en el 2002. Aunque es muy temprano para saber si los cierres de puertos tendrán efectos a largo plazo, en los meses después de los cierres, la porción del comercio a través de la costa oeste fue menor que lo que había sido en cualquiera de los cinco años anteriores. Adicionalmente, las importaciones de Asia – consistentemente entre el 77 y 78 por ciento del total en la nación entre 1998 y 2001 – disminuyeron significativamente a 74 por ciento durante los primeros seis meses del 2003. “Si problemas como una simple congestión en los puertos pueden rezagar a una red de producción global, es posible que un cierre mayor como el del 2002 pueda tener efectos duraderos”, dice Haveman.

La seguridad del territorio nacional también puede afectar el comercio de California y de la nación. La medida federal principal, la Iniciativa de Seguridad de Contenedores, requiere que los cargamentos sean inspeccionados en su puerto extranjero y se anticipa que causará retrasos en el transporte y gran incertidumbre acerca de los tiempos de llegada a los puertos de los Estados Unidos. Por otra parte, iniciativas como la Alianza Aduana-Comercio Contra el Terrorismo, la cual anima a los fletadores a desarrollar medidas de seguridad para sus cargamentos en transporte, podrían tener el efecto opuesto. El análisis del informe concluye que aún no está claro como estas medidas opuestas afectarán el comercio en California o en la nación entera.

El Instituto de Asuntos Públicos de California (PPIC) es una entidad privada y sin fines de lucro, dedicada a mejorar la política pública en California a través de investigación independiente, objetiva, no-partidista acerca de los asuntos económicos, sociales y políticos mayores. El instituto fue creado en 1994 con una donación de William R. Hewlett.

###