



GOBIERNO DE PUERTO RICO
Oficina del Asesor Legislativo

14 de diciembre de 2011

Hon. Thomas Rivera Schatz
Presidente
Senado de Puerto Rico
El Capitolio
San Juan, PR

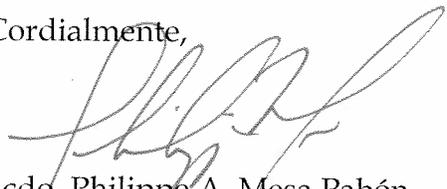
SENADO DE P.R.
SECRETARIA
RECIBIDO
2011 DEC 19 PM 1:48

Estimado señor Presidente:

Me place informarle que el día 12 de diciembre de 2011, el Gobernador Hon. Luis G. Fortuño, aprobó y firmó el Proyecto del Senado 2394 (Conferencia), aprobado en la Decimosexta Asamblea Legislativa en su Sexta Sesión Ordinaria, titulado:

LEY: Para crear la "Autoridad del Puerto de Ponce" como cuerpo político e independiente del Municipio Autónomo de Ponce; transferir a dicha Autoridad las funciones, objetivos, deberes, facultades, derechos y prerrogativas de la Autoridad del Puerto de Las Américas Rafael "Churumba" Cordero Santiago; eximir esta nueva Autoridad del proceso rígido de contratación y compras mediante subasta pública o procesos de solicitud de propuestas formales y enmendar la franquicia concedida al Municipio de Ponce por el extinto Consejo Ejecutivo; y para otros fines.

Cordialmente,



Lcdo. Philippe A. Mesa Pabón
Asesor del Gobernador
Asuntos Legislativos

(P. del S. 2394)
(Conferencia)

LEY 240-2011
12 DE DICIEMBRE DE 2011

Para crear la “Autoridad del Puerto de Ponce” como cuerpo político e independiente del Municipio Autónomo de Ponce; transferir a dicha Autoridad las funciones, objetivos, deberes, facultades, derechos y prerrogativas de la Autoridad del Puerto de Las Américas Rafael “Churumba” Cordero Santiago; eximir esta nueva Autoridad del proceso rígido de contratación y compras mediante subasta pública o procesos de solicitud de propuestas formales y enmendar la franquicia concedida al Municipio de Ponce por el extinto Consejo Ejecutivo; y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la economía globalizada del siglo XXI, el 88% del comercio transoceánico se transporta en buques de contenedores, siendo los buques de tamaño post-panamax (buques que por su tamaño no pueden navegar por el Canal de Panamá) el transporte ideal para las rutas transatlánticas y transpacíficas. Debido a las economías de escala que necesitan estos buques para que su operación sea costo efectiva, se han integrado sistemas intermodales y sistemas de alimentación ("feeders") mediante los cuales los contenedores pueden ser trasbordados múltiples veces, bien sea a otros buques de mayor o menor capacidad o en sistemas de transportación terrestre, antes de llegar a su destino final. Estos complejos sistemas de transportación pueden hacer que los productos de uno u otro país sean más o menos competitivos en mercados internacionales, dependiendo, entre otros factores, en la eficiencia de la operación de sus puertos de embarque y el tiempo en que demoren sus productos en transitar estos complejos sistemas para llegar al mercado.

Puerto Rico cuenta con una buena localización geográfica entre las rutas marítimas del comercio internacional, rutas marítimas que pudieran beneficiarse de un nuevo y eficiente puerto de trasbordo para buques post-panamax y los asociados sistemas alimentadores. Estas rutas incluyen las del tráfico comercial entre (i) Europa con el Caribe o el este de Sur América, (ii) el este de los Estados Unidos de América con el Caribe o el este de Sur América, (iii) Asia, vía el Canal de Suez, con el Caribe o Sur América, (iv) Centro América y el Golfo de México con el este de Sur América, y (v) Asia, vía el Pacífico e intermodal terrestre, al Caribe o el este de Sur América.

Se anticipaba que el puerto de San Juan, siendo el puerto con mayor volumen de tráfico naviero en Puerto Rico, llegaría a su capacidad máxima entre el año 2007 y el 2010. El mencionado Puerto controla prácticamente el manejo de toda la carga marítima con destino doméstico. Luego de realizados estudios que recomendaron favorablemente el desarrollo de un puerto de trasbordo en el área sur de Puerto Rico, específicamente entre los municipios de Ponce y Guayanilla, por ser éstas las localizaciones más atractivas y viables para buques post-panamax

debido a: (i) su protección natural al embate de las olas, corrientes y vientos, (ii) sus profundas bahías y accesos, (iii) su gran cantidad de terrenos disponibles o subutilizados, los cuales estarían disponibles para actividades industriales de valor añadido relacionadas con las operaciones de trasbordo, (iv) su disponibilidad de infraestructura (agua, electricidad, y telecomunicación), y (v) su disponibilidad de fuerza laboral, Puerto Rico ha efectuado una inversión en infraestructura en parte de los muelles del Municipio Autónomo de Ponce, que aún en el 2011 no ha concluido su construcción. Durante el período en que el puerto de trasbordo ha estado en construcción, se han desarrollado en el Caribe otras instalaciones para servir ese segmento de la industria bajo condiciones más competitivas que las que Puerto Rico puede ofrecer, lo cual dificulta la competitividad de nuestro producto en ese sector de la industria naviera.

No obstante lo anterior, y existiendo la oportunidad económica para el desarrollo de un puerto de tercera generación en Puerto Rico, contando con una buena localización geográfica para establecer un puerto viable, teniendo la necesidad de aumentar nuestra capacidad y eficiencia portuaria y teniendo el deseo de lograr mayor crecimiento económico para Puerto Rico, el Municipio Autónomo de Ponce ha propuesto establecer un puerto de tercera generación, en las instalaciones construidas para el Puerto de Las Américas Rafael "Churumba" Cordero Santiago. El Municipio Autónomo de Ponce presentó un plan conceptual de negocios que promueve varios objetivos cónsonos con el desarrollo económico que se pretende generar con este proyecto. Se propone la operación de todos los terminales del Puerto de Ponce, bajo el Puerto de Las Américas Rafael "Churumba" Cordero Santiago, sujeto dicho desarrollo a la creación de una Autoridad del Puerto de Ponce, cuya Junta de Directores estará compuesta por la Alcaldesa o Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce, tres (3) miembros de la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de las Américas y tres (3) residentes de los municipios que componen Desarrollo Integral del Sur (DISUR), Inc., todos nombrados por el o la Presidenta de la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce. La Autoridad del Puerto de Ponce será la entidad encargada de promulgar la política pública del desarrollo de este puerto de tercera generación y tendrá la facultad de contratar con un operador de calibre internacional que incorpore las eficiencias técnicas de la operación portuaria a este centro logístico en que se convertirá el Puerto de Las Américas, así como podrá contratar con firmas de inversiones y desarrollo de propiedades en las zonas de valor añadido para promover la promoción y el establecimiento de industrias y operaciones de valor añadido, capaces de generar empleos dignos para los residentes de la Región Sur.

Debido a la complejidad de un proyecto de esta envergadura, y la necesidad de contar con una entidad gubernamental con facultad para entrar en los compromisos legales necesarios para llevar a cabo el mismo, la Asamblea Legislativa entiende que es necesario crear un nuevo organismo gubernamental. Cónsono con los principios que fundamentan la autonomía municipal, que responda a la población que se afecta por las decisiones que se toman en el campo económico y que esté dedicado exclusivamente a hacer realidad este proyecto.

A tales efectos, mediante esta Ley se crea una corporación pública con el nombre de Autoridad del Puerto de Ponce ("APP"). La APP será responsable de seleccionar y negociar los términos y condiciones del contrato con el potencial operador del Puerto de Las Américas Rafael "Churumba" Cordero Santiago, coordinar y supervisar el financiamiento, operación, mantenimiento y administración del Puerto de Las Américas, y reglamentar las actividades que tendrán lugar en dicho Puerto. La APP tendrá todos los poderes que típicamente se le conceden a las corporaciones públicas, incluyendo el poder de emitir bonos y de adquirir propiedades mediante expropiación forzosa y ciertos poderes y facultades que son particulares a las

actividades del Puerto de Las Américas, cuyas facultades recibirá de la Autoridad del Puerto de Las Américas a través de cualquier tipo de contratación viable que permita la transferencia de funciones entre dichas autoridades.

Desde el 20 de diciembre de 1911, por virtud de una Ordenanza aprobada por el extinto Consejo Ejecutivo de Puerto Rico, se le concedió al Municipio de Ponce, y éste la ha disfrutado desde entonces, una franquicia para operar los muelles municipales de Ponce. Esta franquicia, con el paso del tiempo y luego de desaparecer el Consejo Ejecutivo, quedó bajo la tutela de la Comisión de Servicio Público por ser esa una operación de un servicio público. La franquicia para la operación de los muelles ha sido altamente valorada por la Ciudad de Ponce y el Municipio reforzó esa operación asignándole a la Junta Administrativa la posesión y control de propiedades municipales aledañas al Puerto.

La referida franquicia resultó ser un instrumento de avanzada en la época en que se aprobó, así como previó el que los Muelles de Ponce estuvieran disponibles y se operaran para beneficio de la Ciudad, quedando ésta advertida de la posible pérdida de la franquicia si el Muelle dejaba de ser utilizado en el mejor interés de los ciudadanos de Ponce. La dinámica y el desarrollo de la industria marítima fue cambiando con el tiempo, pero la franquicia quedó fundamentalmente estática en su alcance y en los mecanismos que su estructura legal le proveyó al Municipio para el desarrollo, mantenimiento y explotación del Muelle Municipal. El Municipio por su parte continuó adquiriendo propiedades aledañas al Muelle, las cuales hizo disponibles para su administración y explotación a la Junta Administrativa del Muelle Municipal de Ponce. Desde el 1911 el Municipio ha operado bajo la vigente estructura, la cual limita las facultades y poderes de la Junta Administrativa que por la franquicia se creó, al cobro de los derechos de muellaje y atraque, al cobro de los arrendamientos de las propiedades municipales y a la prestación de limitados servicios a las embarcaciones que arriban a esas instalaciones. En esencia, la Junta Administrativa domina y rige la estructura física que compone el muelle.

Sin invadir las áreas donde el campo está ocupado por legislación federal, esta Legislatura aprobó la Ley 171-2002, según enmendada, titulada “Ley de la Autoridad del Puerto de Las Américas”, cuyo propósito fue construir y desarrollar unas instalaciones portuarias modernas para la operación de un puerto de trasbordo de carga contenerizada, capaz de admitir el atraque de barcos denominados “postpanamax” y barcos de hondo calado capaces de transportar cargas consolidadas dentro del contexto de la creación de unas economías de escala y contratar un operador de calibre internacional que se hiciera cargo de la operación exitosa de esa instalación portuaria. Se identificó la necesidad y conveniencia de que sólo hubiera en el Puerto de Las Américas una sola Autoridad que contara con todos los poderes delegados por el Estado sobre todos aquellos elementos afectados por las operaciones marítimas. La Autoridad entraría en unos acuerdos con el Municipio Autónomo de Ponce, por virtud de los cuales el Municipio le haría disponibles tanto los muelles de su propiedad, como las propiedades inmuebles que le dan servicio a aquéllos y la Autoridad adquiriría otros bienes inmuebles necesarios para el desarrollo de zonas de valor añadido, áreas de mitigación y compraría equipos necesarios y apropiados para la operación portuaria y ese conjunto de propiedades e instalaciones se pondrían, a su vez, a disposición del operador al cual se le facultaba para prestar toda la gama de servicios que ése interesara en esas instalaciones para servir a los usuarios del Puerto a cambio de una significativa inversión garantizada y de unos ingresos recurrentes para la Autoridad y el Municipio. Este Proyecto se planificó y se trató como un proyecto de desarrollo socio económico y el Gobierno Central invirtió considerables sumas de dinero en su fase de construcción. La crisis económica mundial afectó no sólo las finanzas del Gobierno Central, el cual tuvo que limitar el alcance de la

inversión prevista en el Proyecto y tomar medidas fiscales de emergencia para conjurar la crisis, sino que igualmente afectó a la industria de transportación y carga marítima. El año 2009 ha sido el peor año en la historia de los operadores de barcos portacontenedores, habiéndose registrado una pérdida combinada de más de \$27 mil millones de dólares para las veinte (20) líneas navieras más importantes del mundo.

Esta combinación de factores provocó que la entidad con la cual se estuvo negociando un contrato de concesión para la operación del Puerto de las Américas no tuviera éxito en conseguir los inversionistas que asumirían los riesgos inherentes a la operación comercial, según requería la negociación. Luego de casi una década de haber emprendido este desarrollo socio económico, las circunstancias del mercado mundial impidieron que se consiguiera, por el momento, un operador de calibre internacional.

El Municipio Autónomo de Ponce, por su parte, con motivo de las obligaciones asumidas con la Autoridad del Puerto de Las Américas, limitó sustancialmente las oportunidades de negocio de sus instalaciones y ello trajo como consecuencia que lo que fue históricamente una operación generadora de ingresos en exceso de gastos, generara pérdidas que han sido absorbidas por el Municipio por los pasados años.

El Municipio Autónomo de Ponce, por otro lado, es el titular de las instalaciones portuarias que componen el Muelle de Ponce, en parte de las cuales la Autoridad reconstruyó los muelles 4, 5 y 6, y asimismo el Municipio es titular de los terrenos inmediatamente aledaños y que le dan servicio a esos muelles. Todos los muelles de servicio público que operan en la bahía de Ponce son operados por la Junta Administrativa del Muelle Municipal de Ponce, bajo las limitaciones de la franquicia concedida en el año 1911, la cual ha sufrido muy pocas enmiendas a lo largo del tiempo.

De conformidad con las disposiciones de la Ley Jones, denominada como la Carta Orgánica de 1917, en su Artículo 39, se dispuso que todas las franquicias concedidas por la Comisión de Servicio Público, sucesora del extinto Consejo Ejecutivo, creado bajo la Carta Orgánica del 1900, estaría sujetas a enmiendas, concediéndose a la Comisión de Servicio Público todas las funciones ejecutivas relacionadas con las corporaciones de servicio público que hasta entonces se habían conferido al Consejo Ejecutivo. La misma Ley Jones dispuso en su Artículo 26, que las funciones legislativas que hasta ese momento se ejercieron por el Consejo Ejecutivo serían desde entonces ejercidos por el Senado de Puerto Rico. La Ley Jones fue derogada el 3 de julio de 1950 con efectividad al 25 de julio de 1952, fecha en que entró en vigor la Constitución del Estado Libre Asociado. El 28 de junio de 1962 se aprobó por la Asamblea Legislativa la Ley de Servicio Público de Puerto Rico, mediante la cual se encargó la implementación de la Ley a la Comisión de Servicio Público. Específicamente se dispuso que un operador de muelle se consideraría como una compañía de servicio público y específicamente se dispuso, además, que esa legislación no se interpretaría en el sentido de infringir cualquier autorización (franquicia) otorgada por el extinto Consejo Ejecutivo que estuviese vigente. Se facultó a la Comisión de Servicio Público, previa audiencia, para suspender, enmendar o derogar tales autorizaciones y ejercer todos los derechos y facultades reservados al extinto Consejo Ejecutivo por dichas autorizaciones o por cualquier ley.

De conformidad con el estado de derecho vigente, la Junta Administrativa del Muelle Municipal de Ponce es un organismo del Municipio Autónomo de Ponce que opera, según la franquicia, como una corporación, pero no tiene personalidad jurídica propia, separada e independiente del Municipio Autónomo de Ponce, aunque por su característica de operar como

una compañía que cobra por sus servicios se le considera un administrador de personal individual y se ha reconocido el derecho de las uniones obreras a negociar colectivamente con ésta. Las facultades de la Comisión de Servicio Público en cuanto al alcance de las enmiendas que puede conceder a la franquicia están limitadas por la Ley de Servicio Público y otras leyes que inciden sobre elementos importantes de la industria marítima y de operación de puertos. Los municipios, sabido es, son criaturas del Estado y sus facultades serán aquéllas que el Estado delegue mediante legislación al efecto. Esta Asamblea Legislativa entiende que la petición de autoridad legal que ha formulado el Municipio Autónomo de Ponce para actualizar las facultades y poderes que puede ejercer a través de la franquicia requiere de acción legislativa particular. Cónsono con el propuesto desarrollo del Puerto de las Américas esta Asamblea Legislativa entiende necesario crear una Autoridad Municipal con plenos poderes delegados para entender como único ente con competencia sobre toda actividad que se generara dentro del Puerto de las Américas. El Municipio Autónomo de Ponce ha formulado una propuesta para viabilizar este proyecto, para lo cual reclama se le apodere con las facultades delegadas por el Estado para hacer viable ese desarrollo.

Tanto el Municipio Autónomo de Ponce como la Autoridad del Puerto de las Américas Rafael “Churumba” Cordero Santiago entrarán en negociaciones dirigidas a la transferencia de las propiedades de cada entidad a favor de la nueva Autoridad del Puerto de Ponce para que ésta se constituya en el ente autónomo y flexible que vele por el desarrollo de este importante proyecto del Puerto de las Américas.

Conscientes de que tanto el Gobierno Central como el Municipio Autónomo de Ponce interesan que este proyecto de desarrollo económico se lleve a su realización y que la Región Sur y Puerto Rico, en general, se beneficien, directa e indirectamente del desarrollo económico potencial que supone un puerto de tercera generación y sus zonas de valor añadido y conscientes, ambas partes entienden que el potencial de este Proyecto requiere que se optimicen las posibilidades económicas del Puerto de Ponce, de forma que sirva de atractivo y base para que un operador de calibre internacional se interese en estas instalaciones. Esto permitirá continuar su desarrollo a través de una alianza público privada y, a tal fin, es apropiado y conveniente crear la corporación pública denominada Autoridad del Puerto de Ponce como una corporación adscrita o vinculada con el Municipio Autónomo de Ponce, de forma que, cónsono con los principios de la autonomía municipal reconocidos en la Ley 81-1991, según enmendada, conocida como “Ley de Municipios Autónomos de Puerto Rico”, se lleven los poderes y facultades sobre aquellos elementos que inciden sobre el desarrollo y operación de las facilidades portuarias a una entidad más cercana al Pueblo que sirve, o sea, al ente municipal, dando la oportunidad de que sean los propios ponceños o personas de la Región Sur los que rijan y dirijan el destino del proyecto del Puerto de Ponce, siempre contando con el apoyo del Gobierno Central a través de la presencia de tres directores que integran a su vez la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Las Américas Rafael “Churumba” Cordero Santiago. Atendemos ese objetivo mediante esta legislación, reteniendo el Gobierno Central participación en la Junta de Directores, de forma que pueda evaluar de primera mano la asistencia que este proyecto pueda requerir a lo largo de su desarrollo. De igual modo que se mantenga control sobre la inversión que el Gobierno Central ha efectuado hasta el momento. Se enmienda el pleno derecho de la franquicia que ese Municipio ha ostentado por casi un siglo de forma que la Autoridad del Puerto de Ponce que aquí se crea, para todo fin público, sustituya a la Junta Administrativa del Muelle Municipal de Ponce, mantenga su personalidad jurídica separada e independiente del Municipio Autónomo de Ponce, aunque convertida en una corporación adscrita al Municipio por acción

legislativa. La integración de la operación del Puerto del Municipio Autónomo de Ponce y el del proyecto del Puerto de las Américas Rafael “Churumba” Cordero Santiago, ambas operaciones de alto interés público queda mejor servido con la conversión en la Autoridad del Puerto de Ponce lo cual resulta, además, cónsono con los principios de autonomía municipal enunciados en la Ley 81-1991, según enmendada, conocida como “Ley de Municipios Autónomos de Puerto Rico”.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1.- Título

Esta Ley se conocerá y podrá ser citada como “Ley de la Autoridad del Puerto de Ponce”.

Artículo 2.- Definiciones

Para propósitos de esta Ley, las siguientes palabras tendrán los significados que se detallan a continuación:

(a) Agencia Federal: Los Estados Unidos de América, su Presidente, cualquiera de los departamentos de la rama ejecutiva del gobierno de los Estados Unidos de América, o cualquier corporación, agencia o instrumentalidad creada o que pueda crearse, designarse o establecerse por los Estados Unidos de América.

(b) Aguas Navegables del Puerto de las Américas: Las aguas navegables del Gobierno de Puerto Rico adyacentes al Puerto de las Américas, cuyo control y dominio por la Autoridad es necesario o conveniente para la operación eficiente del Puerto de Ponce.

(c) Autoridad: La Autoridad del Puerto de Ponce que se crea por esta Ley, la cual tendrá las funciones, deberes, derechos, facultades y prerrogativas concedidas a la Autoridad del Puerto de Las Américas, creada bajo la Ley 171-2002, según enmendada, excepto que las obligaciones de esta nueva Autoridad no estarán garantizadas por el fondo general del Gobierno de Puerto Rico.

(d) Bonos: Los bonos, bonos temporeros, bonos de refinanciamiento, bonos provisionales, notas, pagarés, recibos, certificados, u otra evidencia de deuda de la Autoridad emitidos a tenor con las disposiciones de esta Ley.

(e) Director Ejecutivo: El Director Ejecutivo de la Autoridad del Puerto de Ponce.

(f) Emergencia: Aquella situación que requiera acción inmediata por estar en peligro la vida o la salud de una o más personas, por estar en peligro de dañarse o perderse la propiedad pública o por estar en peligro de suspenderse o afectarse adversamente el servicio público.

(g) Entidad Contratada: La persona natural o jurídica, privada o pública, o un consorcio de éstas, seleccionada por la Autoridad del Puerto de Ponce para operar, mantener o para desarrollar las áreas de valor añadido en función del Puerto de Las Américas.

(h) Franquicia: La franquicia concedida en 1911 por el Consejo Ejecutivo al Municipio de Ponce por virtud de la cual se creó la Junta Administrativa del Muelle Municipal de Ponce, la cual está actualmente bajo la jurisdicción de la Comisión de Servicio Público de Puerto Rico.

(i) Junta o Junta de Directores: La Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce, contará entre sus miembros con tres (3) directores en funciones de la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Las Américas, la Alcaldesa o Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce y tres (3) residentes de los municipios que componen Desarrollo Integral del Sur, Inc. (DISUR).

(j) Legislatura Municipal: Se refiere al poder legislativo municipal del Municipio Autónomo de Ponce, en conformidad con las disposiciones de la Ley 81-1991, según enmendada, conocida como “Ley de Municipios Autónomos de Puerto Rico”.

(k) Muelle: Toda obra útil para el atracado de barcos en tierra, o para embarcar o desembarcar personas o bienes en el Puerto de Las Américas.

(l) Negocios: Significará cualquier actividad comercial que implica propiedad, inmueble, mueble o mixta, que sea poseída, manejada, controlada o usada por la Autoridad del Puerto de Ponce o que esté destinada a ser poseída, operada, manejada, controlada o usada en relación con cualquiera de sus actividades, incluyendo, sin limitación, proyectos consistentes de uno o más puertos, embarcaderos, muelles, muros de contención, dársenas, diques, carreteras de vehículos, rieles, tuberías, edificios, almacenes, u otras facilidades necesarias o convenientes para el acomodo de barcos y otras embarcaciones con su carga y pasajeros.

(m) Persona: Cualquier persona natural o jurídica, incluyendo, pero sin limitarse a, cualquier agencia o instrumentalidad gubernamental o cualquier individuo, firma, sociedad, compañía por acciones, asociación o corporación pública o privada, organizada o existiendo bajo las leyes del Gobierno de Puerto Rico, de los Estados Unidos de América, de cualquiera de sus estados, o de cualquier país extranjero, cualquier agencia federal o cualquier combinación de las anteriores.

(n) Propiedad: Cualquier propiedad, sea inmueble o mueble, tangible o intangible.

(o) Puerto de Ponce o Puerto de Las Américas: Las aguas navegables del Puerto de Ponce necesarias para la operación del Puerto de Las Américas y su zona portuaria, zona marítimo-terrestre, terrenos sumergidos bajo el puerto y terrenos contiguos que están incluidos en el área geográfica dentro de la cual se llevan a cabo las actividades del Puerto y actividades de trasbordo o turísticas localizado en el área sur de Puerto Rico, incluyendo las bahías, los muelles, atracaderos, embarcaderos, malecones, diques, dársenas, conexiones ferroviarias, desviaderos, apartaderos u otros edificios, estructuras, instalaciones o mejoras utilizadas para la navegación, el acomodo de embarcaciones y su carga, el almacenamiento de carga y contenedores, el manejo de carga y contenedores, las actividades de trasbordo y cualquier otra actividad incidental a las anteriores. La Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce determinará el alcance del área geográfica que comprenderá el Puerto de Las Américas propiamente.

(p) Tarifa: Cualquier derecho, renta, cargo o cuota que fije la Autoridad del Puerto de Ponce o el operador del Puerto de Ponce, con la aprobación previa de la Junta de Directores de la Autoridad, por los servicios rendidos o por el uso de las facilidades a su cargo.

(q) Tenedor de Bonos o Bonista: Cualquier persona que sea portadora de cualquier bono en circulación, inscrito a su nombre o no inscrito, o el dueño, según el registro, de cualquier bono en circulación que a la fecha esté inscrito a nombre de otra persona que no sea el portador.

(r) Zona marítimo-terrestre: El espacio de las costas del Puerto de Ponce que baña el mar en su flujo y reflujó, en donde son sensibles las mareas, y las mayores olas en los temporales en donde las mareas no son sensibles, e incluye los terrenos ganados al mar, las accesiones y los márgenes de los ríos hasta el sitio donde sean navegables o se hagan sensibles las mareas.

(s) Zona portuaria: Aquella parte de la zona marítimo-terrestre y otros terrenos adyacentes al Puerto que sean delimitados por la Junta como la zona portuaria del Puerto de Ponce o del Puerto de Las Américas.

Artículo 3.- **Creación**

Por la presente Ley se crea una entidad pública corporativa y política, separada e independiente del Municipio Autónomo de Ponce, que se conocerá como la "**Autoridad del Puerto de Ponce**", la cual se regirá por una Junta de Directores, presidida por el Alcalde o Alcaldesa del Municipio Autónomo de Ponce y contará con tres (3) miembros seleccionados entre los directores de la Autoridad del Puerto de las Américas por el o la Presidenta de la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce. Disponiéndose que dos (2) serán nombrados por el término de seis (6) años y uno (1) será nombrado por el término de cuatro (4) años; y tres (3) residentes de los municipios que componen Desarrollo Integral del Sur, Inc. (DISUR), de los cuales dos (2) serán nombrados por el término de cinco (5) años y uno (1) será nombrado por el término de tres (3) años.

Artículo 4.- **Delegación de facultades**

Se transfieren y delegan a la Autoridad del Puerto de Ponce todas las funciones, objetivos, deberes, derechos, facultades y prerrogativas que tiene la Autoridad del Puerto de las Américas, creada por virtud de la Ley Núm. 171-2002, según enmendada, y será la Autoridad del Puerto de Ponce y su Junta de Directores con plenos poderes para determinar la política pública en relación con el desarrollo y operación del Puerto de las Américas Rafael Cordero Santiago, quedando dicha instalación bajo la jurisdicción exclusiva de esta nueva Autoridad.

Bajo circunstancia alguna se entenderá que la Autoridad del Puerto de Ponce es sucesora de la Autoridad del Puerto de Las Américas, la cual continuará existiendo para atender las obligaciones incurridas por aquella, las cuales no serán asumidas por la Autoridad del Puerto de Ponce.

Artículo 5.- **Propiedad Municipal**

El Municipio Autónomo de Ponce determinará la propiedad municipal que estará bajo la jurisdicción de la Autoridad del Puerto de Ponce, y autorizará y ordenará el otorgamiento y traspaso de dicha propiedad a la Autoridad del Puerto de Ponce por los términos y condiciones que el Municipio determine, tomando en consideración que el traspaso de las propiedades municipales a la Autoridad viabiliza el desarrollo del Puerto de Las Américas como proyecto de desarrollo económico para la Región Sur y de Puerto Rico.

Artículo 6.- Contratos de Construcción y Compras; Exención de los requisitos de licitación pública

La Autoridad del Puerto de Ponce deberá crear un procedimiento para la adquisición de bienes y servicios que sea flexible y responda a la naturaleza de la industria en que opera, por lo que dicha Autoridad estará exenta de cualquier requisito relacionado a la licitación o subasta para la adjudicación de contratos de construcción, servicios, compra o cualquier otro tipo de contratos cuando sea necesario y conveniente para el cumplimiento de sus propósitos y según sea autorizada por la Junta de Directores de la Autoridad en cada caso por medio de una resolución al efecto. Dichas resoluciones establecerán las circunstancias que justifican que la Autoridad esté exenta de los requisitos de licitación pública. La Autoridad establecerá, mediante reglamento, todas las normas y procedimientos necesarios para el adecuado uso de sus fondos y recursos, los cuales deberán cumplir con parámetros de sana administración. La Autoridad podrá considerar y adjudicar contratos a base de propuestas no solicitadas, siempre que justifique que dichos contratos responden a las fuerzas del mercado y que se concluya que los mismos protegen adecuadamente el interés público.

La Autoridad podrá usar la metodología de construcción conocida como gerencia de construcción o gerente de construcción como constructor, o cualquier variación de éstas en la contratación de cualesquiera de sus proyectos de construcción. La Autoridad podrá emitir todos los reglamentos, reglas, determinaciones administrativas o cartas circulares que estime necesarias para implementar la contratación de dicha metodología de contratación y sus usos.

Todas las compras y contratos de suministros o servicios, servicios personales, que se hagan por la Autoridad, incluyendo contratos para la construcción de obras, contratos relacionados con la construcción de las instalaciones del Puerto deberán hacerse mediante el procedimiento de compras establecido por la Autoridad por resolución de su Junta de Directores tal y como se dispone en este Artículo. Disponiéndose, además, que no serán necesarios anuncios de subasta ni requerimiento de cotizaciones:

(a) cuando se requiera la inmediata entrega de materiales, efectos y equipo, ejecución de servicios u obras de construcción debido a una emergencia, según definido este término en el Artículo 2(f) de esta Ley;

(b) cuando se necesiten piezas de repuestos, accesorios, equipo o servicios suplementarios para efectos o servicios previamente suministrados o contratados;

(c) cuando se requieran servicios o trabajos de profesionales o de expertos y la Autoridad estime que en interés de una buena administración, tales servicios o trabajos deban contratarse sin mediar tales anuncios; y

(d) cuando los precios no estén sujetos a competencia porque no haya más que una sola fuente de suministro o porque estén regulados por ley.

Al comparar proposiciones y hacer adjudicaciones, se dará debida consideración a aquellos factores, tales como precio más bajo; habilidad del proponente o contratista para realizar trabajos de la naturaleza envuelta en el contrato bajo consideración; calidad y adaptabilidad relativas de los materiales, efectos, equipo o servicios; responsabilidad económica del proponente y su pericia, experiencia, reputación de integridad comercial y habilidad para prestar los servicios bajo consideración; y tiempo de entrega o de ejecución que se ofrezca.

Cuando la Autoridad solicite propuestas de más de una compañía o suplidor respecto de cualquier equipo, material o servicio, no estará obligada a otorgar el contrato a la propuesta cuyo precio sea el menor, pero tomará dicho factor en consideración, entre otros, al momento de efectuar la selección o adjudicación del contrato y expondrá por escrito los criterios utilizados para la adjudicación, de forma que se justifique adecuadamente la protección del interés público. En estos procesos se documentará adecuadamente las gestiones realizadas para dar transparencia a las transacciones, prohibiéndose el conflicto de interés y todo tipo de conducta que atente contra la protección del interés público.

Artículo 7.- Enmienda de la Franquicia concedida por el Consejo Ejecutivo al Municipio de Ponce para los muelles municipales

La franquicia previamente otorgada al Municipio de Ponce por el antiguo Consejo Ejecutivo para la operación de las facilidades portuarias de Ponce, queda, como cuestión de derecho, enmendada por virtud de esta Ley, disponiéndose que la Comisión de Servicio Público de Puerto Rico, como sucesora del antiguo Consejo Ejecutivo, reconocerá bajo la franquicia concedida a Ponce que la misma será ejercida indistintamente por el Municipio, por sí mismo o a través de la Autoridad que por virtud de esta Ley se crea.

Los poderes y facultades conferidos a la Autoridad se interpretarán liberalmente, de forma tal que se logren los propósitos de esta Ley. Una vez adoptada la presente Ley por el Municipio Autónomo de Ponce, quedará dicha franquicia enmendada de pleno derecho por toda disposición aquí contenida, por lo que las disposiciones de esta Ley prevalecerán en cuanto a las facultades y derechos que la Autoridad creada tendrá sobre sus operaciones y aquéllas que se desarrollen en las inmediaciones del Puerto de Ponce o del Puerto de las Américas Rafael "Churumba" Cordero Santiago. Se establece, además, que queda sin efecto toda disposición en contrario que establezca la franquicia para la operación del muelle municipal de Ponce.

La creación de la Autoridad del Puerto de Ponce no requiere ni supone que el Municipio renuncia a la franquicia previamente otorgada a éste para la operación de las facilidades portuarias, cuya franquicia se entenderá reconocida y delegada a esta Autoridad, disponiéndose que la franquicia no podrá limitarse, alterarse ni enmendarse sin el previo consentimiento de la propia Autoridad del Puerto de Ponce y del Municipio Autónomo de Ponce.

Artículo 8.- Normas de Interpretación de esta Ley con respecto a otras leyes

En los casos en que las disposiciones de esta Ley estén en pugna con las disposiciones de cualquier otra ley de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, prevalecerán las disposiciones de esta Ley, y ninguna otra ley aprobada anterior o posteriormente regulando la administración del Gobierno Central, o cualesquiera partes, oficinas, negociados, departamentos, comisiones, dependencias, municipios, ramas, agentes, funcionarios o empleados del mismo será interpretada como aplicable a la Autoridad del Puerto de Ponce, a menos que así se disponga taxativamente, pero los asuntos y negocios de la Autoridad del Puerto de Ponce serán administrados conforme se provee en esta Ley y dicha Autoridad retendrá todos los poderes, facultades y prerrogativas concedidas a la Autoridad del Puerto de las Américas por virtud de la Ley Núm. 171- 2002, según enmendada.

Artículo 9.- Cláusula de Separabilidad

Si cualquier disposición de esta Ley o la aplicación de dicha disposición a cualquier persona bajo alguna circunstancia fuere declarada inconstitucional, el resto de esta Ley y su aplicación no quedará afectada por dicha declaración de inconstitucionalidad.

Artículo 10.- Vigencia

Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.