

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1152

23 de marzo de 2026

Presentado por la señora *Soto Aguilú*

Referido a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor

LEY

Para crear la “Ley para la Transición Gradual hacia la Movilidad Eléctrica en el Transporte Público de Puerto Rico”; establecer como política pública del Gobierno de Puerto Rico la electrificación progresiva, escalonada y técnicamente viable de determinadas flotas y facilidades de transporte público colectivo; crear el Programa de Movilidad Eléctrica en el Transporte Público adscrito a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, en coordinación con el Departamento de Transportación y Obras Públicas; ordenar la preparación y adopción de un Plan Maestro de Transición e Infraestructura de Carga; autorizar proyectos piloto, mecanismos de financiamiento e incentivos para operadores elegibles, sujeto a disponibilidad de fondos; disponer criterios de implantación, reglamentación, fiscalización e informes; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Puerto Rico enfrenta el reto continuo de modernizar su sistema de transporte público colectivo dentro de un contexto de alta dependencia de combustibles fósiles, volatilidad en los costos energéticos, fragilidad de infraestructura crítica y necesidad de fortalecer la resiliencia de los servicios esenciales. Esta realidad impacta directamente la continuidad, el costo, la eficiencia y la confiabilidad de los sistemas de transportación colectiva que sirven diariamente a miles de ciudadanos en rutas urbanas, regionales, rurales e intermunicipales.

La transportación pública constituye un componente indispensable de la movilidad, del acceso al empleo, a la educación, a los servicios de salud y a la integración social y económica de las comunidades. No obstante, una parte significativa de la flota utilizada en distintos componentes del transporte colectivo continúa dependiendo de combustibles tradicionales, lo que expone al sistema a mayores costos operacionales, fluctuaciones externas de precios, gastos recurrentes de mantenimiento y mayores niveles de emisiones contaminantes.

La transición gradual hacia modelos de movilidad eléctrica representa una oportunidad real para encaminar una política pública más eficiente, moderna y resiliente. La electrificación de determinadas flotas y facilidades del transporte público puede contribuir a reducir costos operacionales a mediano y largo plazo, disminuir emisiones contaminantes, mejorar la confiabilidad del servicio, promover una infraestructura de transporte más eficiente y fortalecer la capacidad institucional del Gobierno de Puerto Rico para planificar sistemas de movilidad más sostenibles.

La política pública vigente de Puerto Rico en materia de transportación colectiva y energía ofrece una base institucional adecuada para encaminar una transición ordenada y fiscalmente responsable. En particular, la Ley 123-2014, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”, provee el andamiaje operacional para la coordinación de facilidades y actividades de transportación colectiva, mientras que la Ley 17-2019, según enmendada, conocida como la “Ley de Política Pública Energética de Puerto Rico”, reconoce la necesidad de modernizar la infraestructura energética, promover mayor eficiencia y fortalecer la resiliencia del sistema energético de Puerto Rico.

No obstante, esa transformación no debe imponerse de manera automática ni uniforme, sin atender las diferencias reales entre rutas, tipos de vehículos, condiciones topográficas, necesidades de carga, capacidad de la red eléctrica, disponibilidad de facilidades, estructura contractual de los operadores y acceso a fondos. Una transición responsable requiere planificación rigurosa, implantación escalonada, análisis de

viabilidad técnica y financiera, priorización de rutas y terminales, y coordinación efectiva entre las entidades gubernamentales concernidas.

Por ello, esta Asamblea Legislativa entiende necesario establecer un marco legal específico que permita encaminar la electrificación progresiva del transporte público de Puerto Rico de forma ordenada, medible y fiscalmente responsable. Esta Ley crea una política pública y un programa de implantación gradual que deberá desarrollarse mediante un Plan Maestro de Transición e Infraestructura de Carga, sujeto a evaluación técnica, priorización operacional y disponibilidad de fondos. Asimismo, habilita el uso de proyectos piloto, compras escalonadas, mecanismos de financiamiento e incentivos para operadores elegibles, conforme a la realidad fiscal, energética y operacional de Puerto Rico.

Esta Ley no persigue sustituir de forma inmediata e indiscriminada toda la flota existente ni prohibir automáticamente todas las tecnologías convencionales en ausencia de infraestructura suficiente. Su propósito es encaminar un proceso estructurado mediante el cual la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, el Departamento de Transportación y Obras Públicas y las demás entidades concernidas puedan identificar, priorizar e implantar aquellas medidas de electrificación que resulten más costo-efectivas, operacionalmente viables y beneficiosas para la ciudadanía.

Mediante esta Ley, la Asamblea Legislativa de Puerto Rico reafirma su compromiso con la modernización del transporte público, la resiliencia de la infraestructura crítica, la eficiencia del gasto público y la protección del interés ciudadano, creando un instrumento jurídico flexible y responsable para promover la transición gradual hacia la movilidad eléctrica en el transporte público de Puerto Rico.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Artículo 1.- Título.

2 Esta Ley se conocerá y podrá citarse como la “Ley para la Transición Gradual hacia
3 la Movilidad Eléctrica en el Transporte Público de Puerto Rico”.

1 Artículo 2.- Declaración de Política Pública.

2 Se declara como política pública del Gobierno de Puerto Rico promover la
3 transición gradual, escalonada, fiscalmente responsable y técnicamente viable hacia la
4 electrificación de determinadas flotas, facilidades e infraestructura del transporte público
5 colectivo, con el propósito de:

6 (a) fortalecer la confiabilidad, continuidad y eficiencia del servicio de transporte
7 público;

8 (b) reducir, en la medida posible, la dependencia de combustibles fósiles en la
9 operación del transporte colectivo;

10 (c) disminuir costos operacionales a mediano y largo plazo, sujeto a evaluación
11 objetiva de costo total de propiedad;

12 (d) reducir emisiones contaminantes asociadas al transporte colectivo;

13 (e) fomentar la resiliencia energética y operacional de terminales, patios,
14 estaciones y demás facilidades esenciales;

15 (f) promover la modernización tecnológica del sistema de transporte público;

16 (g) ampliar las capacidades institucionales y ocupacionales relacionadas con
17 mantenimiento, operación y administración de flotas eléctricas; y

18 (h) priorizar, dentro de la disponibilidad de recursos, soluciones de movilidad más
19 eficientes para las comunidades con mayor dependencia del transporte colectivo.

20 La implantación de esta política pública se llevará a cabo de manera progresiva y
21 conforme a criterios técnicos, operacionales, energéticos, presupuestarios y de
22 disponibilidad de fondos.

1 Artículo 3.- Definiciones.

2 Para fines de esta Ley, los siguientes términos tendrán el significado que a
3 continuación se expresa:

4 (a) Autoridad o ATI.- la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico.

5 (b) Departamento o DTOP.- el Departamento de Transportación y Obras Públicas
6 del Gobierno de Puerto Rico.

7 (c) Transporte público colectivo.- todo sistema, servicio, ruta, vehículo, facilidad o
8 mecanismo de transportación terrestre, marítima o multimodal destinado al traslado
9 colectivo de pasajeros bajo operación pública o bajo autorización, concesión, contrato o
10 acuerdo con una instrumentalidad pública competente, según sea aplicable.

11 (d) Vehículo eléctrico de transporte público.- autobús, guagua, van, lancha u otro
12 vehículo o unidad destinada al transporte colectivo de pasajeros, impulsado total o
13 predominantemente por energía eléctrica almacenada en baterías u otra tecnología de
14 cero emisiones al tubo de escape o equivalente funcional, conforme a las especificaciones
15 técnicas que se adopten por reglamento o determinación administrativa aplicable.

16 (e) Infraestructura de carga.- el conjunto de equipos, componentes, sistemas,
17 facilidades, conexiones, obras y mejoras requeridas para suplir energía a vehículos
18 eléctricos de transporte público, incluyendo cargadores, transformadores, paneles,
19 sistemas de control, interconexiones, equipos de almacenamiento y estructuras
20 auxiliares.

21 (f) Infraestructura energética resiliente.- cualquier combinación de equipos,
22 sistemas o facilidades energéticas destinadas a mejorar la continuidad operacional de la

1 infraestructura de carga o de las facilidades del transporte público, incluyendo sistemas
2 fotovoltaicos, almacenamiento en baterías, microrredes u otras soluciones técnicamente
3 viables.

4 (g) Operador elegible.- toda entidad pública, corporación pública, municipio,
5 concesionario, contratista, operador autorizado o entidad privada que preste o participe
6 en la prestación de servicios de transporte público colectivo bajo autorización, contrato o
7 marco regulatorio aplicable, y que cumpla con los criterios establecidos por esta Ley y
8 por la reglamentación que se adopte al amparo de la misma.

9 (h) Plan Maestro.- el Plan Maestro de Transición e Infraestructura de Carga para
10 la Movilidad Eléctrica en el Transporte Público creado por esta Ley.

11 (i) Proyecto piloto.- toda iniciativa de alcance limitado, duración definida y
12 evaluación estructurada, dirigida a probar la viabilidad técnica, económica, operacional,
13 energética o administrativa de la electrificación de vehículos, rutas, terminales, patios o
14 facilidades relacionadas con el transporte público.

15 Artículo 4.- Creación del Programa de Movilidad Eléctrica en el Transporte
16 Público.

17 Se crea el adscrito a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, en
18 coordinación con el Departamento de Transportación y Obras Públicas y en consulta con
19 las entidades gubernamentales concernidas en materias energéticas, fiscales,
20 contractuales, ambientales, de compras, infraestructura y administración pública.

21 El Programa tendrá como propósito principal dirigir, coordinar, planificar y
22 promover la transición gradual hacia la movilidad eléctrica en el transporte público de

1 Puerto Rico, incluyendo la electrificación progresiva de flotas, la instalación de
2 infraestructura de carga, el desarrollo de proyectos piloto, la formulación de guías de
3 contratación y la identificación de mecanismos de financiamiento e incentivos.

4 La Autoridad será la entidad responsable de la administración general del
5 Programa y podrá establecer acuerdos de colaboración, comités técnicos, instrumentos
6 de coordinación interagencial, alianzas permitidas por ley y otros mecanismos
7 administrativos necesarios para la consecución de los fines de esta Ley.

8 Artículo 5.- Funciones del Programa.

9 El Programa tendrá, entre otras, las siguientes funciones:

10 (a) levantar y mantener un inventario actualizado de la flota de transporte público
11 bajo la jurisdicción o coordinación aplicable de la Autoridad y de los operadores elegibles
12 participantes;

13 (b) identificar rutas, terminales, patios, centros operacionales, muelles y otras
14 facilidades susceptibles de electrificación progresiva;

15 (c) evaluar necesidades energéticas, operacionales y de infraestructura para la
16 implantación de proyectos de movilidad eléctrica;

17 (d) recomendar prioridades de implantación conforme a criterios de demanda,
18 costo, viabilidad técnica, resiliencia, impacto social y disponibilidad de recursos;

19 (e) diseñar e implantar proyectos piloto;

20 (f) formular criterios para el uso de incentivos, subsidios, financiamiento,
21 preferencias contractuales o mecanismos similares autorizados por ley;

1 (g) coordinar procesos de capacitación para choferes, operadores, técnicos,
2 mecánicos, supervisores y personal administrativo;

3 (h) desarrollar métricas para evaluar desempeño, ahorro, reducción de emisiones,
4 confiabilidad del servicio y costo total de propiedad;

5 (i) promover la integración razonable de infraestructura energética resiliente en
6 aquellas facilidades donde ello resulte técnica y económicamente viable;

7 (j) asistir en la preparación de solicitudes de fondos estatales, federales,
8 competitivos, especiales o de otra naturaleza; y

9 (k) rendir los informes requeridos por esta Ley.

10 Artículo 6.- Plan Maestro de Transición e Infraestructura de Carga.

11 La Autoridad, en coordinación con el Departamento y en consulta con las
12 entidades gubernamentales concernidas, preparará y adoptará un Plan Maestro de
13 Transición e Infraestructura de Carga para la implantación de esta Ley.

14 Dicho Plan Maestro deberá presentarse dentro de un término no mayor de
15 doscientos cuarenta (240) días contados a partir de la vigencia de esta Ley y deberá ser
16 revisado y actualizado, al menos, cada dos (2) años.

17 El Plan Maestro deberá incluir, como mínimo:

18 (a) un inventario inicial de la flota existente y su condición operacional;

19 (b) un diagnóstico de rutas, terminales, patios, estaciones, muelles y demás
20 facilidades susceptibles de electrificación;

21 (c) un análisis de viabilidad técnica, energética y económica para la electrificación
22 de segmentos del sistema de transporte público;

- 1 (d) una propuesta de fases de implantación;
- 2 (e) criterios de priorización de rutas, regiones, facilidades y proyectos;
- 3 (f) evaluación de necesidades de infraestructura de carga y, cuando sea viable, de
- 4 infraestructura energética resiliente;
- 5 (g) proyecciones de costos de adquisición, instalación, operación, mantenimiento
- 6 y reemplazo;
- 7 (h) identificación de fuentes de financiamiento disponibles o potenciales;
- 8 (i) recomendaciones sobre contratación, compras, concesiones y participación de
- 9 operadores elegibles;
- 10 (j) propuestas de capacitación y readiestramiento del recurso humano;
- 11 (k) indicadores de desempeño y mecanismos de medición;
- 12 (l) recomendaciones sobre reglamentación, normas técnicas y guías operacionales;
- 13 y
- 14 (m) cualquier otro componente que la Autoridad estime necesario para una
- 15 implantación ordenada y efectiva.

16 Artículo 7.- Fases de Implementación.

17 La implementación de esta Ley se realizará por fases y conforme al Plan Maestro.

18 Ninguna meta de electrificación o sustitución de flota se interpretará como automática,

19 uniforme o de cumplimiento inmediato para todas las rutas, operadores o regiones.

20 Las fases de implantación podrán incluir, entre otras:

- 21 (a) proyectos piloto en rutas, corredores, regiones o servicios específicos;

1 (b) electrificación progresiva de parte de la flota pública operada o coordinada por
2 la Autoridad;

3 (c) desarrollo de infraestructura de carga en terminales, patios, centros de
4 transferencia, muelles y otras facilidades estratégicas;

5 (d) incorporación gradual de criterios de movilidad eléctrica en nuevos procesos
6 de compra, contratación o renovación de acuerdos;

7 (e) ampliación progresiva de incentivos a operadores elegibles; y

8 (f) medidas especiales para municipios, zonas rurales o islas municipio donde la
9 movilidad eléctrica resulte particularmente conveniente o necesaria.

10 Artículo 8.- Criterios de Prioridad.

11 Al diseñar e implantar las fases y proyectos autorizados por esta Ley, la Autoridad
12 dará consideración prioritaria, según corresponda, a:

13 (a) rutas de alta demanda o alta frecuencia;

14 (b) terminales, patios, estaciones o muelles con mayor viabilidad técnica para la
15 instalación de infraestructura de carga;

16 (c) corredores con alto potencial de reducción de costos operacionales o de
17 emisiones;

18 (d) comunidades con alta dependencia del transporte público;

19 (e) municipios o regiones con limitadas alternativas de movilidad;

20 (f) rutas o facilidades cuya electrificación pueda mejorar significativamente la
21 resiliencia del sistema;

1 (g) islas municipio y zonas geográficas con necesidades particulares de acceso y
2 continuidad del servicio; y

3 (h) escenarios en que la electrificación parcial o total de la operación resulte costo-
4 efectiva y operacionalmente razonable.

5 Artículo 9.- Infraestructura de Carga e Infraestructura Energética Resiliente.

6 La Autoridad podrá desarrollar, adquirir, coordinar, autorizar o facilitar la
7 instalación de infraestructura de carga en terminales, patios, estaciones, muelles, centros
8 operacionales, corredores o facilidades estratégicas del transporte público, conforme a la
9 disponibilidad de fondos y a los criterios establecidos en el Plan Maestro.

10 La infraestructura de carga no tendrá que instalarse de manera uniforme por cada
11 ruta, servicio o región, sino conforme a evaluación técnica, necesidad operacional,
12 capacidad energética, costo, localización, uso previsto y conveniencia administrativa.

13 En aquellas facilidades donde resulte técnica, económica y operacionalmente
14 viable, la Autoridad podrá promover la integración de infraestructura energética
15 resiliente, incluyendo sistemas fotovoltaicos, almacenamiento en baterías, microrredes u
16 otras soluciones análogas, con el fin de fortalecer la continuidad del servicio y reducir
17 vulnerabilidades del sistema.

18 Artículo 10.- Proyectos Piloto.

19 La Autoridad podrá establecer proyectos piloto para probar la viabilidad de:

20 (a) autobuses, guaguas, vans, lanchas u otras unidades eléctricas en servicios
21 determinados;

22 (b) estaciones, centros o sistemas de carga;

- 1 (c) soluciones de carga rápida, carga en patio o carga de oportunidad;
- 2 (d) modelos de operación conjunta con operadores elegibles;
- 3 (e) infraestructura energética resiliente asociada al transporte público; y
- 4 (f) esquemas de financiamiento o contratación innovadores permitidos por ley.

5 Todo proyecto piloto deberá contar con parámetros definidos de evaluación,
6 métricas de desempeño, duración razonable y mecanismo de documentación de
7 resultados.

8 Artículo 11.- Compras, Contratación y Renovación de Acuerdos.

9 La Autoridad, el Departamento y cualquier otra entidad pública concernida
10 procurarán incorporar, de forma gradual y conforme a la disponibilidad de fondos y a la
11 viabilidad técnica, criterios de preferencia por tecnologías de cero emisiones o bajas
12 emisiones en los procesos de adquisición de vehículos, equipo o servicios vinculados al
13 transporte público.

14 En los nuevos contratos, concesiones, subastas, solicitudes de propuestas o
15 renovaciones relacionadas con la operación del transporte público colectivo, podrán
16 incluirse cláusulas, criterios de evaluación o incentivos dirigidos a promover la
17 incorporación gradual de vehículos eléctricos, infraestructura de carga o prácticas de
18 operación compatibles con los fines de esta Ley, siempre que ello sea legalmente
19 procedente, fiscalmente razonable y operacionalmente viable.

20 Nada de lo dispuesto en este Artículo se interpretará como una prohibición
21 absoluta e inmediata de toda adquisición de vehículos con tecnologías convencionales
22 cuando, por razones de disponibilidad, costo total de propiedad, condiciones de ruta,

1 infraestructura insuficiente, servicio esencial o necesidad operacional debidamente
2 justificada, resulte necesario utilizar otra tecnología.

3 Artículo 12.- Incentivos para Operadores Elegibles.

4 Sujeto a disponibilidad de fondos y conforme a reglamentación, la Autoridad
5 podrá establecer mecanismos de apoyo para operadores elegibles que participen en la
6 transición hacia la movilidad eléctrica en el transporte público, incluyendo, sin limitarse
7 a:

8 (a) subsidios parciales o aportaciones para adquisición de vehículos eléctricos o
9 infraestructura de carga;

10 (b) asistencia técnica para evaluación de viabilidad e implantación;

11 (c) preferencias o puntuación adicional en procesos competitivos, cuando ello sea
12 legalmente permitido;

13 (d) programas de readiestramiento y capacitación;

14 (e) apoyo para desarrollar proyectos piloto; y

15 (f) cualquier otro mecanismo de incentivo compatible con la ley y con los fondos
16 disponibles.

17 La concesión de tales incentivos deberá obedecer a criterios uniformes, objetivos y
18 fiscalizables, establecidos mediante reglamento o guía administrativa.

19 Artículo 13.- Financiamiento.

20 La implementación de esta Ley estará sujeta a la disponibilidad de fondos
21 estatales, federales, especiales, competitivos, donativos, economías operacionales,

1 alianzas autorizadas por ley y cualquier otro mecanismo de financiamiento legalmente
2 disponible.

3 La Autoridad y el Departamento podrán identificar, gestionar y utilizar, conforme
4 a derecho, fondos provenientes de programas o fuentes aplicables a transportación,
5 movilidad, infraestructura, energía, resiliencia, mitigación, calidad de aire, innovación
6 tecnológica y adquisición de flota, así como fondos estatales o especiales que puedan
7 asignarse en el futuro para estos fines.

8 Asimismo, podrán evaluarse mecanismos de alianzas autorizadas por la Ley 29-
9 2009, según enmendada, conocida como la “Ley de Alianzas Público Privadas”, así como
10 acuerdos de colaboración, financiamiento por fases, esquemas de ahorro operacional,
11 arrendamientos, adquisiciones escalonadas y otros instrumentos compatibles con el
12 ordenamiento jurídico vigente.

13 Nada de lo dispuesto en esta Ley se interpretará como una asignación automática
14 de fondos ni como una autorización para comprometer recursos públicos sin cumplir con
15 los requisitos presupuestarios, contractuales y fiscales aplicables.

16 Artículo 14.- Capacitación y Desarrollo Ocupacional.

17 La Autoridad promoverá, en coordinación con las entidades públicas, educativas
18 o técnicas concernidas, programas de capacitación dirigidos a choferes, operadores,
19 despachadores, técnicos, mecánicos, supervisores, personal administrativo y demás
20 recurso humano vinculado a la operación y mantenimiento de flotas eléctricas e
21 infraestructura relacionada.

1 Estos esfuerzos podrán incluir adiestramientos sobre operación segura,
2 mantenimiento preventivo, respuesta a incidentes, manejo energético, diagnóstico
3 técnico, procedimientos de carga, continuidad operacional y otros aspectos necesarios
4 para una implantación adecuada de esta Ley.

5 Artículo 15.- Informes.

6 La Autoridad rendirá a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico y a la persona
7 titular del Poder Ejecutivo un informe anual sobre la implantación de esta Ley.

8 Dicho informe incluirá, como mínimo:

- 9 (a) el estado de adopción e implantación del Plan Maestro;
10 (b) los proyectos piloto iniciados, en curso o culminados;
11 (c) la cantidad y tipo de vehículos eléctricos incorporados al sistema;
12 (d) la infraestructura de carga instalada o proyectada;
13 (e) las fuentes de fondos identificadas o utilizadas;
14 (f) los ahorros operacionales estimados o documentados, si alguno;
15 (g) las reducciones de emisiones estimadas o documentadas, si alguna;
16 (h) las dificultades de implantación identificadas;
17 (i) las recomendaciones administrativas o legislativas pertinentes; y
18 (j) cualquier otro dato relevante para evaluar el cumplimiento de la política pública
19 establecida en esta Ley.

20 Artículo 16.- Reglamentación.

21 La Autoridad, en coordinación con el Departamento y en consulta con las
22 entidades gubernamentales concernidas, adoptará la reglamentación necesaria para la

1 implantación de esta Ley dentro de un término no mayor de ciento ochenta (180) días
2 contados a partir de su vigencia.

3 Dicha reglamentación podrá incluir, sin limitarse a:

4 (a) criterios de elegibilidad para operadores participantes;

5 (b) parámetros para proyectos piloto;

6 (c) normas para la evaluación de viabilidad técnica y operacional;

7 (d) criterios para el otorgamiento de incentivos;

8 (e) guías para adquisición e instalación de infraestructura de carga;

9 (f) métricas de evaluación y desempeño;

10 (g) criterios de priorización territorial, operacional y programática; y

11 (h) cualquier otra disposición necesaria para la administración efectiva del
12 Programa.

13 Artículo 17.- Interpretación.

14 Las disposiciones de esta Ley se interpretarán de forma liberal a favor de la
15 consecución de su política pública, pero siempre en armonía con las limitaciones fiscales,
16 energéticas, técnicas, operacionales y contractuales aplicables.

17 Nada de lo dispuesto en esta Ley se interpretará como autorización para incumplir
18 con legislación, reglamentación, normas técnicas, procesos presupuestarios, requisitos de
19 contratación pública o criterios de seguridad aplicables al transporte público o a la
20 infraestructura energética.

1 Artículo 18.- Cláusula de Separabilidad.

2 Si cualquier cláusula, párrafo, subinciso, artículo, disposición, sección o parte de esta Ley
3 fuere declarada inconstitucional, nula o inválida por un tribunal con jurisdicción
4 competente, la sentencia dictada a tal efecto no afectará, perjudicará ni invalidará las
5 demás disposiciones de esta Ley, las cuales permanecerán en pleno vigor y efecto.

6 Artículo 19.- Vigencia.

7 Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.