

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

SENADO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria



CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA

JUEVES, 3 DE NOVIEMBRE DE 2022

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<p>P. del S. 887</p> <p>(Por el señor Ruiz Nieves)</p>	<p>ASUNTOS MUNICIPALES Y VIVIENDA</p> <p>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</p>	<p>Para enmendar la Sección 1 de la Ley de 12 de marzo de 1903, conocida como "Ley General de Expropiación Forzosa", según enmendada, y el Artículo 1.007 (4) de la Ley 107-2020, según enmendada, mejor conocida como el "Código Municipal de Puerto Rico", para incluir a <u>establecer que a</u> los Municipios de Puerto Rico entre las entidades a las que no se le les puede privar de su propiedad sin <u>una</u> debida compensación y para otros asuntos.</p>
<p>R. C. del S. 271</p> <p>(Por la señora González Arroyo)</p>	<p>DESARROLLO DE LA REGIÓN OESTE</p> <p>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título)</p>	<p>Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras y Transportación, tomar todas las medidas <u>llevar acabo todas las gestiones</u> necesarias con <u>LUMA Energy, la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico o cualquier otra entidad autorizada</u>, para la instalación de alumbrado en la carretera estatal PR-111 en la jurisdicción de los Municipios de Aguadilla, Moca y San Sebastián y cualquier otra mejora necesaria para su optimización, ante la falta de iluminación y la gran cantidad de accidentes fatales que han ocurrido; y para otros fines relacionados.</p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
R. C. del S. 312 (Por el señor Ruiz Nieves)	DESARROLLO DE LA REGIÓN SUR CENTRAL (Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título)	Para ordenar al Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles, creado por la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como “Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal”, evaluar conforme a las disposiciones de la Ley y el reglamento, la transferencia, arrendamiento, usufructo o cualquier otro negocio jurídico contemplado en dicha Ley, al Gobierno Municipal <u>Autónomo</u> de Ponce, las instalaciones de la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, localizada en el barrio Magueyes del Municipio de Ponce; y para otros fines relacionados.
R. del S. 613 (Por las señoras Hau y González Arroyo)	DE LO JURÍDICO; Y DE ASUNTOS MUNICIPALES Y VIVIENDA (Primer Informe Parcial Conjunto)	Para ordenar a las Comisiones de lo Jurídico; y de Asuntos Municipales y Vivienda del Senado de Puerto Rico realizar una investigación sobre la realidad funcional del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (CRIM) relacionado a su capacidad estructural y de recursos humanos para cumplir con sus obligaciones respecto a los aranceles a los que tiene derecho a percibir.
R. del S. 655 (Por el señor Ruiz Nieves y la señora González Huertas)	ASUNTOS INTERNOS (Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título)	Para ordenar a <u>las Comisiones</u> la Comisión de Gobierno; y de Agricultura y Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico <u>a</u> realizar una investigación abarcadora sobre los permisos otorgados, las propuestas existentes y los proyectos aprobados por las agencias del Gobierno Central y Municipal para la extracción de arena en los barrios de Utuado, uno de los municipios que componen el Distrito Senatorial de Ponce.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<p>P. de la C. 909</p> <p><i>(Por los representantes Aponte Rosario, Matos García, Rivera Ruiz de Porras, Méndez Núñez, Torres Zamora y Burgos Muñiz)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para enmendar el artículo 10.16 de la Ley 22-2000, según enmendada, mejor conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, a los fines de añadir un inciso (h), para autorizar la confiscación de aquellos vehículos que posean tablillas de baja velocidad y que transiten por las autopistas o vías públicas cuyo límite de velocidad sea mayor a 45 <u>de veinticinco (25)</u> millas por hora; tipificar su prohibición como delito menos grave; imponer multas; y para otros fines relacionados.</p>
<p>P. de la C. 1125</p> <p><i>(Por el representante Matos García)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para enmendar los Artículos 1.78, 23.01, y 23.03 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, a los fines de establecer un marbete electrónico para los vehículos de motor que transitan por las vías públicas de Puerto Rico; disponer sobre su uso, vigencia y derechos; implementar un plan piloto; y para otros fines relacionados.</p>
<p>P. de la C. 1342</p> <p><i>(Por el representante Díaz Collazo)</i></p>	<p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p>	<p>Para enmendar el inciso (h) y añadir un nuevo inciso (o) al Artículo 12.07 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, a los fines de incluir entre los actos ilegales cometidos por cualquier persona la apropiación no autorizada del convertidor catalítico de un vehículo, establecer allí que la penalidad para dicho acto será la pena fija de cárcel instituida en el Artículo 182 de la Ley Núm. 146-2012, según enmendada, conocida como “Código Penal de Puerto Rico”, más la pena de restitución; <u>enmendar el inciso (g), añadir un nuevo inciso (h) y reenumerar el actual inciso (h) como inciso (i) del Artículo 5 de la Ley Núm. 125 de 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como “Ley de</u></p>

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
R. C. de la C. 335	INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA	<p><u>Depósito de Chatarra</u>", para establecer la obligación del operador de un centro de chatarra de notificar al Negociado de la Policía acerca del recibo u oferta como chatarra de cada convertidor catalítico que le sea ofrecido en su negocio, establecer penalidades en dicha Ley; enmendar el Artículo 182 de la Ley Núm. 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico", para incluir entre sus agravantes la apropiación ilegal de un catalítico, enmendar el inciso (g), añadir un nuevo inciso (h), y para enmendar y reenumerar el inciso (h) como inciso (i) del Artículo 5 de la Ley Núm. 125 del 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como "Ley de Depósito de Chatarra" para establecer la obligación del operador de un centro de chatarra de notificar al Negociado de la Policía acerca del recibo u oferta como chatarra de cada convertidor catalítico que le sea ofrecido en su negocio, establecer penalidades en dicha Ley; y para otros fines relacionados.</p>
(Por el representante Santiago Nieves)	(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título)	<p>Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y a la Autoridad de Carreteras y Transportación a tomar acción inmediata, coordinada y urgente para reparar las pésimas condiciones del kilómetro 7, hectómetro 7.2 al 7.3, de la carretera estatal PR-167, sita en jurisdicción del municipio de Naranjito, y garantizar el libre tránsito y la seguridad de quienes recorren dicha vía; y para <u>otros fines relacionados</u> cualquier otro asunto relacionado.</p>

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

4^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 887

Informe Positivo

28 de octubre de 2022

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR
MRC
RECIBIDO OCT28'22 PM 3:45

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Las Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda recomienda la aprobación del P. del S. 887, con las enmiendas incluidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El P. del S. 887, según radicado, propone enmendar la Sección 1 de la Ley de 12 de marzo de 1903, conocida como "Ley General de Expropiación Forzosa", según enmendada, y el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, mejor conocida como el "Código Municipal de Puerto Rico", para incluir a los Municipios de Puerto Rico entre las entidades a las que no se le puede privar de su propiedad sin debida compensación y para otros asuntos.

MEMORIALES RECIBIDOS

El 30 de junio de 2022 la Comisión solicitó memoriales al Departamento de Justicia, a la Oficina de Servicios Legislativos, a la Asociación de Alcaldes de Puerto Rico y a la Federación de Alcaldes de Puerto Rico. Al momento de redactar el presente informe, y luego de dar seguimiento a las solicitudes, contamos con los memoriales de la Federación de Alcaldes y la Oficina de Servicios Legislativos.

- *Federación de Alcaldes de Puerto Rico.*

La Federación compareció mediante memorial el 11 de agosto de 2022, por conducto de su presidente, Hon. Gabriel Hernández Rodríguez.

MSA

La Federación manifestó que la intención del proyecto «...es una herramienta que ayudaría allegar recursos a los municipios, que tanta falta le hace ante la difícil situación económica que actualmente enfrentan debido a la reducción y disminución de ingresos que han tenido en los últimos años».

No obstante, señala el memorial que la enmienda propuesta en el inciso 4 de la Sección 2 del referido Proyecto está inconclusa ya que no dispone quién es el ente que determinará la privación en caso de que la propiedad haya sido adquirida mediante legislación y un municipio incumpla con las condiciones impuestas por la Asamblea Legislativa.

Así las cosas, la Federación de Alcaldes de Puerto Rico endosa el Proyecto del Senado 887, sujeto a la incorporación de la recomendación antes indicada.

- *Oficina de Servicios Legislativos de Puerto Rico.*

La Oficina de Servicios Legislativos de Puerto Rico compareció el 19 de julio de 2022, mediante memorial suscrito por su directora, Lcda. Mónica Freire Florit.

MBA
La OSL manifestó que de la medida de epígrafe no se desprende «...ninguna incongruencia jurídica, histórica o político-estructural que impida la inclusión de los Municipios de Puerto Rico entre las entidades a las que no se le puede privar de su propiedad sin debida compensación. Lo anterior es cónsono con el desarrollo autonómico que se ha estudiado y materializado durante décadas, hasta llegar a la Reforma Municipal de 1991. También se armoniza, con el espíritu constitucional de la creación del Artículo VI, Sección 1 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, donde el registro histórico confiable demuestra que nuestros constituyentes entendieron prudente abandonar la facultad de la Asamblea Legislativa en aras de minimizar el marco de acción y autonomía que deben tener los gobiernos municipales».

No obstante, la Oficina de Servicios Legislativos, entiende que no se debe enmendar la Ley de Expropiaciones en la medida. La OSL expuso que la figura de la justa compensación por expropiación forzosa que emana del Artículo II, Sec. 9 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, y por consiguiente de la Ley de 12 de marzo de 1903, según enmendada, conocida como "Ley General de Expropiación Forzosa" contempla únicamente la expropiación de propiedad privada. Por cuanto, entienden que no sería jurídicamente correcto «...crear una ficción donde se establezca al municipio como "persona" para efectos de expropiación estatal sobre bienes municipales, que son también de naturaleza pública». De esta forma, la OSL planteó que no existe una protección constitucional para los municipios ante expropiaciones del

gobierno central de propiedades municipales. En esa dirección, plantea la OSLA, «la misma exposición de motivos del P. del S. 887 establece que «...un municipio no es un propietario de bienes, sino un custodio y administrador de bienes públicos en beneficio de los residentes de dicho ayuntamiento.»»

Por último, la OSL indicó que la Asamblea Legislativa, no tiene impedimento alguno para crear una garantía estatutaria —sea en el Código Municipal o por ley especial— que permita al municipio ser compensado en caso de que el gobierno central necesite adquirir propiedad municipal mediante expropiación.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Desde el 1991 los municipios en Puerto Rico gozan de una clara política pública de autonomía administrativa y fiscal. Durante décadas, —desde la aprobación de la Constitución del Estado Libre Asociado— la autonomía municipal ha sido objeto de innumerables debates tanto en el ámbito administrativo, en el político y como en la academia. De hecho, esa discusión comenzó en el pleno debate de la Asamblea Constituyente en la cual a pesar de haberse pospuesto elevar la autonomía municipal a rango constitucional, el lenguaje del debate abría la puerta a que la Asamblea Legislativa pudiera otorgarle a los municipios un mayor grado de acción administrativa y fiscal.¹ Nos recuerda Ramos & Negrón Portillo que, en aquel momento histórico, «...no cabía la posibilidad de imaginar que los municipios pudieran hacerse cargo de los servicios públicos de sus comunidades. Los constituyentes no estaban en contra de reconocer autonomía a los municipios, sino que se temía que una disposición constitucional al respecto provocara que '[la atención de los servicios de agua, [de] supresión de incendios, [de] luz [y la] provisión de fuerza eléctrica', la cual recaía en ese momento en el Gobierno Central, recayera nuevamente en los municipios. Ya hemos mencionado que a raíz de la Gran Depresión la atención de estos servicios públicos pasó a manos del gobierno central».² En ese sentido, es importante que cuando se hable del debate en las distintas comisiones de la Asamblea Constituyente se contextualicen muchas de las instancias de discusión.

La Constitución de Puerto Rico se aprueba durante la época en donde la doctrina prevaleciente era la ideada por John F. Dillon en el 1868.³ La doctrina de

¹ RAMOS GONZÁLEZ, C. & NEGRÓN PORTILLO, L., *La Constitucionalización de la Reforma Municipal*, 42 REV. JUR. UIPR 269, 284 (2008).

² *Ibid.*, pág. 278.

³ El caso que fundamenta la doctrina es *City of Clinton v. Cedar Rapids & the Missouri River Rail Road Company*, 24 Iowa 455 (Iowa, 1868).

LUSA

Dillon establece que el gobierno local o municipal no son más que un «organismo artificial creado por la ley» y que, como las demás corporaciones, necesitaban ser creadas por un estatuto, o teniendo otros poderes o facultades que los que le fueran conferidos expresa o implícitamente por la ley que las creó o por los estatutos aplicables. Basada en esa doctrina, la legislatura puede crear, modificar, y abolir municipios.⁴ Como cuestión de hecho, en el 1902 el gobierno de Estados Unidos bajo la Ley Foraker suprimió veinte municipios mediante la Ley Núm. 37 de 1 de marzo de 1902. No obstante, debido al fuerte reclamo de la ciudadanía alrededor de la Isla, la Legislatura tuvo que ir paulatinamente devolviendo el carácter municipal de estos.⁵

Por su parte, Ramos & Negrón Portillo, analizando a *Dillon*, esbozan que tal concepción eliminaba la posibilidad de que los municipios poseyeran alguna esfera de acción sobre la cual el Estado estaba imposibilitado de actuar.⁶ Bajo esa teoría legal, sería imposible que un municipio tuviese la posibilidad de demandar al gobierno central, aun cuando éste hubiese claramente violentado algún interés o función del municipio.⁷ Lo anterior sería inconcebible bajo el actual ordenamiento autonómico que establece el Código Municipal de Puerto Rico en su Artículo 1.007. Es por ello que, con la aprobación de la *Reforma Municipal de 1991*, se concedieron poderes autonómicos que, a pesar de la crisis económica municipal, han subsistido hasta la política pública adoptada por el Código Municipal de 2020. El objetivo de esta reforma, según los profesores Ramos & Negrón Portillo, era promover una alianza, no entre unas *criaturas* y su *hacedor*, sino entre socios del nivel central, los municipios en conjunto y los municipios entre sí.⁸ De hecho, el mismo informe senatorial de la *Comisión de Reforma Municipal* destacó que la medida iba más allá de un estatuto orgánico tradicional y que al ser una medida reformadora sellaba una alianza entre el nivel central del gobierno, los municipios y los municipios entre sí.⁹

La Ley Núm. 81, *supra*, (actualmente derogada) al delegar poderes y facultades del Estado a favor de los municipios produjo a su vez la regla de

⁴ Vol. I DILLON, JOHN, F., THE LAW OF MUNICIPAL CORPORATIONS 166-167 (2nd ed. 1873) «...[T]he legislature creates, alters, and, in the absence of constitutional restriction, can destroy, municipal and public corporations at its will, and it invests them with such powers, and requires of them such duties, as it deems most expedient for the general good, and for the benefit of the particular locality. » *Ibid.*

⁵ EFRÉN CÓRDOVA, CURSO DE GOBIERNO MUNICIPAL 80-81(1964),

⁶ RAMOS GONZÁLEZ, C. & NEGRÓN PORTILLO, L., *ob. cit.*, pág. 284.

⁷ *Ibid.*

⁸ *Ibid.*, pág. 296.

⁹ Véase, Informe sobre el Proyecto Sustitutivo al Sustitutivo del P. de la C. 1296, 23 de agosto de 1991, Comisión Especial de Reforma Municipal del Senado de Puerto Rico, pág. 2.

LUSA

hermenéutica plasmada en el Artículo 1.004. Esta regla de interpretación dispuso que la ley se “interpretará liberalmente, en armonía con la buena práctica de política pública fiscal y administrativa, de forma tal que siempre se propicie el desarrollo e implantación de la política pública enunciada en este subtítulo de garantizar a los municipios las facultades necesarias en el orden jurídico, fiscal y administrativo para atender eficazmente las necesidades y el bienestar de sus habitantes”.

En ese sentido, para Martínez Piovanetti las facultades enumeradas en la derogada *Ley de Municipios Autónomos*, que parecerían de carácter taxativo —y que el legislador ha tenido que aclarar, una y otra vez en otras disposiciones dentro de la misma ley— pueden ser las necesarias e incidentales a sus obligaciones para lograr el objetivo de la ley.¹⁰ Por su parte, Ramos & Negrón Portillo plantean que esa regla de interpretación, en conjunto a las otras normas que extienden las facultades del municipio a aquellas necesarias, convenientes e incidentales¹¹ para cumplir con sus propósitos, apuntan a derrotar la noción de que los municipios son «criaturas de la legislatura». ¹² En ese aspecto, los profesores establecen que la Reforma aprobada en el 1991 “...tuvo el efecto de sellar una alianza, no entre unas “criaturas” y su “hacedor”, sino entre socios del nivel central, los municipios en conjunto y los municipios entre sí. Varias disposiciones de dicha Ley apuntan a que los municipios dejaron de ser, de facto, meras “criaturas del estado”.¹³

Al adoptarse el “Código Municipal de Puerto Rico” mediante la Ley 107, *supra*, continuó la política autonómica reconocida en los Artículos 1.003 y 1.007. El Artículo 1.003 declara política pública lo siguiente:

Se declara política pública proveer a los municipios de aquellos poderes y facultades necesarias para que puedan asumir su función fundamental a favor del desarrollo social y económico de sus jurisdicciones. De la misma manera, este Código Municipal proveerá los mecanismos administrativos y fiscales para la transferencia adecuada de otros poderes y competencias del Gobierno estatal en asuntos que les permita cumplir con el interés público en proveer a la ciudadanía de un

¹⁰ ALFONSO MARTÍNEZ PIOVANETTI, *El Derecho Municipal de Puerto Rico: la Corte Hernández Denton y la Distribución vertical de poderes gubernamentales*, 83 REV. JUR. UPR 913, 923 (2014).

¹¹ Artículos 2.001 y 2.004 (Ley 81, *supra*, derogada).

¹² Ramos & Negrón Portillo, *ob. cit.*, pág. 295.

¹³ *Ibid.*

MSA

Gobierno efectivo y responsivo a sus necesidades y aspiraciones.

Se reconoce que los municipios son la entidad gubernamental más cercana al pueblo y el mejor intérprete de sus necesidades y aspiraciones. En consecuencia, se declara de máximo interés público que los municipios cuenten con los recursos necesarios para rendir sus servicios. Se dispone, por ende, que todas las ramas de Gobierno deberán proteger las fuentes de recursos municipales y que las facultades tributarias municipales se interpretarán liberalmente a favor del pueblo representado por el municipio.

MBA
Amparado en ese mismo espíritu autonómico, el Código Municipal de Puerto Rico establece en su Artículo 1.008 que «...los municipios tendrán los poderes naturales y cedidos que le correspondan para ejercer las facultades inherentes a sus fines y funciones». Como parte de los poderes municipales, los incisos (d), (e), (f) y (g) manifiestan la adquisición y administración de bienes por parte del municipio. En ese sentido esbozan los referidos incisos:

(d) Adquirir propiedad por cualquier medio legal, dentro y fuera de sus límites territoriales, incluyendo los procedimientos para el cobro de contribuciones.

(e) Poseer y administrar bienes muebles e inmuebles y arrendarlos a cualquier organismo, agencia o corporación pública y entidades con o sin fines de lucro, de conformidad a este Código Municipal.

(f) Vender, gravar y enajenar cualquiera de sus propiedades con sujeción a las disposiciones de este Código, o las leyes u ordenanzas aplicables.

(g) Ceder a, y adquirir de cualquier agencia pública, a título gratuito u oneroso, cualesquiera bienes muebles o inmuebles con sujeción a las disposiciones de este Código.

El Artículo 2.017 del Código Municipal de Puerto Rico también nos indica que «[l]os municipios podrán adquirir por cualquier medio legal, incluyendo expropiación forzosa, los bienes y derechos o acciones sobre éstos que sean necesarios, útiles o convenientes para su operación y funcionamiento o para el

adecuado ejercicio de las funciones de su competencia y jurisdicción, de acuerdo a las disposiciones de este Código».

En el contexto anterior, el Artículo 2.016 del Código Municipal de Puerto Rico nos dice que «[e]l patrimonio de los municipios estará constituido por el conjunto de bienes, derechos y acciones que le pertenezcan. Los bienes de los municipios serán de dominio público y patrimoniales». Por su parte, el artículo también nos dice que los bienes de dominio público son los destinados a un uso o servicio público, «tales como las plazas, calles, avenidas, paseos y obras públicas, de servicio general sufragadas por el municipio con fondos públicos. Los bienes de dominio público son inalienables, inembargables y no están sujetos a contribución alguna».¹⁴

Los demás bienes municipales son patrimoniales, no estarán sujetos a la imposición de contribuciones, y se registrarán por las disposiciones correspondientes del Código Civil de Puerto Rico. Su venta, permuta, arrendamiento y gravamen solo podrá efectuarse previa aprobación de la Legislatura Municipal mediante ordenanza o resolución al efecto, excepto en los casos que otra cosa se disponga en este Código.¹⁵

Así las cosas, el mismo Código Municipal faculta a los municipios a poseer bienes de naturaleza patrimonial, y a ejercer sobre ellos las facultades de propietario. Obviamente, ese patrimonio es de carácter público y conlleva todas las salvaguardas de la administración pública para una sana administración. Esos bienes municipales forman parte del erario para ser utilizados en beneficio de la ciudadanía.

Ahora, una vez plasmado nuestro ordenamiento en cuanto a las facultades municipales para poseer bienes, —bajo un marco autonómico— pasemos a discutir el concepto de expropiación forzosa.

- *La expropiación forzosa.*

La expropiación forzosa es uno de los poderes más importantes y coactivo con los que cuenta el Estado y, por disposición legislativa, los municipios. Ese poder está limitado por la Constitución del Estado Libre Asociado, que dispone en su Artículo II, Sección 9 que «[n]o se tomará o perjudicará la propiedad privada para uso público a no ser mediante el pago de una justa compensación y de acuerdo con la forma provista por ley».

¹⁴ Artículo 2.016 del Código Municipal de Puerto Rico.

¹⁵ *Ibid.*

Así las cosas, el ejercicio de ese poder en ocasiones está relacionado al ejercicio del poder de razón de estado. Sobre ello, el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha establecido que el «...criterio determinante de la demarcación entre el poder de expropiación forzosa y el de razón de estado no ha sido descubierto todavía».¹⁶ No obstante, la opinión emitida por el Juez Presidente Trías Monge parecería inclinarse en que el ejercicio gubernamental, por lo menos en la situación de hechos traída ante el tribunal, caen bajo el poder de razón de estado.¹⁷ El Tribunal Supremo de Puerto Rico ha reconocido que «la autoridad del Estado para expropiar está limitada por la exigencia de que la cosa sea para un fin público y se pague justa compensación».¹⁸

Ahora en el caso que nos ocupa estamos hablando de propiedad pública municipal, no privada. En el siglo pasado el Tribunal Supremo de Puerto Rico se enfrentó a situaciones en donde se cuestionó una legislación que transfería propiedad municipal a una agencia del Ejecutivo.¹⁹ En *Gobierno de la Capital v. Consejo Ejecutivo*,²⁰ se aprobó una ley que transfería el acueducto municipal de San Juan a la Autoridad de Fuentes Fluviales. El Tribunal Supremo decidió, por voz del Juez Cecil Snyder, que la legislatura puede disponer constitucionalmente el traspaso del título y el funcionamiento de un acueducto poseído y operado por un municipio sin disponer compensación para el municipio por la propiedad envuelta, siempre y cuando se asegure el funcionamiento continuo del acueducto para beneficio de los habitantes de dicho municipio.²¹

La opinión judicial anterior contrasta con una resolución del Tribunal de Apelaciones en el caso *Departamento de la Vivienda v. Municipio de Guaynabo*, KLCE03001092004, Resolución de 29 de abril de 2004, en donde indicó lo siguiente:

El Municipio no ha citado disposición legal alguna que les conceda a los municipios más derechos que los que tiene un propietario privado frente al poder de expropiación del Estado o las instrumentalidades de éste autorizados por el primero. Ninguna hemos encontrado nosotros. Ya antes hemos resuelto que los municipios no

¹⁶ *The Richards Group v. Junta de Planificación*, 108 DPR 23, 36 (1979).

¹⁷ *Ibid.*, pág. 40.

¹⁸ *Culebras Enterprise v. ELA*, 143 DPR 935, 946 (1997), citando a *Culebra Enterprise v. ELA*, 127 DPR 943 (1991); y *ELA v. Rosso*, 95 DPR 501, 536 (1967).

¹⁹ *Gobierno de la Capital v. Consejo Ejecutivo*, 63 DPR 434 (1944).

²⁰ *Ibid.*

²¹ *Ibid.*, pág. 469.

pueden expropiarles terrenos al Estado o sus instrumentalidades. *Municipio de Carolina v. Compañía de Fomento Industrial*, KLCE9800788, resuelto el 27 de octubre de 1998. Corolario ineludible de tal pronunciamiento es que los municipios no tienen poder para evitar que el Estado o sus instrumentalidades autorizadas puedan adquirir mediante expropiación propiedad perteneciente a los municipios. Como antes indicamos, sus derechos se limitan a impugnar la expropiación de su propiedad porque (1) la expropiación no es para un fin público, (2) el Estado no ha pagado una justa compensación o (3) que actuó contrario a la forma provista por ley.²²

A tales efectos, a pesar de que ese caso no se determinó en los méritos, el Tribunal de Apelaciones acogió la sentencia del Tribunal de Primera Instancia en donde reconoce que el Estado puede expropiar propiedad municipal y que por ello el municipio debía ser compensado.

MSA
No obstante, el Artículo 1.007, incisos (3) y (4) respectivamente, del Código Municipal de Puerto Rico establece que «[n]o se impedirá a los municipios la ejecución de obras, planes de desarrollo físico o servicios debidamente aprobados, autorizados y financiados de acuerdo a las leyes aplicables, salvo ordenado por un tribunal competente»; y que «[n]inguna agencia pública o entidad del Gobierno de Puerto Rico podrá embargar, expropiar o adquirir bienes muebles o inmuebles pertenecientes a un municipio, excepto en aquellos casos que se proceda de conformidad con las disposiciones establecidas por ley o por orden emitida por un tribunal competente. En ese aspecto, se podría interpretar que cuando el Código habla de “disposiciones establecidas por ley” se refiere a la Ley de Expropiaciones como instrumento procesal. Sin embargo, no podemos dejar ese lenguaje a la interpretación y merece aclarar el mismo, como lo propone el P. del S. 887.

Ahora bien, la intención de la presente medida es evitar casos como el de *Gobierno de la Capital, supra*, en donde se transfirió propiedad municipal al gobierno central sin compensación alguna.

²² *Departamento de la Vivienda v. Municipio de Guaynabo*. Aclaremos que el caso citado es para fines puramente comparativos pues la determinación del Tribunal de Apelaciones no fue en los méritos del caso, al denegar la expedición del auto.

La propiedad municipal forma parte del patrimonio del ayuntamiento que se invierte para bienes y servicios a la ciudadanía. Permitir el traspaso de propiedad municipal sin una justa compensación menoscaba el erario del ayuntamiento, y por ende los servicios a la ciudadanía se verían afectados. Como bien indica la Exposición de Motivos de la medida, «[c]uando el Estado quita recursos al ente municipal sin la debida compensación, al que realmente está privando del mismo es al ciudadano que reside en dicho municipio. Más aún, podría estar afectando la garantía prestataria sobre la que el municipio incurrió en deuda pública en aquellas instancias en que se pignoró una propiedad en garantía de una deuda. Al hacerlo, obviamente está afectando el interés propietario de terceros sin cumplir con las normas más básicas del debido proceso de ley consagrado en la Constitución». Véase además, Schill, Michael H., *Intergovernmental Takings and Just Compensation: A Question of Federalism*, 137 U. PENN. LAW REV. 829.

Más aún, el Tribunal Supremo de Estados en *United States v. 50 Acres of Land*, 469 U.S. 24 (1984), resolvió a favor de la compensación por la expropiación ("taking") de propiedad municipal o estatal expresando:

When the United States condemns a local public facility the loss to the public entity, to the persons served by it, and to the local taxpayers may be no less acute than the loss in the taking of private property. Therefore, **it is most reasonable to construe the reference to "private property" in the Takings Clause of the Fifth Amendment as encompassing the property of state and local governments** when it is condemned by the United States.²³

Por otro lado, si bien es cierto que un municipio, como ente gubernamental, carece de derechos constitucionales, no es menos cierto que el Tribunal Supremo de Puerto Rico ha reconocido que un municipio posee "interés gubernamental legítimo" sobre aquellas acciones del Estado Libre Asociado que afecten sus recursos económicos o ingresos.²⁴ Ese interés legítimo ha llevado al Alto Foro a reconocer a los municipios derechos estatutarios que garanticen, entre otros, el debido proceso de ley.²⁵ El P. del S. 887, en ese sentido, reconoce que existe un interés gubernamental legítimo por parte de los municipios, para proteger su patrimonio público de manera que no se menoscaben los servicios

²³ 469 U.S., p. 31.

²⁴ *Municipio de San Juan v. CRIM*, 178 DPR 163 (2010); y *Municipio de Fajardo v. Secretario de Justicia*, 187 DPR 245 (2012).

²⁵ *Ibid.*

públicos. Recordemos que el Código Municipal declara diáfananamente que los municipios son la entidad gubernamental más cercana al pueblo y el mejor intérprete de sus necesidades y aspiraciones.²⁶ En consecuencia, el mismo Código declara máximo interés público el que los municipios cuenten con los recursos necesarios para rendir sus servicios.

A tales efectos, la medida cumple con la política pública de «...que todas las ramas de Gobierno deberán proteger las fuentes de recursos municipales y que las facultades tributarias municipales se interpretarán liberalmente a favor del pueblo representado por el municipio».²⁷ Entendemos que esa es la intención de la prohibición de expropiar que mantiene el Artículo 1.007 (4) del Código Municipal, sin embargo, es meritorio aclarar de que debe existir una justa compensación a los gobiernos municipales cuando se les intente privar del patrimonio adquirido.

ENMIENDAS A LA MEDIDA

Se acogen en parte las enmiendas sugeridas por la OSL, en cuanto a que no se enmiende la Ley de Expropiación Forzosa evitando la creación de una ficción jurídica que podría dar al traste con la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. En ese aspecto, sí se reconocen en las enmiendas al Código Municipal las garantías procesales que establece la Ley de Expropiaciones de ser necesario su utilización para mantener la coherencia y la claridad de cualquier proceso incoado de manera judicial.

En ese aspecto entendemos que no es necesario enmendar la Ley de Expropiaciones pues ya el ordenamiento municipal vigente nos provee la disposición y el lenguaje necesario para crear un sólido cimiento a la intención legislativa del P. del S. 887. De hecho, los fundamentos de la Exposición de Motivos son lo bastante claros y específicos para que una enmienda al inciso (4) del Artículo 1.007 del Código Municipal sea suficiente para impartir claridad a nuestro derecho municipal vigente.

IMPACTO FISCAL

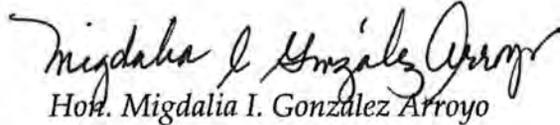
En cumplimiento con lo establecido en el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico" las Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda del Senado certifica que la aprobación del P. del S. 887, no conlleva un impacto fiscal adverso sobre las finanzas de los gobiernos municipales.

²⁶ Véase, Artículo 1.003 del Código Municipal de Puerto Rico.

²⁷ *Ibid.*

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda, luego del estudio y análisis correspondiente, recomienda la aprobación del P. del S. 887, con las enmiendas incluidas en el entirillado que se acompaña.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO.



Hon. Migdalia I. González Arroyo

Presidenta

Comisión de Asuntos Municipales y de Vivienda

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 887

9 de mayo de 2022

Presentado por el señor *Ruiz Nieves*

Referido a la Comisión de Asuntos Municipales y Vivienda

LEY

MSA
Para enmendar ~~la Sección 1 de la Ley de 12 de marzo de 1903, conocida como "Ley General de Expropiación Forzosa", según enmendada,~~ y el Artículo 1.007 (4) de la Ley 107-2020, según enmendada, ~~mejor~~ conocida como el "Código Municipal de Puerto Rico", para ~~incluir a~~ establecer que a los Municipios de Puerto Rico ~~entre las entidades a las que no se le les puede privar de su propiedad sin una debida compensación y para otros asuntos.~~

EXPOSICION DE MOTIVOS

De conformidad con el Artículo II, Sección 7 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, ~~—~~ "Se [s]e reconoce como derecho fundamental del ser humano el derecho a la vida, a la libertad y al disfrute de la propiedad. No existirá la pena de muerte. **Ninguna persona será privada de su libertad o propiedad sin debido proceso de ley,** ni se negará a persona alguna en Puerto Rico la igual protección de las leyes. No se aprobarán leyes que menoscaben obligaciones contractuales. Las leyes determinarán un mínimo de propiedad y pertenencias no sujetas a embargo."

Ante ese mandato claro, se adoptó legislación para proveer un mecanismo que garantizara un debido proceso de ley en caso de que el Estado Libre Asociado decidiera

aplicar el mecanismo de expropiación forzosa. ~~véase~~ Véase, Ley de 12 de marzo de 1903, según enmendada. Esta disposición, garantizó al dueño del bien sujeto a expropiación que recibiría una justa compensación en caso de que el Estado determinara tomar control del mismo para algún fin público. Esa garantía, se extiende a todas las personas naturales o jurídicas que tengan algún interés en el referido bien. Así, por ejemplo, un acreedor hipotecario cuya acreencia está asegurada por el bien sujeto a expropiación, tiene la prerrogativa de comparecer al proceso de expropiación a presentar sus reclamos. ~~Mediante la política pública adoptada mediante esta ley, el Estado Libre Asociado está impedido de expropiar propiedad municipal sin la debida compensación.~~

Más aún, esta Asamblea Legislativa considera que, si el Estado transfiriese por ley un bien a un ciudadano o a una entidad jurídica, y no se reserva el derecho a reclamarlo de vuelta por alguna causa o dentro de un término determinado, el Estado estaría obligado a compensar a ese ciudadano si posteriormente decide revertir esa transferencia. La razón es sencilla: una vez el Estado se desvincula de su pleno dominio y de sus prerrogativas patrimoniales sobre un bien, sólo lo puede recuperar con el consentimiento del nuevo titular o mediante el mecanismo de expropiación forzosa.

Pretender que el Estado pueda revertir caprichosamente la transferencia del pleno dominio sobre un bien sería dejar en la absoluta incertidumbre miles de determinaciones que durante años ha tomado el Estado Libre Asociado en áreas de vivienda pública y desarrollo económico. Por ello, nunca los tribunales han sostenido una determinación de revertir una transferencia de una propiedad de manos privadas al Estado sin garantizar una justa compensación.

Una vez el Estado Libre Asociado transfiere un inmueble a manos municipales, y el mismo es aceptado, recibido e inscrito en el registro de la propiedad, el Estado no puede privar a un municipio de ese activo sin garantizarle una justa compensación. Nótese, que la pretensión de que el Estado pueda incautarse por *fiat* legislativo de propiedad municipal es contraria a principios básicos de representatividad

democrática. Lo que alguien podría considerar como "propiedad municipal" no es sino propiedad de los residentes de determinado municipio que han depositado electoralmente en sus funcionarios electos el poder de gerencia y administración sobre dichos activos. Para ello, los residentes de un municipio pagan impuestos municipales de diversa naturaleza y se incurre en deuda pública que ayuda a financiar determinados servicios a la ciudadanía.

En síntesis, un municipio ~~no es un propietario de bienes, sino un~~ es el custodio y administrador de bienes públicos, que forman parte del patrimonio municipal, en beneficio de los residentes de dicho ayuntamiento. Cuando el Estado quita recursos al ente municipal sin la debida compensación, al que realmente está privando del mismo es al ciudadano que reside en dicho municipio. Más aún, podría estar afectando la garantía prestataria sobre la que el municipio incurrió en deuda pública en aquellas instancias en que se pignoró una propiedad en garantía de una deuda. Al hacerlo, obviamente está afectando el interés propietario de terceros sin cumplir con las normas más básicas del debido proceso de ley consagrado en la Constitución. Para una amplia discusión del asunto de las "expropiaciones intergubernamentales" véase Schill, Michael H., Intergovernmental Takings and Just Compensation: a Question of Federalism" 137 U. Penn. Law Rev. 829.

~~Para una amplia discusión del asunto de las "expropiaciones intergubernamentales" véase Schill, Michael H., Intergovernmental Takings and Just Compensation: a Question of Federalism" 137 U. Penn. Law Rev. 829. Nótese, que desde el Siglo XIX el gobierno federal ha ejercido su poder de expropiación sobre gobiernos locales y estatales. Al igual que en el caso de la Constitución de Puerto Rico, la quinta enmienda de la Constitución de los Estados Unidos (Const. EE.UU. Enm. 5ta) dispone que se debe compensar a entidades privadas cuando se expropia su propiedad y guarda silencio sobre el derecho a compensación por parte de entidades públicas como son los gobiernos municipales. Ante esto, desde hace décadas los tribunales federales han reconocido el derecho de compensación de los gobiernos estatales y municipales en casos de "taking". Véase United States v. 3,727.91 Acres of Land 563 F.2d 357 (8th Cir.~~

MSA

~~1977); *United States v. Certain Property in the Borough of Manhattan* 403 F.2d 800 (2d Cir. 1968); *City of Forth Worth v. United States* 188 F.2d 217 (5th Cir. 1951); *United States v. Carmack* 329 U.S. 230 (1946); *United States v. Wheeler Township*, 66 F.2d 977, 982 (1933) y *Stockton v. Baltimore & N.Y.R. Co.* 32 F. 9 (1887).~~

En el 1984, que el Tribunal Supremo de los Estados Unidos explicó el por qué se debe compensar a gobiernos locales y estatales cuando un gobierno de una jerarquía mayor (como el gobierno federal) decidía expropiar un bien público de una competencia gubernamental inferior. Así, en *United States v. 50 Acres of Land*, 469 U.S. 24 (1984), el Tribunal Supremo federal resolvió unánimemente a favor de la compensación por la expropiación ("taking") de propiedad municipal o estatal expresando:

When the United States condemns a local public facility the loss to the public entity, to the persons served by it, and to the local taxpayers may be no less acute than the loss in the taking of private property. Therefore, **it is most reasonable to construe the reference to "private property" in the Takings Clause of the Fifth Amendment as encompassing the property of state and local governments** when it is condemned by the United States.

50 Acres of Land, 469 U.S., a la pág. 31.

~~En el caso de Puerto Rico, el~~ El Artículo 1.007(4) de la Ley 107-2020, mejor conocida como el "Código Municipal de Puerto Rico" dispone expresamente que: "ninguna agencia pública o entidad del Gobierno de Puerto Rico podrá embargar, **expropiar** o adquirir bienes muebles o inmuebles pertenecientes a un municipio. Excepto en aquellos casos que se proceda de conformidad con las disposiciones establecidas por ley o por orden emitida por un tribunal competente." Aunque dicho lenguaje requiere las aclaraciones contenidas en la presente ley, el mismo contiene la esencia de la política pública que inspira esta Ley.

La doctrina sobre la expropiación intergubernamental plantea los enormes riesgos de permitir que una jurisdicción de mayor jerarquía pueda caprichosamente

MSA

privar a una entidad gubernamental de menor jerarquía de sus bienes sin una justa compensación. Sobre el particular, el profesor Schill, plantea lo siguiente:

Just as uncompensated takings would make private citizens vulnerable to abuse by factions that engaged in rent-seeking and curtailment of Liberty, the absent of compensation for intergovernmental takings would make states and municipalities vulnerable to similar evils. Group of states could band together in Congress to enact policies and programs that would benefit themselves by expropriating property belonging to other states. **These expropriations could disrupt the ability of states to continue providing the services expected by their citizens.** In addition, **uncompensated takings could be used by group of states to accomplish objectives more sinister than mere rent-seeking.** Intergovernmental takings could be used systematically by those in control of the national government to disadvantage individual states, group of states, or regions, by impoverishing them and disrupting their operations..."

Schill, Michael H., *Intergovernmental Takings and Just Compensation: a Question of Federalism*" 137 U. Penn. Law Rev. 829, 865-866.

~~En síntesis, si se establece el precedente de la usurpación de propiedad municipal por parte del gobierno estatal sin necesidad de una justa compensación, no habrá límites a la conducta de una legislatura y un ejecutivo cuando las tribales pasiones políticas se impongan en detrimento de los residentes de dicho municipio.~~

El fundamento histórico sobre el que descansa el principio de compensación a municipios y estados por un *taking* fue propiamente descrito de la siguiente forma:

"States and localities serve important, if controversial, functions in our political system. The existence of independent state decision-making power protects citizens from a potentially oppressive national government, provides numerous forums for citizen participation in governance, increases the number of opportunities for innovative policy making, and promotes efficient and responsive delivery of some, though not all, public goods. **Uncompensated**

intergovernmental takings could disrupt the ability of states and localities to function as governmental bodies and interfere with their ability to provide public goods and services.

Schill, Michael H., *Intergovernmental Takings and Just Compensation: a Question of Federalism*" 137 U. Penn. Law Rev. 829, 880.

Mediante la presente legislación se atiende la falta de claridad sobre este asunto disponiendo que los municipios de Puerto Rico ~~serán considerados como personas~~ están protegidos estatutariamente a los fines de adquirir el derecho a compensación en caso de que el Estado Libre Asociado le prive de la titularidad, posesión, uso o disfrute de sus bienes.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 ~~Sección 1. Se enmienda la Sección 1 de la Ley de 12 de marzo de 1903, conocida~~
2 ~~como Ley General de Expropiación Forzosa, según enmendada, para que lea como~~
3 ~~sigue:~~

4 ~~"Sección 1. Nadie podrá ser privado de todo o parte de su propiedad, sino de~~
5 ~~acuerdo con las disposiciones [de la Sección 355] del Código Civil de Puerto Rico de 2020~~
6 ~~y de esta Ley. Para propósitos de esta Ley, los municipios de Puerto Rico serán considerados~~
7 ~~personas y el Estado Libre Asociado de Puerto Rico no podrá privarle del título, posesión, uso o~~
8 ~~disfrute de sus bienes sin la correspondiente compensación. Esta prohibición incluye~~
9 ~~circunstancias en las que por acción de la Asamblea Legislativa se revierte a favor del Estado~~
10 ~~Libre Asociado un traspaso de titularidad previamente otorgado a un municipio sin que dicho~~
11 ~~municipio haya incumplido con las condiciones del traspaso de titularidad."~~

1 Sección 2 1.- Se enmienda el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada,
2 ~~mejor~~ conocida como el “Código Municipal de Puerto Rico”, para que se lea de la
3 siguiente manera:

4 “Artículo 1.007 — Principios Generales de Autonomía Municipal

5 Se reconoce la autonomía municipal en el ejercicio de sus poderes jurídicos,
6 económicos y administrativos sobre asuntos relativos al bienestar general de sus
7 habitantes. La autonomía municipal se ejercerá sin menoscabar los poderes y facultades
8 de la Asamblea Legislativa para determinar lo relativo al régimen y función de los
9 municipios, según establecido en la Sección 1 del Artículo VI de la Constitución de
10 Puerto Rico. La Asamblea Legislativa otorgará los poderes necesarios y convenientes a
11 los municipios para ejercer dicha autonomía, conforme al ordenamiento jurídico
12 vigente. A esos fines, el municipio comprenderá aquellas funciones y servicios que se
13 disponen en este Código, además de las funciones que se deriven de alianzas, contratos
14 y acuerdos, entre municipios y, con el Gobierno estatal, el Gobierno federal y entidades
15 privadas. Los municipios tendrán la libre administración de sus bienes y de los asuntos
16 de su competencia o jurisdicción, la disposición de sus ingresos y la forma de
17 recaudarlos e invertirlos, sujeto a los parámetros establecidos por la Asamblea
18 Legislativa por Ley o en este Código.

19 (1) Se dispone expresamente la prohibición de embargo de los fondos en poder
20 del municipio o bajo la custodia del fiduciario, por virtud del contrato de
21 fideicomiso suscrito entre el Centro de Recaudación de Ingresos Municipales
22 (CRIM) y el municipio.

1 (2) Las ordenanzas, resoluciones y reglamentos municipales no podrán
 2 suspenderse ni dejarse sin efecto, excepto, por orden del tribunal competente,
 3 por legislación estatal que no menoscabe derechos adquiridos o mediante
 4 ordenanza o resolución al efecto.

5 (3) No se impedirá a los municipios la ejecución de obras, planes de desarrollo
 6 físico o servicios debidamente aprobados, autorizados y financiados de acuerdo
 7 a las leyes aplicables, salvo ordenado por un tribunal competente.

8 (4) Ninguna agencia pública o entidad del Gobierno de Puerto Rico podrá
 9 embargar, expropiar o adquirir bienes muebles o inmuebles pertenecientes a un
 10 municipio ~~sin la debida compensación~~, excepto en aquellos casos que se proceda de
 11 conformidad con las disposiciones establecidas por ley o por orden emitida por
 12 un tribunal competente y haya una justa compensación al municipio. *En caso de*
 13 *intervención judicial o acto legislativo de privación de titularidad, posesión, uso o*
 14 *disfrute de bienes municipales, el Estado Libre Asociado deberá compensar igualmente al*
 15 *municipio excepto en aquellos casos donde se determine que la privación ("taking") de la*
 16 *propiedad municipal es el resultado del incumplimiento por parte del gobierno municipal*
 17 *de las condiciones, si ~~alguna~~ algunas, que se hayan establecido originalmente al momento*
 18 *en que el Gobierno del Estado Libre Asociado le transfiriera determinado bien, mediante*
 19 *orden ejecutiva o acción legislativa.*

20 En lo que respecta a este inciso y su ejecución, y de ser necesario, se utilizarán los
 21 mecanismos procesales establecidos en la Ley de 12 de marzo de 1903, según enmendada,
 22 conocida como "Ley General de Expropiación Forzosa".

1 (5) No se eximirá, total o parcialmente, ni se prorrogará el pago de las
2 contribuciones, patentes y tasas municipales a persona natural o jurídica alguna,
3 salvo que por este Código o por ley se disponga o autorice expresamente tal
4 exención, o se autorice tal prórroga mediante ordenanza al efecto.

5 (6) El sistema fiscal del Gobierno estatal y, en especial, aquel que fija impuestos o
6 tributos, debe conferir al nivel de Gobierno municipal el poder inherente de fijar
7 impuestos municipales dentro de sus límites jurisdiccionales y sobre materias
8 que no sean incompatibles con la tributación del Estado y participación en los
9 recaudos para asegurarles recursos y estabilidad fiscal, sujeto a los parámetros
10 establecidos por la Asamblea Legislativa mediante Ley o en este Código. Se
11 reafirma la política pública del Gobierno de Puerto Rico de promover la
12 autonomía de los gobiernos municipales manteniendo un balance justo y
13 equitativo entre la asignación de recursos fiscales y la imposición de
14 responsabilidades que conlleven obligaciones económicas. Para asegurar el
15 cumplimiento de la política pública contenida en este Artículo:

16 (1) Toda medida legislativa que se pretenda aprobar que imponga
17 responsabilidades que conlleven obligaciones económicas o afecte los ingresos
18 fiscales de los gobiernos municipales, deberá identificar y asignar los recursos
19 que podrán utilizar los municipios afectados para atender tales obligaciones.
20 Cuando la Asamblea Legislativa determine que la aprobación de una medida
21 legislativa no tiene impacto fiscal sobre los gobiernos municipales, se

1 interpretará que la intención legislativa, en ese caso, es no generar obligaciones
2 adicionales en exceso a los ingresos disponibles de los gobiernos municipales.

3 (2) Se dispone, que la autonomía municipal conlleva autonomía fiscal. A su vez,
4 los municipios quedan investidos de la autoridad para imponer contribuciones
5 de conformidad con este Código y con el ordenamiento jurídico vigente, siempre
6 dentro de sus límites jurisdiccionales y sobre materias que no sean incompatibles
7 con la tributación del Estado.”

8 Sección 32.- Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su
9 aprobación.

NSA

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

4^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 271

INFORME POSITIVO

25 de septiembre de 2022
Octubre.

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Desarrollo de la Región Oeste previo estudio y consideración, recomienda la aprobación de la Resolución Conjunta del Senado 271, con las enmiendas contenidas en el entirillado que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. C. del S. 271, según radicada, propone ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras y Transportación, tomar todas las medidas necesarias para la instalación de alumbrado en la carretera PR-111 en la jurisdicción de los municipios de Aguadilla, Moca y San Sebastián y cualquier otra mejora necesaria para su optimización, ante la falta de iluminación y la gran cantidad de accidentes fatales que han ocurrido; y para otros fines relacionados.

MEMORIALES SOLICITADOS

Se solicitaron memoriales al Departamento de Transportación y Obras Públicas, al Municipio de Aguadilla, al Municipio de Moca y al Municipio de San Sebastián. No obstante, el Municipio de San Sebastián no ha comparecido al momento de presentar este informe.

- *Departamento de Transportación y Obras Públicas.*

El Departamento de Transportación y Obras Públicas compareció mediante memorial suscrito el 3 de junio de 2022, por su Secretaria, Hon. Eileen M. Vega Vélez.

El memorial suscrito plantea que al momento se están realizando dos proyectos con fondos federales. Estos proyectos incluyen, asfalto de superficie en las áreas indicadas, marcados de pavimentación, instalación de "guard rail", instalación de rotulación direccional, mejoras geométricas, remoción de puentes modulares y mejoras al sistema de semáforos.

En los proyectos, señala la agencia, no se incluyó sistemas de alumbrado ya que no existe la infraestructura, por lo que sería necesario adquirir la servidumbre y diseñar el sistema.

Por lo antes expuesto, la agencia no favorece la aprobación de la Resolución Conjunta del Senado 271.

- *Municipio de Aguadilla.*

El Municipio de Aguadilla compareció el 12 de julio de 2022, mediante memorial firmado por su Alcalde, Hon. Julio Roldán Concepción.

En el memorial se detalla el interés y la preocupación de las condiciones de la carretera estatal. Lamentablemente, nos dice el Alcalde, dicha carretera se le conoce como la "Carretera de la Muerte", debido a la gran cantidad de accidentes que han ocurrido en la misma, en gran parte debido a la poca iluminación del área. El Municipio también señaló que el mejoramiento de las condiciones viales de dicho sector redundase en beneficio de la economía de la región.

El Municipio concluyó que favorece dicha resolución, por la urgencia de la necesidad y la burocracia de las agencias a la hora de atender dicho problema.

- *Municipio de Moca.*

El Municipio de Moca compareció el 9 de Mayo de 2022, mediante memorial firmado por su Alcalde, Hon. Ángel A. Pérez Rodríguez.

En el memorial se detalla la preocupación sobre esa carretera, y expone que "existe una serie de pendientes en ambas direcciones donde el conductor se ve precisado a aumentar la velocidad al máximo permitido por ley y desplazarse en un área carente de alumbrado público, pese a que en esos kilómetros existe la infraestructura de energía eléctrica. Es un tramo sumamente transitado y es

MSA

notable el porcentaje de oscuridad en las horas de la noche, afectando la seguridad de conductores y peatones que discurren por esa vía.”

El municipio mocano también señaló que la infraestructura no es un obstáculo para la ejecución, pues ese sector dispone de postes del tendido eléctrico necesario.

Finalmente, el Municipio de Moca apoyó dicha medida.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La medida busca que el Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras y Transportación, tome todas las medidas necesarias para la instalación de alumbrado en la carretera estatal PR-111 en la jurisdicción de los Municipios de Aguadilla, Moca y San Sebastián, y cualquier otra mejora necesaria para su optimización, ante la falta de iluminación y la gran cantidad de accidentes fatales que han ocurrido en esa zona.

ANSA
Ante el aumento del costo de vida y las medidas de austeridad tomadas por la Junta de Control Fiscal, producto del endeudamiento que por décadas el gobierno de Puerto Rico asumió, es meritorio que el mismo, con los limitados recursos a su disposición, sirva como facilitador para el desarrollo de la sociedad puertorriqueña.

El oeste de Puerto Rico es uno de los sectores más rezagados de Puerto Rico, y lo podemos observar con los índices de pobreza existentes. Los tres municipios que se verán impactados con esta resolución están entre el cincuenta (50) y cincuenta y nueve (59) por ciento de su población vive bajos lo niveles de pobreza (Institución de Estadísticas de Puerto Rico, 2014-2018; Encuesta sobre la Comunidad, Negociado del Censo, 2019). La falta de interés y la burocracia del gobierno central, no puede ser otro elemento para impedir que los sectores aledaños se encuentren en peligro cada vez que tenga que transitar por la PR-111.

Los planteamientos del memorial del Departamento de Transportación y Obras Públicas no van paralelos a la preocupación que exponen los alcaldes, en cuanto a la falta de alumbrado, y cómo este elemento ha afectado la seguridad vial en esas áreas.

La agencia expuso que “[e]n estos proyectos no se incluyó sistema de alumbrado, ya que no existe la infraestructura, por lo que sería necesario adquirir la servidumbre y diseñador de sistema.” Actualmente, Puerto Rico ha

sido receptor de una cantidad de fondos federales sin precedentes, producto de los acontecimientos que hemos vivido. En ese sentido, adquirir la servidumbre y diseñar el sistema, no puede ser un obstáculo para justificar la inacción.

ENMIENDAS

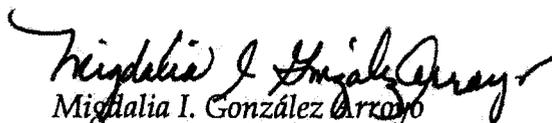
Se enmienda la medida a los efectos de que se ordene al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a la Autoridad de Carreteras y Transportación, Luma Energy o cualquier otra agencia correspondiente, a promover y realizar todas las gestiones necesarias con LUMA Energy, la Autoridad de Energía Eléctrica o cualquier otra entidad autorizada en ley, para que se materialice la instalación de alumbrado en la PR-111 y cualquier otra mejora necesaria para su optimización.

IMPACTO FISCAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, luego de evaluar la medida, esta no impone la utilización de recursos municipales que conlleven un impacto fiscal a estos.

Por los fundamentos antes expuestos, la Comisión de Desarrollo de la Región Oeste, recomienda la aprobación de la R. C. del S. 271, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO.



Migdalia I. González Arroyo

Presidenta

Comisión de Desarrollo de la Región Oeste

(Entirillado Electrónico)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 271

5 de abril de 2022

Presentada por la señora González Arroyo

Referida a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

RESOLUCIÓN CONJUNTA

LUMA
Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras y Transportación, tomar ~~todas las medidas~~ llevar acabo todas las gestiones necesarias con LUMA Energy, la Autoridad de Energía Eléctrica de Puerto Rico o cualquier otra entidad autorizada, para la instalación de alumbrado en la carretera estatal PR-111 en la jurisdicción de los Municipios de Aguadilla, Moca y San Sebastián y cualquier otra mejora necesaria para su optimización, ~~ante la falta de iluminación y la gran cantidad de accidentes fatales que han ocurrido~~; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las carreteras en Puerto Rico ~~son la principal vía de rodaje~~ son las principales vías de comunicación del País, y ante la falta de un sistema de transportación ~~público-pública a nivel nacional~~, son ~~las carreteras~~ esenciales para el desarrollo diario, económico y social, de nuestra gente. Mantener en buen estado nuestras carreteras estatales, es un deber ministerial, ~~el cual el~~ del Departamento de Transportación y Obras Públicas indelegable. ~~no puede obviar~~. Es su obligación mantener dichas vías de rodaje en un estado óptimo, iluminadas y que no representen peligro o sean la consecuencia de daños en los vehículos o en accidentes.

~~El estado de las carreteras tiene impacto en la vida diaria, en el desarrollo económico, en la seguridad y en el bolsillo de nuestros ciudadanos, que, debido al abandono de las carreteras principales en el Oeste del país, los ciudadanos tiene que incurrir en gastos para reparar sus vehículos para poder realizar su vida diaria. Ante la gran crisis económica que sufre nuestra gente y ante el anuncio constante del Departamento de Transportación y Obras Públicas y el Gobernador de fondos federales es meritorio que los mismos sean invertidos de forma eficiente y que redunden en el mejor beneficio de todas las comunidades de nuestra gente, en este caso en cumplir con su deber ministerial de mantener en excelentes condiciones nuestras carreteras.~~

LMA
La Carretera Estatal PR-111 es una de las vías de rodaje más largas de Puerto Rico. Es la vía principal para los residentes de Moca y San Sebastián. Lamentablemente, no empecé a ser una de las vías principales de la Isla, por la gran cantidad de accidentes que han ocurrido en la misma, la Carretera PR-111 se conoce como la "Carretera de la Muerte".

Desde varios años se han reportado un sinnúmero de accidentes y muertes fatales, siendo el problema de iluminación de la ruta la causa principal de los mismos. Todo esto ante la poca o ninguna visibilidad, y es utilizada diariamente por miles de ciudadanos y ciudadanas. Ciertamente su utilización se ha convertido en un peligro para la comunidad y un caso de seguridad pública.

Es por esto, que la Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico considera meritorio ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que realice todas las gestiones pertinentes con las entidades encargadas de nuestro sistema eléctrico para atender ~~le haga justicia a nuestra gente del Oeste y tome acción inmediata sobre la falta de iluminación de la PR-111.~~

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la
- 2 Autoridad de Carreteras y Transportación, ~~tomar todas las medidas~~ llevar a cabo todas las
- 3 gestiones necesarias con LUMA Energy, la Autoridad de energía Eléctrica de Puerto Rico o

1 cualquier otra entidad autorizada en Ley, para la instalación de alumbrado en la carretera
2 estatal PR-111 en la jurisdicción de los Municipios de Aguadilla, Moca y San Sebastián y
3 cualquier otra mejora necesaria para su optimización, ante la falta de iluminación y la
4 gran cantidad de accidentes fatales que han ocurrido; y para otros fines relacionados.

5 Sección 2.- El Departamento de Transporte y Obras Públicas y la Autoridad de
6 Carreteras y Transportación remitirán a las Secretarías de las Cámaras Legislativas un
7 primer informe sobre las gestiones pertinentes para cumplir con lo aquí ordenado,
8 dentro de los primeros quince (15) días, luego de aprobada esta Resolución Conjunta.
9 Posteriormente, remitirán informes mensuales a ambas secretarías, hasta en tanto y en
10 cuanto, esté finalizada la obra descrita en la Sección 1 de la presente Resolución
11 Conjunta.

12 Sección 3.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después
13 de su aprobación.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

4^{ta} Sesión
Ordinaria

ORIGINAL

SENADO DE PUERTO RICO

INFORME POSITIVO

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

R. C. del S. 312

RECIBIDO OCT26'22 PM 10:24

26 DE OCTUBRE DE 2022

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Desarrollo de la Región Sur Central del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, tiene a bien someter su informe positivo con relación a la Resolución Conjunta del Senado 312, **recomendando su aprobación** con enmiendas en el entirillado electrónico.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución Conjunta del Senado 312, según radicada, busca ordenar al Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles, creado por la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como "Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal", evaluar conforme a las disposiciones de la Ley y el reglamento, la transferencia, arrendamiento, usufructo o cualquier otro negocio jurídico contemplado en dicha Ley, al Gobierno Municipal de Ponce, las instalaciones de la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, localizada en el barrio Magueyes del Municipio Autónomo de Ponce; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCION

Es necesario reconocer, que nuestros municipios constituyen el instrumento de servicio público primario, efectivo y accesible para atender las diversas necesidades de sus constituyentes. Por esto, se torna urgente identificar recursos para el ejercicio de sus importantes poderes municipales como colaboradores imprescindibles en el desarrollo socioeconómico y mejoramiento de la calidad de vida de la ciudadanía. Todo esto, dentro del reconocimiento vital de viabilizar una verdadera autonomía municipal, con participación efectiva en las actividades que se celebren en sus respectivas jurisdicciones.

Precisamente, la Exposición de Motivos de la Medida expresa, en su parte pertinente, lo siguiente:

“En la actualidad, la estructura que albergó la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, ubicada en el Municipio de Ponce, se encuentra en desuso y abandono total y lamentablemente no está siendo utilizada por ninguna instrumentalidad pública, por lo cual esto ha provocado el abandono y deterioro de ésta. El plantel quedó sin uso, cuando se procedió el cierre masivo de escuelas en el verano del 2018. Desde ese entonces, la estructura ha ido en detrimento y por la falta de mantenimiento ha provocado que se convierta en un estorbo público. No debiera ser así, cuando hay la oportunidad de que la misma sea una facilidad de beneficio para la comunidad”.

“El Municipio de Ponce, ha mostrado interés en hacerse cargo de dichas instalaciones a los fines de utilizar las mismas en el mejor interés de los residentes de la Ciudad Señorial y del público en general. Así las cosas, se ha planificado instaurar varios proyectos educativos, entre estos, el Programa Head Start, que tendrán impacto en diversas comunidades y sectores de la población”.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Para el análisis y la evaluación de la R. C. del S. 312, la Comisión de Desarrollo de la Región Sur Central del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, solicitó comentarios en torno a dicha Medida al Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles creado en virtud de la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como “Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal”.

Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles

El CEDBI, envió sus comentarios en una comunicación suscrita por su directora ejecutiva, Ing. Sylvette M. Vélez Conde, donde expresa lo siguiente: *“El CEDBI no se opone a la adopción de la RCS 312, la misma sería atendida y canalizada, de forma consistente con la ley y reglamentación vigente aplicable. En primera instancia, verificaremos la entidad gubernamental con titularidad de la Propiedad, en vista que, de aprobarse la medida, el CEDBI estaría autorizando ésta a comparecer y suscribir el contrato o acuerdo, según el negocio jurídico y uso que se autorice a favor del Municipio. Una vez validada la información de titularidad, se precedería a notificarle al Municipio para que presente ante el CEDBI una propuesta descriptiva del uso, negocio jurídico y término, de acuerdo con el Reglamento Único, para ser evaluada por el CEDBI y emitir su determinación mediante la adopción de una resolución, según corresponda.”*

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como “Código Municipal de Puerto Rico”, la Comisión de Desarrollo de la Región Sur Central del Senado de Puerto Rico no solicitó comentarios al Centro de Recaudaciones de Ingresos Municipales (CRIM), ni a la Oficina de Gerencia Municipal, toda vez que la R. C del S. 312 no impone al presente una obligación económica adicional en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

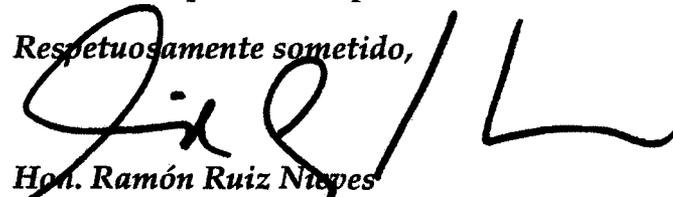
Para lograr cumplir con la política pública de esta medida, y que se reconoce como muy legítima para fortalecer a nuestros municipios, se ordena al Comité de Evaluación y Disposición de Propiedades Inmuebles, creado en virtud de la Ley 26-2017, *ante*, el que determine el mecanismo en Ley aplicable para la transferencia propuesta al Municipio Autónomo de Ponce de la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, localizada en el barrio Magueyes del Municipio Autónomo de Ponce.

Esta Asamblea Legislativa, entiende que, cónsono con la Ley 26-2017, *supra*, y en el interés de colaborar con el fortalecimiento y desarrollo comunitario en dicho Municipio, se proceda con lo dispuesto en la presente Resolución Conjunta del Senado 312, proveyendo los recursos y facilidades para brindar servicios necesarios a la ciudadanía.

El costo y el desarrollo futuro de proyectos serán considerados como parte de la petición presupuestaria en los años que corresponda. De este modo, se pueden llevar a cabo los propósitos de la medida. Estos son: que el Municipio Autónomo de Ponce tome control de las facilidades para que sean utilizadas conforme al interés público, particularmente programas académicos que permitan que la comunicad ponceña desarrolle al máximo su potencial y que, a su vez, se fomenten los valores que los identifiquen como entes positivos de nuestra sociedad. Entre estos programas académicos, se encuentra el Programa Head Start, el cual brinda servicios esenciales de educación, nutrición y servicios sociales apropiados para el desarrollo de los niños en edad preescolar, provenientes de las familias económicamente desventajadas de la diversidad de comunidades ponceñas, con el propósito de encaminar su desarrollo físico, social, emocional y cognoscitivo, que le permita una mejor preparación escolar para alcanzar la integración y la autosuficiencia, en su entorno y junto a cada uno de los miembros de su familia, entre otros servicios a la comunidad. Más aún, que el plantel no se convierta en un estorbo público; como ha sucedido a muchas otras escuelas en Puerto Rico.

Por todo lo antes expuesto, la Comisión de Desarrollo de la Región Sur Central del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, tiene a bien someter su Informe Positivo con relación a la Resolución Conjunta del Senado 312, recomendando su aprobación con las enmiendas incluidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Hon. Ramón Ruiz Nieves

Comisión de Desarrollo de la Región Sur Central

ENTIRILLADO ELECTRÓNICO
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 312

28 de junio de 2022

Presentada por el señor *Ruiz Nieves*

Referida a la Comisión de Desarrollo de la Región Sur Central

RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para ordenar al Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles, creado por la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como "Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal", evaluar conforme a las disposiciones de la Ley y el reglamento, la transferencia, arrendamiento, usufructo o cualquier otro negocio jurídico contemplado en dicha Ley, al Gobierno Municipal Autónomo de Ponce, las instalaciones de la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, localizada en el barrio Magueyes del Municipio de Ponce; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la actualidad, la estructura que albergó la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, ubicada en el Municipio Autónomo de Ponce, se encuentra en desuso, y abandono total y lamentablemente no está siendo utilizada por ninguna instrumentalidad pública, por lo cual esto ha provocado el abandono y deterioro de ~~las mismas~~ ésta. El plantel quedó sin uso, cuando se procedió el cierre masivo de escuelas en el verano del 2018. Desde ese entonces, la estructura ha ido en detrimento y por la falta de mantenimiento ha provocado que se convierta en un estorbo público. No ~~debiera~~ debería ser así, cuando hay la oportunidad de que la misma sea una facilidad que sea de beneficio para la comunidad.

El Municipio Autónomo de Ponce, ha mostrado interés en hacerse cargo de dichas instalaciones a los fines de utilizar las mismas en el mejor interés de los residentes de la Ciudad Señorial y del público en general. Así las cosas, se ha planificado instaurar varios proyectos educativos, entre estos, el Programa Head Start, que tendrán impacto en diversas comunidades y sectores de la población.

~~Históricamente~~ Históricamente, el Municipio Autónomo de Ponce ofrece, a través del Departamento de Educación Municipal, servicios académicos y bibliotecarios a la comunidad ponceña. En la actualidad, posee programas académicos que permiten que la comunidad ponceña desarrolle al máximo su potencial y que a su vez, se fomenten los valores que nos identifican como entes positivos de nuestra sociedad. Entre estos programas, se encuentra Head Start, el cual brinda servicios esenciales de educación, salud, nutrición y servicios sociales apropiados para el desarrollo de los niños en edad preescolar, provenientes de las familias económicamente desventajadas de la diversidad de las comunidades ponceñas, con el propósito de encaminar su desarrollo físico, social, emocional y cognoscitivo, que ~~le permita~~ les permitan una mejor preparación escolar para alcanzar la integración y la autosuficiencia, en su entorno y junto a cada uno de los miembros de su familia.

El ~~Pueblo~~ pueblo de Ponce es uno de los municipios que forman parte de la Zona Cero, declarada así por los terremotos que afectaron la Región Suroeste en el 2020. Muchos de los edificios municipales o privados disponibles que pudieran utilizarse para este tipo de proyectos educativos no son seguros, especialmente si son para atender a niños en edad preescolar. Por tanto, el Municipio ha identificado varias escuelas en desuso que pueden ser reparadas y habilitadas para estos fines, como la antigua escuela Segunda Unidad Magueyes II, objeto de esta medida.

Por todo lo antes expuesto, es altamente meritorio que esta Asamblea Legislativa ordene al Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles, para que al amparo de la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como "Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal", evalúe la posibilidad de transferir libre de costo al Municipio Autónomo de

Ponce, la titularidad, usufructo, arrendamiento o cualquier otro negocio ~~jurídico~~ jurídico, la escuela en desuso Segunda Unidad Magueyes II, localizada en el barrio Magueyes del Municipio Autónomo de Ponce. Esto, conforme al interés público de servicio a la ciudadanía.

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se ordena al Comité de Evaluación y Disposición de Bienes Inmuebles,
2 creado por la Ley 26-2017, según enmendada, conocida como "Ley de Cumplimiento
3 con el Plan Fiscal", evaluar conforme a las disposiciones de la Ley y el reglamento, la
4 transferencia, arrendamiento, usufructo o cualquier otro negocio jurídico
5 contemplado en dicha Ley, al Gobierno Municipal Autónomo de Ponce, las
6 instalaciones de la Escuela Segunda Unidad Magueyes II, localizada en el barrio
7 Magueyes del Municipio de Ponce.

8 Sección 2.- Si la transferencia, o cualquier otro negocio jurídico aquí ordenado, se
9 aprueba a favor del traspaso al ~~Municipio~~ Gobierno Municipal Autónomo de Ponce, el
10 mismo deberá utilizar las instalaciones mencionadas en la Sección 1, de la presente
11 Resolución Conjunta, para establecer diversos proyectos educativos, proyectos
12 sociales, así como cualquier otra iniciativa que sea de beneficio para la ciudadanía en
13 general.

14 Sección 3.- De aprobarse la transferencia al Municipio Gobierno Municipal
15 Autónomo de Ponce, sobre el terreno y las estructuras descritos en la Sección 1, de
16 esta Resolución Conjunta, se hará en las mismas condiciones en que se encuentran
17 las estructuras al momento de aprobarse esta Resolución Conjunta, sin que exista

1 obligación alguna del actual titular de la escuela de realizar ningún tipo de
2 reparación o modificación con anterioridad a su traspaso al Municipio Gobierno
3 Municipal Autónomo de Ponce.

4 Sección 4.-El Comité de Evaluación y Disposición de Propiedades Inmuebles
5 evaluará el negocio jurídico propuesto, o cualquier otro, en un término
6 improrrogable de sesenta (60) días laborables contados a partir de la aprobación de
7 esta Resolución Conjunta.

8 Sección 5.- Completado el término dispuesto de sesenta (60) días laborables si el
9 Comité de Evaluación y Disposición de Propiedades Inmuebles no ha aprobado el
10 negocio jurídico propuesto, éste se dará por aprobado ~~el negocio jurídico aquí~~
11 ~~propuesto~~ y se dará paso a las formalidades jurídicas necesarias para que se dé la
12 transferencia de la Antigua Escuela Segunda Unidad Magueyes II al Municipio
13 Gobierno Municipal Autónomo de Ponce.

14 "Sección 6.- Se autoriza la transferencia de la propiedad descrita en la Sección 1 de esta
15 Resolución Conjunta, mediante el negocio jurídico recomendado por el Comité de Evaluación
16 y Disposición de Bienes Inmuebles, estando sujeta a las siguientes condiciones:

17 a) El título de propiedad no podrá ser cedido o traspasado en forma alguna a otra entidad
18 pública o privada.

19 b) El uso de la propiedad se limitará únicamente para fines públicos, acorde con lo
20 establecido en la Sección 1 de Resolución Conjunta.

21 c) En caso de que el adquirente, no cumpla con el propósito de la transferencia
22 propuesta mediante esta Resolución Conjunta, o si cambia la utilización de las instalaciones

1 sin autorización previa de la Asamblea Legislativa, el título de propiedad, o la posesión,
2 revertirá de inmediato al Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y el Municipio
3 será responsable de los costos que resulten en dicho caso.

4 d) Todas las condiciones expresadas en esta Resolución Conjunta, se incluirán y
5 formaran parte de la escritura pública de transferencia de dominio, que se otorgará entre la
6 Secretaría del Departamento de Transportación y Obras Públicas y el Gobierno Municipal
7 Autónomo de Ponce."

8 Sección 6. 7- Esta Resolución Conjunta entrará en vigor inmediatamente después
9 de su aprobación.



ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

RECIBIDO 10/26/22 4:31 PM
RECORDS SENADO PR

19^{na} Asamblea
Legislativa

4^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 613

PRIMER INFORME PARCIAL CONJUNTO

28 de octubre de 2022

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Las Comisiones de lo Jurídico, y de Asuntos Municipales y de Vivienda del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, presentan ante este Alto Cuerpo, el **Primer Informe Parcial Conjunto** sobre la R. del S. 613, con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones preliminares.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado 613 ordena a las Comisiones de epígrafe "realizar una investigación sobre la realidad funcional del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales (CRIM) relacionado a su capacidad estructural y de recursos humanos para cumplir con sus obligaciones respecto a los aranceles a los que tiene derecho a percibir".

ALCANCE DEL INFORME

Atendiendo el mandato investigativo ordenado en la R. del S. 613, las Comisiones informantes llevaron a cabo una Audiencia Pública, de forma conjunta, que tuvo lugar el miércoles, 31 de agosto de 2022, en el Salón Luis Negrón López. En dicha ocasión compareció el señor Reinaldo J. Paniagua Látimer, director ejecutivo del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales ("CRIM"). Consta en el expediente de la medida que, para dichos trabajos el senador Ramón Ruiz Nieves, así como la senadora Joanne M. Rodríguez Veve solicitaron ser excusados.

INTRODUCCIÓN

El Centro de Recaudación de Ingresos Municipales ofrece servicios fiscales a los municipios, fungiendo como organismo que recauda, recibe y distribuye los fondos públicos que por disposición de política pública pertenecen a los gobiernos municipales. En tal sentido, el CRIM goza de personalidad jurídica propia, independiente y separado de cualquier otra agencia, departamento o instrumentalidad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.¹ Por ende, indiscutiblemente el CRIM posee amplias facultades y poderes para hacer valer y cumplir la política pública fiscal establecida a favor de los municipios.

Para llevar a cabo sus objetivos, este organismo cuenta con una Junta de Gobierno, constituida por nueve (9) Alcaldes, el Director Ejecutivo de la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico ("AAFAP") y un funcionario público con experiencia en asuntos municipales nombrado por el Gobernador.² Dicha Junta tiene la responsabilidad de nombrar un Director Ejecutivo, quien tendrá a su cargo amplias facultades para la dirección de todas las funciones y facultades reconocidas al CRIM.³

Una de las funciones principales del CRIM es tasar, imponer y cobrar contribuciones sobre la propiedad mueble e inmueble. En esencia, esta es una de las principales fuentes de ingresos propias para los municipios. En ese sentido, por virtud de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", los municipios están facultados para imponer, mediante ordenanzas, un tipo contributivo de hasta cuatro por ciento (4%) anual sobre el valor de la propiedad mueble, y de hasta un seis por ciento (6%) anual sobre la propiedad inmueble. Sin embargo, un contribuyente podrá exonerar el pago de sus contribuciones municipales, total o parcialmente, si para cada año económico, la valoración de su propiedad inmueble se mantiene por debajo de quince mil (15,000) dólares a términos de costos de reemplazo para el año 1957. Dicho año constituye la última tasación científica realizada.⁴ También existe otras categorías que permiten a un contribuyente solicitar una exoneración del pago de contribuciones, entre estos, para aquellos inmuebles dedicados a la industria agrícola, sistemas de acueductos comunitarios, entre otros.

Finalmente, y en cuanto a contribuciones sobre propiedad mueble e inmueble, destacamos que el Código Municipal de Puerto Rico provee para que un contribuyente reciba descuentos al importe semestral de la contribución sobre la propiedad inmueble, solo si efectúa su pago de forma oportuna. Así, por ejemplo, si realiza su pago a partir

¹ Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", Artículos 7.002 y 7.003, 21 LPRA § 7951-7952.

² Id., Artículo 7.004, 21 LPRA § 7953.

³ Id., Artículo 7.008, 21 LPRA § 7957.

⁴ Id., Artículo 7.035 (a), 21 LPRA § 7992 (a).

de los treinta (30) días desde emitida la factura, recibirá un diez por ciento (10%) de descuento; y un cinco por ciento (5%) de descuento si realiza su pago dentro de sesenta (60) días contados a partir de la emisión de dicha factura.⁵

ANÁLISIS Y HALLAZGOS

Como señaláramos, la R. del S. 613 fue atendida inicialmente, mediante una Audiencia Pública efectuada el miércoles, 31 de agosto de 2022. En esa ocasión el CRIM informó contar con cinco (5) fuentes de ingresos, siendo estos el cinco por ciento (5%) retenido de la contribución básica sobre recaudos de contribución sobre propiedad mueble e inmueble anual; ingresos por tarifa cobrada a bancos comerciales, bancos hipotecarios, cooperativas, bufetes de abogados, aseguradoras, inversionistas, corporaciones dedicadas al financiamiento de propiedades, por gozar de acceso al Portal de Servicios Corporativos y Banca; recaudos por venta de mapas catastrales, certificaciones de valores, deudas, y de otro tipo; rentas de locales en su edificio central; e intereses generados por motivo de balances en las cuentas bancarias administradas por el CRIM.

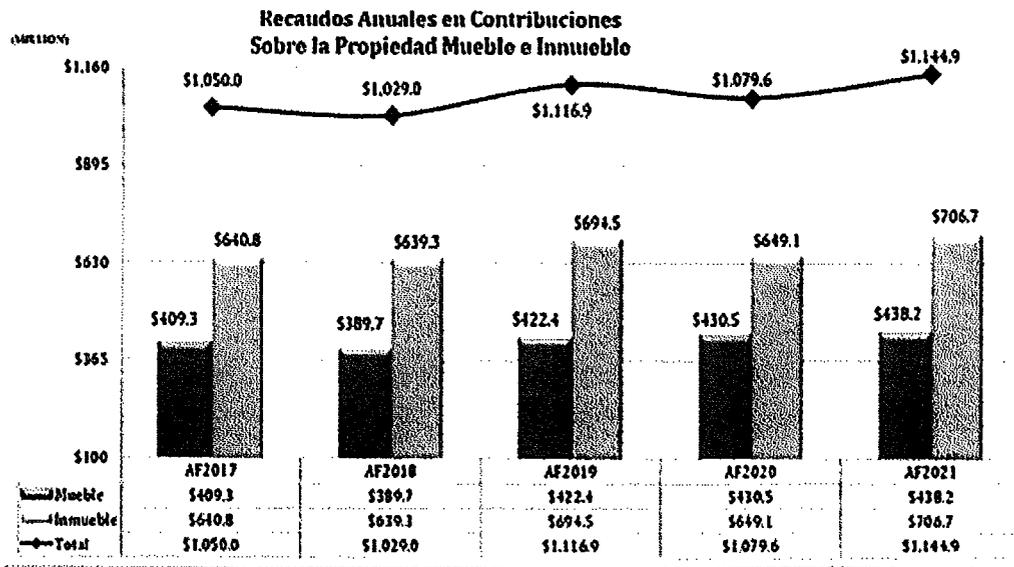
Algunas de las antedichas tarifas están reguladas por el Reglamento Núm. 9305 de 3 de septiembre de 2021, conocido como "Reglamento para la Administración del Portal Web de Servicios Corporativos y Banca", así como en el Reglamento Núm. 6425 de 5 de abril de 2002, conocido como "Reglamento para el Recobro de los Gastos de Reproducción de Copias Oficiales de Documentos Públicos". Por otro lado, el CRIM ofrece sus servicios en diez (10) oficinas localizadas a través de Puerto Rico, específicamente en su Oficina Central (San Juan), Aguada, Arecibo, Bayamón, Caguas, Carolina, Humacao, Mayagüez, Ponce y San Juan-Guaynabo. De igual forma, el CRIM mantiene acuerdos colaborativos con setenta y siete (77) municipios. De estos, al menos al cierre del año fiscal 2022, recibió recaudos de sesenta y siete (67) ayuntamientos. Asimismo, los contribuyentes pueden emitir sus pagos en cualquier banco comercial.

Los municipios que realizan recaudos y depositan en las cuentas del CRIM son Aguada; Aguadilla; Aguas Buenas; Aibonito; Añasco; Arecibo; Arroyo; Barceloneta; Barranquitas; Bayamón; Cabo Rojo; Caguas; Camuy; Canóvanas; Cataño; Cayey; Ciales; Cidra; Coamo; Comerío; Corozal; Dorado; Fajardo; Florida; Guánica; Guayama; Guayanilla; Gurabo; Hormigueros; Humacao; Isabela; Jayuya; Juana Díaz; Juncos; Lajas; Lares; Las Marías; Las Piedras; Luquillo; Manatí; Maunabo; Moca; Morovis; Naguabo; Naranjito; Orocovi; Patillas; Ponce; Quebradillas; Río Grande; Sabana Grande; Salinas; San Germán; San Juan; San Lorenzo; San Sebastián; Santa Isabel; Toa Alta; Toa Baja; Trujillo Alto; Utuado; Vega Alta; Vega Baja; Vieques; Villalba; Yabucoa; y Yauco.

⁵ Id., Artículo 7.061, 21 LPRA § 8018.

De hecho, en cuanto a porcentajes de morosidad, el CRIM identificó que cerca de un setenta y nueve punto dos por ciento (79.2%) de los contribuyentes cumple con su responsabilidad contributiva pagando durante el mismo año corriente facturado, mientras que el restante veinte punto ocho por ciento (20.8%) paga deuda en atraso. En el caso de la contribución mueble, el noventa y tres por ciento (93%) de los contribuyentes cumple con sus pagos durante el mismo año facturado.

En término numéricos, para el año fiscal 2021-2022, el CRIM facturó \$839,215,362.64 en contribución sobre propiedad inmueble. De esto, han recaudado \$559,496,294.71 de deuda corriente y otros \$147,192,476.79 de deuda de años anteriores. Cabe destacar que, el Municipio de Cataño figura como de mayor cobrabilidad porcentual, tras alcanzar el setenta y siete por ciento (77%). Por su parte, el Municipio de Guánica figura como de menor cobrabilidad porcentual con cuarenta y un por ciento (41%). Para propósitos de este Primer Informe Parcial, se incluye como Anejo 1 el detalle de morosidad por municipio, y a continuación incluimos una gráfica con el comportamiento de recaudos durante los años 2017; 2018; 2019; 2020 y 2021. Tal y como se desprende de dicha gráfica, con excepción del año fiscal 2018 y 2020, el CRIM reflejó aumentos sostenidos en sus recaudos para el resto de los años.



La disponibilidad de oficinas para realizar sus pagos es pieza clave para lograr recaudos sostenidos, toda vez que, según disponen los artículos 7.046 y 7.059 del Código Municipal,⁶ las facturas son emitidas a finales de mayo, comunicación que incluye las facturas para el primer y segundo semestre de cada año fiscal. Este proceso es realizado por una compañía privada, a quien se le impone como requisito enviar las facturas más tardar del día 25 de junio de cada año. Para el resto de los deberes y

⁶ 21 LPPRA §§ 8003 y 8016.

facultades del CRIM, este cuenta con cuatrocientos veintidós (422) empleados, de los cuales trescientos noventa y uno (391) ocupan puestos de clasificación regular, y los restantes treinta y uno (31) puestos transitorios. En la Clasificación de Puestos Ocupados, el CRIM informó contar con noventa y siete (97) distintas clases de puestos. Se incluye como Anejo 2 de este Primer Informe Parcial una distribución de estas clases.

Otro factor que permite alcanzar recaudos adecuados, lo es el envío efectivo de facturación a través del correo postal. En ese sentido, las Comisiones informantes indagaron sobre el número de facturas devueltas debido a un error en la información del contribuyente. Solo durante el año contributivo 2022-2023, el CRIM envió 558,187 cartas, de las cuales 78,952 se recibieron devuelta. Entre las razones para esa devolución se encuentra insuficiencia de dirección; dirección vacante; rechazados; no reclamados; inexistencia de número, entre otros.

Para atender este asunto, el CRIM aseguró realizar acuerdos colaborativos con la Autoridad de Acueductos y Alcantarillado (AAA) y el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), de manera que pudiese imbricar su información con las de estas entidades para minimizar los errores en direcciones. No obstante, el Municipio de Culebra se perfila como el de menor número de cartas devueltas con tan solo ciento cincuenta (150), *vis a vis* Cabo Rojo (1,861); Guaynabo (1,736); Arecibo (2,698); Bayamón (3,047); Ponce (3,588); y San Juan (9,956). Sin embargo, el CRIM alega que durante los pasados años el envío de correspondencia efectiva ha mejorado, pues en el año 2020 se logró identificar 197,782 direcciones incorrectas lográndose arreglar 133,403. Se incluye como Anejo 3 una distribución por municipios de cartas devueltas.

Ambas Comisiones también preguntaron sobre el proceso para añadir propiedades que están excluidas del "taxroll". Esto es, propiedades que nunca han sido tasadas, y por ende, se encuentran fuera del sistema de facturación, de ser aplicable. En esencia, el CRIM indicó que corresponde llenar la Solicitud de Cambio de Dueño (Formulario AS71 o AS74); incluir planilla de tasación; evidenciar la titularidad de la propiedad inmueble; permiso de construcción; permiso de uso; plano de construcción, segregación o agrupación; plano de mensura; solicitud de exoneración (si aplica); listado de maquinaria existente en el inmueble, si alguna. Otra fuente de ingresos es mediante el embargo de propiedades, información que se incluye a continuación.

TIPO DE NOTIFICACION	2017-2018	2018-2019	2019-2020	2020-2021	2021-2022
PRIMER AVISO	911	661	2,382	1,710	621
SEGUNDO AVISO	624	330	587	60	26
AVISO FINAL	271	81	51	-	-
TOTAL DE TIPOS DE NOTIFICACIONES	1,806	1,072	3,020	1,770	647
EMBARGO INSTITUCIONES BANCARIAS	523	192	-	-	-
EMBARGOS A REGISTRO DE LA PROPIEDAD	8	4	3	-	-
TOTAL DE EMBARGOS	531	196	3	-	-

Las Comisiones suscribientes también cuestionaron sobre número ideal de empleados para cumplir adecuadamente con todos sus deberes, funciones y responsabilidades. En su respuesta, el Director Ejecutivo sostuvo que el CRIM "se encuentra en el desarrollo de un análisis de empleomanía (*Staffing Analysis*), como parte del Plan Certificado, buscando optimizar los recursos humanos y mejorar la eficiencia en las operaciones. El resultado de este proyecto conllevará documentar y justificar los ajustes que se recomendaran al Plan de Clasificación y Retribución del CRIM, dado la evolución en funciones y tareas de los puestos, que nos permita asegurar la retención laboral y atraer nuevos recursos a la Entidad."⁷ (sic)

Finalmente, el CRIM indicó que desde el 2018 comenzaron a evaluar los procesos y áreas vulnerables del organismo, permitiendo idear un plan de acción para atender los riesgos en el menor riesgo posible. En consecuencia, se reorganizó a estructura organización, y se delegó al máximo posible la mayor cantidad de procedimientos posibles, sujeto a su anuencia. Paralelamente, en el 2019 se inició una migración a servicios tecnológicos, inaugurando el sistema contributivo CRIM360. Al presente, el CRIM se enfoca en transformar sus recursos humanos. Por ende, como parte del *Staffing Analysis* a presentarse ante la Junta de Supervisión y Administración Financiera, se enfatizará en el máximo desarrollo del potencial de sus empleados.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PRELIMINARES

A la luz de los hallazgos identificados anteriormente, las Comisiones de lo Jurídico; y de Asuntos Municipales y de Vivienda del Senado de Puerto Rico, concluyen y recomiendan, de manera preliminar lo siguiente:

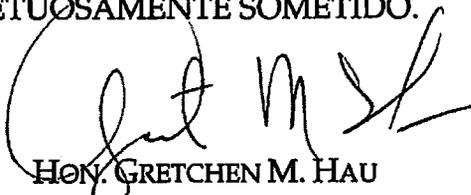
1. Solicitar al CRIM un Memorial Explicativo Suplementario, de manera que disipe preocupaciones surgidas durante la Audiencia Pública efectuada, particularmente en cuanto al número idóneo de empleados para lograr una operación satisfactoria del CRIM. Es necesario, además, que se presente ante nuestra consideración la distribución de sus actuales empleados a través de todas sus oficinas de servicios, así como información relacionada a funciones, escalas salariales, entre otros datos pertinentes.
2. Requerir copia de todos los convenios firmados entre el CRIM y Municipios, así como el contrato para la operación del portal CRIM360, de forma tal que se permita a las Comisiones informantes evaluar puntillosamente las competencias y servicios del CRIM seleccionados por los ayuntamientos para ofrecerlos por sí mismos.

⁷ Memorial Explicativo del Centro de Recaudación de Ingresos Municipales, pág. 4.

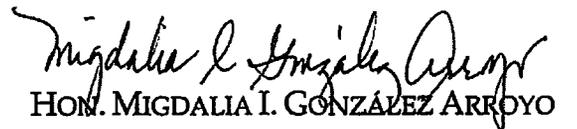
3. En cuanto al asunto de la Tasación Virtual, peticionar que se certifique el conglomerado de municipios participando de este proyecto piloto. Asimismo, proveer un desglose de las autorizaciones emitidas por el CRIM para que algunos Municipios contraten empresas privadas para proveer una multiplicidad de servicios propios del CRIM, entre estos, tasaciones.
4. Finalmente, se recomienda mantener activa esta investigación, al tiempo que se pueda ampliar y extender los trabajos legislativos, de manera que, de forma coordinada, se recojan testimonios de los propios empleados del CRIM, y hasta se pueda considerar realizar Inspecciones Oculares o Audiencias Públicas en sus diversas regiones. En ese esfuerzo, se debe considerar solicitar y recibir el insumo de los contribuyentes.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, las Comisiones de lo Jurídico, y de Asuntos Municipales y de Vivienda del Senado de Puerto Rico, a tenor con los hallazgos, conclusiones y recomendaciones preliminares en torno a la R. del S. 613, presentan ante este Alto Cuerpo su **Primer Informe Parcial**.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO.



HON. GRETCHEN M. HAU
Presidenta
Comisión de lo Jurídico



HON. MIGDALIA I. GONZÁLEZ ARROYO
Presidenta
Comisión de Asuntos Municipales y de
Vivienda

Centro de Recaudación de Ingresos Municipales
 Datos de Imposición y Cobro Propiedad Mueble e Inmueble

79.2%

20.8%

84.2%

Municipio	Imposición 30.6.2021	Contribución Sobre Propiedad Inmueble		Cobrabilidad Porcentual AF2021	
		Deuda Corriente	Recaudos Contribución Deuda Años Anteriores		
	\$ 839,215,362.64	\$ 559,486,294.71	\$ 167,192,476.79	\$ 706,688,771.50	61%
ADJUNTAS	1,581,054.41	942,605.53	460,652.12	1,403,257.65	80%
AGUADA	4,850,367.83	2,763,435.88	1,285,934.66	4,049,370.54	57%
AGUADILLA	13,321,005.24	8,149,489.99	2,525,299.99	10,674,789.98	61%
AGUAS BUENAS	3,225,093.00	1,755,427.19	786,178.31	2,541,605.50	54%
ALBONITO	2,901,970.26	1,785,149.60	750,187.92	2,535,337.52	62%
ARASCO	4,548,764.30	2,556,978.86	815,088.28	3,372,065.15	56%
ARECIBO	18,360,819.03	9,813,723.61	3,307,237.12	13,121,020.73	53%
ARROYO	2,298,190.50	1,293,366.31	453,449.33	1,746,815.64	56%
BARCELONETA	7,355,939.09	4,655,254.97	561,710.08	5,216,965.05	63%
BARRANQUITAS	1,978,245.40	1,175,602.30	561,266.94	1,736,869.04	59%
BAYAMON	45,819,217.44	32,729,127.74	8,812,528.88	41,541,656.62	71%
CABO ROJO	14,286,868.27	9,443,252.37	3,699,410.04	13,142,662.41	66%
CAGUAY	3,707,378.74	2,527,880.95	4,707,407.79	29,986,188.74	70%
CAMUY	3,800,861.95	2,101,884.58	949,080.14	3,050,964.72	56%
CANOVANAS	9,421,129.55	5,997,722.12	1,401,037.44	7,398,759.56	64%
CAROLINA	59,319,711.17	40,907,852.91	8,329,157.99	49,237,010.90	69%
CATAÑO	7,209,485.76	5,591,680.35	941,733.83	6,473,434.18	77%
CAYEY	10,034,587.99	7,493,925.04	1,586,101.11	9,080,026.15	75%
CEIBA	2,186,022.84	1,455,941.49	565,021.61	2,020,963.10	67%
CIALES	2,232,463.62	1,093,083.28	844,241.37	1,937,324.65	49%
CIDRA	9,302,811.68	5,512,778.27	1,567,834.16	7,080,112.43	59%
COAMO	4,676,718.97	2,527,405.60	1,012,612.13	3,540,018.73	54%
COMERIO	1,343,273.51	732,496.71	304,836.70	1,037,333.41	55%
COROZAL	3,055,692.28	1,605,749.36	951,858.35	2,557,607.71	59%
CULEBRA	961,999.95	604,420.04	376,591.46	931,011.50	63%
DORADO	17,361,725.38	12,968,576.55	3,262,259.12	16,230,835.67	75%
FAJARDO	11,809,101.31	7,958,948.66	2,005,714.49	9,964,663.15	67%
FLORIDA	1,065,958.91	589,790.24	390,419.51	980,209.75	55%
GUANICA	3,073,339.66	1,251,785.81	419,228.63	1,671,014.44	41%
GUAYAMA	12,106,792.67	7,712,090.89	1,131,126.90	8,843,217.79	64%
GUAYANILLA	2,098,597.93	1,050,215.32	551,359.52	1,601,574.84	50%
GUAYNABO	50,171,102.96	39,227,567.46	5,355,442.63	44,583,010.09	78%
GURABO	10,644,085.56	7,611,442.36	1,825,018.70	9,436,461.06	72%
HATILLO	6,009,473.77	4,006,807.94	1,226,379.69	5,233,182.63	67%
HORMIGUEROS	2,973,890.25	2,093,563.76	490,930.64	2,584,492.40	70%
HUMACAO	16,355,764.00	11,437,158.06	4,146,856.37	15,584,014.43	70%
ISABELA	7,266,186.97	4,565,262.90	1,860,277.21	6,425,540.11	63%
JAYUYA	1,392,149.38	625,217.81	286,754.63	911,972.44	45%
JUANA DIAZ	5,355,037.81	2,869,404.63	1,106,818.95	3,976,223.58	52%
JUNCOS	7,387,823.15	5,032,966.73	1,055,667.66	6,088,634.39	68%
LAJAS	4,868,859.29	2,889,940.77	1,161,469.56	4,051,410.33	59%
LARES	3,037,818.44	1,702,743.53	975,093.98	2,677,837.51	56%
LAS MARIAS	958,707.99	472,421.12	230,844.72	703,265.84	50%
LAS PIEDRAS	8,496,122.06	3,680,194.08	1,170,928.45	4,851,122.54	43%

93%

7%

Municipio	Imposición 30.6.2021	Contribución Sobre Propiedad Mueble		Cobrabilidad Porcentual AF2021	
		Deuda Corriente	Recaudos Contribución Deuda Años Anteriores		
	\$ 432,710,973.19	\$ 405,880,016.02	\$ 32,364,343.09	\$ 438,244,359.11	94%
ADJUNTAS	284,670.75	245,057.73	18,355.55	263,413.28	104%
AGUADA	1,628,835.36	1,580,434.14	97,674.87	1,678,109.01	97%
AGUADILLA	4,393,541.45	4,153,403.42	361,626.46	4,515,029.88	95%
AGUAS BUENAS	534,059.41	479,540.77	62,474.80	542,015.57	93%
ALBONITO	1,101,769.50	989,174.79	162,673.36	1,152,848.15	90%
ARASCO	2,164,837.26	1,993,781.79	69,053.78	2,062,835.57	92%
ARECIBO	6,554,152.29	5,678,783.47	603,574.34	6,282,357.81	87%
ARROYO	844,472.39	718,365.39	54,531.44	772,896.83	85%
BARCELONETA	5,053,141.02	4,201,148.94	145,334.58	4,346,483.52	83%
BARRANQUITAS	787,983.88	745,095.79	107,127.57	847,223.36	95%
BAYAMON	37,454,714.97	35,753,744.61	3,415,469.93	39,169,214.54	95%
CABO ROJO	1,994,267.96	1,901,307.72	132,262.33	2,033,570.05	96%
CAGUAY	23,317,134.48	22,683,891.77	2,047,570.27	24,731,462.04	97%
CAMUY	994,023.13	930,791.78	86,454.53	1,017,246.31	94%
CANOVANAS	3,320,880.32	3,122,232.75	173,539.50	3,295,772.25	94%
CAROLINA	32,545,036.31	31,349,671.60	3,183,473.50	34,533,145.10	96%
CATAÑO	17,142,736.16	15,642,428.63	550,872.98	16,193,301.61	91%
CAYEY	8,654,484.90	8,220,596.17	228,275.16	8,448,871.33	95%
CEIBA	344,787.92	332,720.10	12,973.24	345,693.34	98%
CIALES	335,546.64	346,396.73	27,776.81	374,173.54	103%
CIDRA	5,073,393.84	4,854,836.30	281,851.06	4,936,687.36	93%
COAMO	971,488.44	939,188.00	113,125.25	1,052,313.25	97%
COMERIO	301,061.84	294,613.01	24,448.02	319,061.03	98%
COROZAL	1,037,386.90	991,184.12	47,902.29	1,039,086.41	96%
CULEBRA	113,865.64	106,333.60	8,594.60	114,928.20	93%
DORADO	4,974,617.34	4,770,634.89	323,369.52	5,094,024.41	96%
FAJARDO	3,883,777.15	3,787,182.80	243,175.42	4,028,358.22	98%
FLORIDA	200,419.19	191,746.63	11,396.36	203,142.99	96%
GUANICA	338,443.69	357,239.42	82,624.55	439,863.97	106%
GUAYAMA	4,207,584.18	3,754,393.28	109,196.23	3,863,589.51	89%
GUAYANILLA	596,833.52	523,169.49	147,220.18	669,389.67	97%
GUAYNABO	34,911,897.78	32,319,641.46	3,576,861.05	35,896,502.51	95%
GURABO	2,714,886.03	2,592,506.57	189,843.28	2,782,349.85	95%
HATILLO	6,544,144.43	6,647,317.34	706,884.85	7,354,202.19	102%
HORMIGUEROS	1,527,485.75	1,490,246.72	177,725.92	1,667,972.64	98%
HUMACAO	6,750,472.85	6,009,543.46	826,720.40	6,836,263.86	89%
ISABELA	2,666,647.32	2,594,601.46	94,031.67	2,688,633.13	97%
JAYUYA	487,132.89	448,488.52	29,720.67	477,209.19	96%
JUANA DIAZ	1,829,087.74	1,889,335.12	147,248.88	2,036,584.00	103%
JUNCOS	3,510,506.51	2,270,161.40	84,503.56	2,354,664.96	65%
LAJAS	982,807.31	922,824.15	44,710.82	957,534.97	94%
LARES	717,826.05	718,226.05	34,336.83	752,562.88	100%
LAS MARIAS	137,142.06	131,870.98	6,195.09	138,066.07	96%
LAS PIEDRAS	2,300,449.03	2,429,339.74	174,861.73	2,604,201.47	106%

Imposición 30.6.2021	Contribución Sobre Propiedad Inmueble			Cobrabilidad Porcentual AF2021
	Recaudos Contribución		Total	
	Deuda Corriente	Deuda Años Anteriores		
349,168.60	328,476.41	56,384.35	382,860.76	94%
1,100,283.54	1,022,283.65	217,198.51	1,239,482.16	93%
4,577,604.77	4,442,159.81	872,721.35	5,314,881.16	95%
268,471.21	239,901.17	5,966.73	245,867.90	89%
104,417.56	110,461.24	8,598.98	119,060.22	106%
13,598,416.29	13,387,468.30	975,598.38	14,963,066.63	98%
1,297,774.35	1,344,029.22	75,671.57	1,420,700.79	104%
719,161.84	636,173.57	69,156.87	707,330.44	89%
753,102.45	722,318.06	38,020.53	760,338.59	96%
1,167,054.03	1,228,946.12	115,062.73	1,344,008.85	105%
404,889.91	384,950.81	27,255.73	412,206.54	95%
417,073.10	288,431.73	26,760.27	315,192.00	69%
1,007,119.96	900,477.88	79,693.87	980,171.72	89%
21,402,151.33	20,261,305.26	1,466,284.98	21,727,590.24	95%
798,422.00	722,333.45	47,445.21	769,778.66	90%
669,071.14	644,505.08	45,156.20	689,661.28	96%
2,371,249.91	2,202,781.96	110,525.08	2,313,307.05	93%
761,037.20	720,600.92	52,231.58	772,832.50	95%
1,082,201.02	1,040,004.02	169,287.37	1,209,291.39	96%
1,864,031.55	1,778,999.70	155,458.88	1,934,458.58	95%
103,723,239.70	96,430,231.38	6,623,349.77	103,053,581.15	93%
2,531,345.73	2,474,778.36	81,127.29	2,555,905.65	98%
2,381,611.22	2,368,272.14	97,479.93	2,465,752.07	99%
3,083,262.25	2,668,909.53	267,495.95	2,936,405.48	87%
1,550,528.06	1,536,528.90	118,247.47	1,654,776.37	99%
12,964,740.03	11,869,338.70	709,875.14	12,579,212.84	92%
4,102,111.66	3,754,141.71	304,294.46	4,058,436.17	92%
668,963.97	670,809.72	56,193.35	727,003.07	100%
1,891,787.97	1,533,839.16	101,499.65	1,637,338.81	81%
4,640,585.22	4,309,650.79	140,989.26	4,450,640.05	93%
356,382.29	335,655.99	15,803.05	351,459.04	94%
787,193.06	495,093.18	98,283.85	593,377.03	63%
996,695.17	1,051,437.84	56,245.48	1,107,683.32	105%
2,149,626.75	2,076,532.69	72,318.08	2,148,850.77	97%

Imposición 30.6.2021	Contribución Sobre Propiedad Inmueble			Cobrabilidad Porcentual AF2021
	Recaudos Contribución		Total	
	Deuda Corriente	Deuda Años Anteriores		
3,905,370.01	2,281,294.69	629,488.65	2,910,783.34	58%
5,113,905.01	3,554,786.41	1,011,319.74	4,566,106.15	69%
8,231,915.75	5,607,225.90	1,598,512.09	7,205,737.99	68%
750,903.79	365,235.47	133,729.40	500,964.87	49%
1,310,788.70	825,571.76	288,677.75	1,114,249.51	63%
25,295,863.77	16,851,265.17	3,940,725.64	20,791,990.81	60%
4,152,389.76	2,476,005.73	1,313,538.51	3,789,544.24	67%
2,904,812.25	1,672,482.16	735,411.52	2,407,893.68	58%
3,745,440.10	2,196,901.81	906,344.53	3,103,246.34	59%
2,564,344.33	1,565,025.82	700,573.96	2,265,599.78	61%
1,838,317.70	1,213,310.81	728,901.10	1,942,211.91	65%
2,039,450.32	1,050,340.40	600,759.43	1,651,079.83	52%
4,160,478.93	2,946,629.65	427,322.04	3,373,951.69	71%
42,542,860.86	26,737,257.72	7,239,416.63	33,976,674.35	63%
2,888,582.21	1,604,266.16	883,837.76	2,488,103.92	56%
4,405,848.44	2,920,075.93	988,593.20	3,858,669.13	66%
14,221,902.62	8,661,865.70	2,542,329.45	11,204,195.15	61%
2,605,487.63	1,630,192.07	658,431.68	2,288,623.75	63%
4,091,916.12	1,898,862.43	1,001,636.29	2,900,498.72	47%
5,264,367.81	3,272,654.19	1,091,447.58	4,364,101.77	62%
169,704,882.96	122,249,028.69	25,384,205.65	147,633,235.34	72%
4,617,305.28	2,935,179.24	859,323.53	3,794,502.77	64%
6,002,116.93	3,640,604.77	1,330,466.15	4,971,070.92	61%
3,030,304.19	1,704,953.95	501,840.11	2,206,794.06	56%
9,479,556.43	6,291,934.68	2,319,166.86	8,611,101.54	66%
15,671,399.47	10,131,589.53	4,327,175.20	14,458,764.73	65%
13,507,720.82	9,025,201.03	2,151,757.61	11,176,958.64	67%
2,758,497.37	1,496,656.61	789,206.77	2,285,863.38	54%
6,833,446.10	4,484,183.90	979,440.55	5,463,624.45	66%
9,114,457.87	4,855,687.67	1,377,418.22	6,333,105.89	53%
2,197,844.93	1,303,679.12	735,967.51	2,039,646.63	59%
1,805,764.72	984,974.85	428,204.21	1,413,179.06	55%
4,057,267.41	2,052,882.97	877,045.66	2,929,928.63	51%
5,496,746.84	3,355,761.24	998,718.69	4,354,479.93	61%

79.2%	20.8%	84.2%
LOIZA		
LIQUILLO		
MANATI		
MARICAO		
MAUNABO		
MIYAGUEZ		
MOCA		
MOROVIS		
NAGUABO		
NARANJITO		
OROCOVIS		
PATILLAS		
PENUELAS		
PONCE		
QUEBRADILLAS		
RINCÓN		
RIO GRANDE		
SABANA GRANDE		
SALINAS		
SAN GERMAN		
SAN JUAN		
SAN LORENZO		
SAN SEBASTIAN		
SANTA ISABEL		
TOA ALTA		
TOA BAJA		
TRUJILLO ALTO		
UTUADO		
VEGA ALTA		
VEGA BAJA		
VIEQUES		
VILLALBA		
YABUCOA		
YAUICO		

93%	7%	7%
Imposición	Deuda Corriente	Deuda Años Anteriores
30.6.2021		
349,168.60	328,476.41	56,384.35
1,100,283.54	1,022,283.65	217,198.51
4,577,604.77	4,442,159.81	872,721.35
268,471.21	239,901.17	5,966.73
104,417.56	110,461.24	8,598.98
13,598,416.29	13,387,468.30	975,598.38
1,297,774.35	1,344,029.22	75,671.57
719,161.84	636,173.57	69,156.87
753,102.45	722,318.06	38,020.53
1,167,054.03	1,228,946.12	115,062.73
404,889.91	384,950.81	27,255.73
417,073.10	288,431.73	26,760.27
1,007,119.96	900,477.88	79,693.87
21,402,151.33	20,261,305.26	1,466,284.98
798,422.00	722,333.45	47,445.21
669,071.14	644,505.08	45,156.20
2,371,249.91	2,202,781.96	110,525.08
761,037.20	720,600.92	52,231.58
1,082,201.02	1,040,004.02	169,287.37
1,864,031.55	1,778,999.70	155,458.88
103,723,239.70	96,430,231.38	6,623,349.77
2,531,345.73	2,474,778.36	81,127.29
2,381,611.22	2,368,272.14	97,479.93
3,083,262.25	2,668,909.53	267,495.95
1,550,528.06	1,536,528.90	118,247.47
12,964,740.03	11,869,338.70	709,875.14
4,102,111.66	3,754,141.71	304,294.46
668,963.97	670,809.72	56,193.35
1,891,787.97	1,533,839.16	101,499.65
4,640,585.22	4,309,650.79	140,989.26
356,382.29	335,655.99	15,803.05
787,193.06	495,093.18	98,283.85
996,695.17	1,051,437.84	56,245.48
2,149,626.75	2,076,532.69	72,318.08

Centro de Recaudación de Ingresos Municipales
Oficina de Recursos Humanos

ANEJO 2

CANTIDAD DE EMPLEADOS POR CLASE DE PUESTOS OCUPADAS

Conteo	Clase de Puestos Ocupadas	Cantidad Ocupados por Clase
1	Administrador de Facilidades	1
2	Administrador(a) de Base de Datos	1
3	Administrador(a) de Proyectos	2
4	Administrador(a) Regional	8
5	Analista de Ajustes y Correcciones	7
6	Analista de Contabilidad	3
7	Analista de Finanzas Municipal	1
8	Analista de Sistemas y Procedimientos	1
9	Analista Principal de Contabilidad	1
10	Asesor(a) Legal	3
11	Asesor(a) Legal Principal	1
12	Asist. Servicios a Usuario Sist de Informática	1
13	Asistente Gerencial	7
14	Asistente Legal	2
15	Auditor(a)	3
16	Auditor(a) en Contribución Mueble I	9
17	Auditor(a) en Contribución Mueble II	7
18	Auditor(a) en Contribución Mueble III	6
19	Auditor(a) Pincipal	1
20	Auxiliar Administrativo(a)	12
21	Auxiliar de Contabilidad	1
22	Auxiliar de Recursos Humanos	1
23	Auxiliar de Servicios de Oficina	5
24	Auxiliar de Servicios Generales	2
25	Auxiliar de Servicios Operacionales	5
26	Ayudante Administrativo	4
27	Ayudante Ejecutivo	4
28	Chofer del (de la) Director(a) Ejecutivo(a)	1
29	Director de Catastro Digital	1
30	Director(a) Auxiliar de Finanzas	1
31	Director(a) Auxiliar de Inf. Cart. y Catastral	1
32	Director(a) Auxiliar de Servicios Operacionales	4
33	Director(a) Auxiliar de Sist de Informática	1
34	Director(a) de Asesoramiento Legal	1
35	Director(a) de Finanzas	1
36	Director(a) de Recursos Humanos	1
37	Director(a) de Servicios Administrativos	1
38	Director(a) de Sistemas de Informacion	1
39	Director(a) Ejecutivo	1
40	Especialista en Compras	2
41	Especialista en Contribución Mueble I	5
42	Especialista en Contribución Mueble II	4
43	Especialista en Contribución Mueble III	1
44	Especialista en Contribución Mueble IV	1
45	Especialista en Recursos Humanos	2
46	Especialista en Sistemas de Comunicación	1
47	Especialista en Valoración I	17
48	Especialista en Valoración II	5
49	Especialista en Valoración III	1
50	Especialista en Valoración IV	3
51	Especialista en Valoración V	1
52	Investigador(a) de Títulos I	5
53	investigador(a) de Títulos III	2

Centro de Recaudación de Ingresos Municipales
Oficina de Recursos Humanos

ANEJO 2

CANTIDAD DE EMPLEADOS POR CLASE DE PUESTOS OCUPADAS

Conteo	Clase de Puestos Ocupadas	Cantidad Ocupados por Clase
1	Administrador de Facilidades	1
54	Investigador(a) I	5
55	Investigador(a) III	2
56	Manejador(a) de Base de Datos y Sistemas	3
57	Oficial Administrativo I	4
58	Oficial Administrativo II	4
59	Oficial Administrativo III	2
60	Oficial Administrativo IV	4
61	Oficial Ejecutivo I	4
62	Oficial Ejecutivo III	1
63	Oficial Examinador(a)	1
64	Oficinista de Record Contributivo I	6
65	Oficinista de Record Contributivo II	1
66	Oficinista I	8
67	Oficinista III	7
68	Oficinista Mecanógrafo(a) III	2
69	Oficinista Mecanógrafo(a) IV	1
70	Operador(a) de Equipo de Registro de Infor.	14
71	Operador(a) de Unidad Central de Sist de Infor.	2
72	Proc. de Info. Cartografica y Catastral	10
73	Procesador(a) Principal de Info Cartog y Catastral	1
74	Recaudador(a) Externo(a)	1
75	Recepcionista	1
76	Receptor(a) Procesador de Pagos	27
77	Receptor(a) Procesador Principal	5
78	Representante de Servicios	42
79	Secretaria(o) Confidencial	1
80	Secretaria(o) Confidencial de la Junta Gobierno	1
81	Secretaria(o) Confidencial del (de la) Ejecutivo	1
82	Secretaria(o) II	2
83	Secretaria(o) III	4
84	Secretaria(o) Principal	10
85	Secretaria(o) V	2
86	Subdirector(a) Ejecutivo(a)	1
87	Subdirector(a) Ejecutivo(a) de Operaciones	1
88	Supervisor(a) de Administración y Serv a Usuarios	1
89	Supervisor(a) de Contabilidad	1
90	Supervisor(a) de Recaudos	5
91	Supervisor(a) de Recursos Humanos	1
92	Supervisor(a) de Servicios al Contribuyente	7
93	Supervisor(a) Proce de Info Cartográfica y Catastr	1
94	Supervisor(a) Unidad Tasaciones de Bienes Raíces	1
95	Tasador(a) de Bienes Raíces I	7
96	Técnico(a) de Valoración I	37
97	Técnico(a) de Valoración II	16

TOTAL:

97

422 EMPLEADOS

Municipio	Cartas Devueltas	Municipio	Cartas Devueltas
ADJUNTAS	479	JUNCOS	638
AGUADA	1,010	LAJAS	723
AGUADILLA	1,833	LARES	674
AGUAS BUENAS	899	LAS MARIAS	277
AIBONITO	432	LAS PIEDRAS	484
AÑASCO	857	LOIZA	682
ARECIBO	2,698	LUQUILLO	597
ARROYO	476	MANATI	1,057
BARCELONETA	489	MARICAO	270
BARRANQUITAS	356	MAUNABO	283
BAYAMON	3,047	MAYAGUEZ	2,806
CABO ROJO	1,861	MOCA	886
CAGUAS	1,438	MOROVIS	391
CAMUY	744	NAGUABO	577
CANOVANAS	1,215	NARANJITO	419
CAROLINA	2,813	OROCOVIS	346
CATAÑO	428	PATILLAS	428
CAYEY	1,187	PEÑUELAS	408
CEIBA	330	PONCE	3,588
CIALES	611	QUEBRADILLAS	829
CIDRA	857	RINCON	477
COAMO	749	RIO GRANDE	1,793
COMERIO	353	SABANA GRANDE	536
COROZAL	679	SALINAS	1,306
CULEBRA	150	SAN GERMAN	947
DORADO	611	SAN JUAN	9,956
FAJARDO	1,130	SAN LORENZO	684
FLORIDA	223	SAN SEBASTIAN	1,349
GUANICA	399	SANTA ISABEL	481
GUAYAMA	1,306	TOA ALTA	848
GUAYANILLA	433	TOA BAJA	906
GUAYNABO	1,736	TRUJILLO ALTO	1,450
GURABO	618	UTUADO	1,041
HATILLO	689	VEGA ALTA	689
HORMIGUEROS	220	VEGA BAJA	995
HUMACAO	1,238	VIEQUES	184
ISABELA	1,542	VILLALBA	447
JAYUYA	270	YABUCOA	516
JUANA DIAZ	772	YAUCO	806
		Grand Total	78,952

Handwritten signature/initials

ORIGINAL

RECIBIDO OCT26'22 a las 11:29
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

26 de octubre de 2022

Informe sobre la R. del S. 655

AL SENADO DE PUERTO RICO:

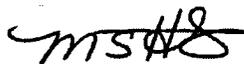
La Comisión de Asuntos Internos, previa consideración, recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 655, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

La R. del S. 655 propone realizar una investigación abarcadora sobre los permisos otorgados, las propuestas existentes y los proyectos aprobados por las agencias del Gobierno Central y Municipal para la extracción de arena en los barrios de Utuado, uno de los municipios que componen el Distrito Senatorial de Ponce.

Esta Comisión entiende que la solicitud es razonable dado que presenta una situación que puede ser atendida por las Comisiones de Gobierno; y de Agricultura y Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico, según dispuesto en la Regla 13 "Funciones y Procedimientos en las Comisiones" del Reglamento del Senado de Puerto Rico.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 655 con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Marially González Huertas

Presidenta

Comisión de Asuntos Internos

ENTIRILLADO ELECTRÓNICO
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 655

12 de septiembre de 2022

Presentada por el señor Ruiz Nieves y la señora González Huertas

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN

Para ordenar a las Comisiones ~~la Comisión~~ de Gobierno; y de Agricultura y Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico a realizar una investigación ~~abarcadora~~ sobre los permisos otorgados, las propuestas existentes y los proyectos aprobados por las agencias del Gobierno Central y Municipal para la extracción de arena en los barrios de Utuado, uno de los municipios que componen el Distrito Senatorial de Ponce.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En la década de los noventa, la unión de los residentes de Utuado logró detener un permiso para la extracción de arena en la cuenca del Río Viví, tributario del Río Grande de Arecibo y que afectaba la integridad del ambiente de la zona. Actualmente, un grupo de utuadeños nuevamente utilizan los medios de comunicación para alertar sobre una propuesta de una empresa que supuestamente desarrolla un nuevo proyecto para los mismos fines en un terreno de ciento diez (110) cuerdas en el mencionado barrio.

De acuerdo con estos vecinos de Utuado, la nueva propuesta de la empresa pretende la extracción de miles de metros cúbicos de arena por día, de una reserva de cerca de dos millones de metros cúbicos de arena existentes en la finca. También, se

alega, que dicha empresa solicitó al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, un permiso de extracción por dos (2) años con opción de tres (3) adicionales, para un en total cinco (5) años. Esto conforme a la Ley 132 de 25 de junio de 1968, según enmendada, conocida como "Ley para reglamentar la extracción de Arena, Grava y Piedras".

La realidad es que una operación como la descrita, podría provocar la destrucción y deforestación de más de cien cuerdas de áreas verdes, clasificadas como Suelo Rústico y que están protegidos por el Plan de Uso de Terrenos de Puerto Rico, Ley 550-2002, según enmendada. Además, que la potencial extracción de millones de metros cúbicos de arena, en un periodo de cinco años, podría afectar directamente al Río Viví, un río principal de los que nutren el Lago Dos Bocas. Por tanto, el Superacueducto que lleva agua hasta la zona metropolitana de San Juan podría afectarse. Todo esto, sin ignorar que el movimiento de camiones que conllevan estos trabajos afecta la tranquilidad, el flujo de tránsito y el bienestar del pueblo de Utuado. Razones, por las cuales en dos (2) ocasiones se denegaron los permisos para una ~~unas~~ operación de extracción de arena en los años 2004 y 2014.

Cabe destacar, que cerca de la zona propuesta para la extracción, hay un precedente sobre la eliminación de un monte arenoso para una construcción, y esto ha provocado escorrentías e inundaciones serias en varios sectores en la Ciudad del Viví. Esta situación es una peligrosa, que afecta la calidad de vida en Utuado y ~~que se~~ está reclamando ~~reclamado~~ la atención inmediata sobre la misma.

El Senado de Puerto Rico entiende que es necesario atender los reclamos ~~reclamaos~~ de los residentes de Utuado, ya que en el pasado existió un precedente en donde ~~y que fue~~ la unión de voluntades ~~lo que~~ logró paralizar una operación que hubiese afectado el medio ambiente y el bienestar de los utuadeños. Esta nueva propuesta podría traer los mismos riesgos y afectar a uno de los ríos que nutre el embalse del Lago Dos Boca. Por lo tanto, es meritorio y urgente hacer una investigación exhaustiva sobre este asunto.

RESUÉLVASE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se ordena a las Comisiones ~~la Comisión~~ de Gobierno; y de Agricultura y
2 Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisiones") a realizar
3 una investigación ~~abarcadora~~ sobre los permisos otorgados, las propuestas existentes
4 y los proyectos aprobados por las agencias del Gobierno Central y Municipal para la
5 extracción de arena en los barrios de Utuado, uno de los municipios que componen
6 el Distrito Senatorial de Ponce.

7 Sección 2.- Las Comisiones podrán celebrar vistas públicas; citar funcionarios y testigos;
8 requerir información, documentos y objetos; y realizar inspecciones oculares a los fines de
9 cumplir con el mandato de esta Resolución, esto de conformidad con el Artículo 31, del
10 Código Político de Puerto Rico de 1902.

11 Sección 3 ~~2.-~~ Las Comisiones deberán ~~La Comisión~~ deberá rendir un informe
12 con sus hallazgos, recomendaciones y conclusiones, en un término no mayor de
13 ciento ochenta (180) días después de aprobada esta Resolución.

14 Sección 3.- Esta Resolución tendrá vigencia inmediatamente después de su
15 aprobación.

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

4ta. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 909

INFORME POSITIVO

TRAMITES Y RECIBOS SENADO PR

RECIBIDO SEP29'22 PM 12:23

29 de septiembre de 2022

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 909**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ERU

ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto de la Cámara 909** (en adelante, "P. de la C. 909"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito enmendar el artículo 10.16 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de añadir un inciso (h), para autorizar la confiscación de aquellos vehículos que posean tablillas de baja velocidad y que transiten por las autopistas o vías públicas cuyo límite de velocidad sea mayor de veinticinco (25) millas por hora; tipificar su prohibición como delito menos grave; imponer multas; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 22"), rige toda la conducta que deben observar los conductores en las carreteras de nuestro Estado Libre Asociado. Igualmente, regula los trámites que deben realizar los ciudadanos para la concesión de permisos y licencias (tablillas) de todo tipo, los cuales se realizan en el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

Asimismo, el capítulo X de la Ley 22, tipifica algunas reglas o disposiciones misceláneas que todo conductor o peatón que transite por las vías públicas de Puerto Rico tiene que cumplir. A esos fines, establece unas reglas para distintos vehículos y situaciones con sus debidas particularidades, tales como: Vehículos destinados a servicio de emergencia (artículo 10.02); Funerales y actividades deportivas, recreativas, culturales, sociales y convoy militar (artículo 10.03); Obstrucciones a la visibilidad del conductor (artículo 10.04); Uso de Cristales de visión y de tintes en el parabrisas y ventanillas de cristal (artículo 10.05); Paso sobre mangueras de incendio (artículo 10.06); Protección debida a personas ciegas (artículo 10.07); Obstrucción de visibilidad al conducir (artículo 10.08); Precauciones al alcanzar y pasar un ómnibus o transporte escolar (artículo 10.09); Distancia a guardarse entre vehículos (artículo 10.10); Obligación en las intersecciones de vías públicas (artículo 10.11); Otras Precauciones (artículo 10.12); Deportes en las vías públicas (artículo 10.13); Vehículos y personas que obstruyen labores de emergencia (artículo 10.14); Uso de cualquier vehículo, carruaje o motocicletas (artículo 10.15) y, Uso de vehículos todos terrenos, autociclos o motonetas (artículo 10.16), que consiste en el artículo que la presente medida está pretendiendo enmendar.

Caro
Sobre el artículo 10.16, se debe consignar que, a pesar de que existe una prohibición de transitar con los vehículos todoterrenos, autociclos o motonetas por las autopistas, carreteras estatales o demás vías públicas, estatales o municipales que estén pavimentadas, el DTOP ha expedido marbetes y licencias a cientos de vehículos de los antes mencionados, bajo la modalidad de vehículos de baja velocidad. Esto ha tenido como consecuencia que vehículos que no son aptos para transitar por las vías públicas, provoquen congestión vehicular, accidentes, entre otros problemas.

Con la finalidad de subsanar lo antes esbozado, el P. de la C. 909, de la autoría de los representantes Aponte Rosario, Matos García, Rivera Ruiz de Porras, Méndez Núñez, Torres Zamora y Burgos Muñiz, busca prohibir el uso de vehículos con estas tablillas en las vías públicas cuyo límite de velocidad sea mayor de veinticinco millas por hora, así como disponer multas por violación a este asunto y proveer para la confiscación de estos vehículos.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Como se ha mencionado en la Introducción de este Informe, el P. de la C. 909 busca enmendar el artículo 10.16 de la Ley 22, a los fines de añadir un inciso (h), para autorizar la confiscación de aquellos vehículos que posean tablillas de baja velocidad y que transiten por las autopistas o vías públicas cuyo límite de velocidad sea mayor a veinticinco millas por hora. Es menester mencionar que, los Vehículos de Baja Velocidad (VBV), son inscritos en el Registro de Vehículos de Motor Arrastres y Semiarrastres, siguiendo los criterios de seguridad establecidos por la agencia federal *National Highway Traffic Safety Administration* (NHTSA). Además, ante la falta de regulación de estos vehículos en la Ley 22-2000, se exige el cumplimiento con los criterios de la

reglamentación federal vigente. Sin embargo, esta regulación federal deja en manos de las jurisdicciones estatales para que legislen al respecto.

De conformidad con lo anterior, y ante las facultades cedidas por el gobierno federal a los gobiernos estatales, el P. de la C. 909 pretende comenzar a regular los vehículos que posean tablillas de baja velocidad. Asimismo, y ante el alto volumen de estos vehículos transitando en áreas cuya velocidad máxima es igual o mayor a veinticinco millas por hora, es necesario y apremiante establecer una prohibición de conducir en estas vías específicas y brindarle a los agentes del orden público la autoridad de confiscar estos vehículos de baja velocidad cuando transiten en contravención a lo que expone el proyecto. Es menester recalcar que, el P. de la C. 909 busca proteger tanto a los conductores que utilizan estos vehículos, como a toda persona que transcurra por estas vías.

Resulta importante entonces, establecer de manera clara varios puntos sobre lo que la Ley 22-2000 actualmente establece y los cambios que busca añadir esta legislación:

- El artículo 10.16 en su inciso (a) **actualmente prohíbe** el uso de vehículos todoterreno por las vías públicas municipales y estatales. Este inciso no se altera a través del P. de la C. 909.
- El inciso (b) actualmente prohíbe la transportación de bebidas alcohólicas en los vehículos todoterreno. No obstante, esta Comisión introdujo la palabra "abiertas", para denotar que la práctica prohibida es la de transportar bebidas alcohólicas abiertas en este tipo de vehículo.
- Los incisos (c), (d), (e), (f) y (g) no sufrieron alteración alguna a su contenido sustantivo, a través de la presente legislación.
- El P. de la C. 909 añade un nuevo inciso (h), en el cual indica la prohibición de conducir vehículos que tengan licencia o tablilla de baja velocidad, por cualquier vía pública cuyo límite de velocidad publicado sea mayor de veinticinco millas por hora.
- Posterior a los incisos, el artículo 10.16 establecía una pena particular para las violaciones al inciso (a) y una pena diferente para las violaciones a los incisos restantes. Mediante este proyecto, se equipara la pena del inciso (a) a la del nuevo inciso (h), dejando inalterado el texto subsiguiente del artículo.
- Ya el artículo 10.16 dispone sobre la confiscación de vehículos todoterreno al amparo de esta disposición.

Una vez referido el P. de la C. 909 en Comisión, se solicitaron comentarios al DTOP y al Departamento de Seguridad Pública (DSP). A continuación, un resumen de los memoriales recibidos por nuestra Comisión.

Departamento de Transportación y Obras Públicas

La Hon. Eileen M. Vélez Vega, secretaria del Departamento de Transportación y Obras públicas y sus corporaciones adscritas, presentó un memorial sobre el P. de la C. 909. En síntesis, indican que no existe disposición particular en la Ley 22-2000 que regule estos vehículos, por lo que se rige por los criterios federales establecidos. Además, establece que dicha regulación deja a discreción de las jurisdicciones el aprobar legislación respecto a esto. Es por esta razón, que DTOP favorece toda medida en la que se trabaje con la seguridad vial de los conductores y pasajeros de Puerto Rico, por lo que encuentran que el P. de la C. 909 es una medida necesaria.

Además, recomiendan se enmiende el lenguaje utilizado en el inciso (h), para que haga referencia directa a la prohibición de estos vehículos en autopistas o vías públicas donde el límite de velocidad sea mayor a veinticinco millas por hora. Ello, puesto que esa es la regulación de vehículos de baja velocidad que el DTOP sigue para expedir estas tablillas. Además, expresan, que se debe consultar el proyecto con el Negociado de la Policía de Puerto Rico.

Departamento de Seguridad Pública (DSP)

El secretario del Departamento de Seguridad Pública, Hon. Alexis Torres Ríos, presentó un memorial sobre el P. de la C. 909, en el cual, en síntesis, expresan que avalan la aprobación de esta medida, pues encuentran necesarias las enmiendas que se han de realizar. Les resulta idóneo la autorización de confiscar los vehículos de baja velocidad por parte de los agentes del orden público si estos son conducidos en las autopistas del país. Expresan el riesgo que implica el uso de estos vehículos en las autopistas tanto a sus conductores como a las personas que transitan en estas.

Como parte de la preparación del memorial, el Departamento de Seguridad Pública se nutrió de los comentarios del Negociado de la Policía de Puerto Rico, el cual avala la aprobación de esta medida, ya que uno de los propósitos primordiales de estos es propender la seguridad en las vías públicas de Puerto Rico. Como parte de este deber, velan por el buen uso de vehículos de motor en la jurisdicción, bajo el marco conceptual de proteger la vida de los conductores, sus acompañantes y a los transeúntes.

Asimismo, hacen mención sobre como estos vehículos, incluyendo los polaris, son considerados vehículos "off-road", y en su vasta mayoría, son utilizados como herramienta de trabajo y para el ocio. Por esta razón, entienden que no deben ser conducidos por vías públicas.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas mínimas a la exposición de motivos y parte decretativa del texto, para mejorar su ortografía. Asimismo, se sustituyeron las palabras "todo terreno" por "todoterreno", luego de calificar que es el término correcto para referirse a estos vehículos en el idioma español. Por otra parte, la Comisión introdujo una enmienda al inciso (b) del artículo 10.16 de la Ley 22, para clarificar que la actividad prohibida es transportar bebidas embriagantes abiertas en este tipo de vehículos. Una vez están prohibidos para utilizarse en las vías públicas estos vehículos, resulta absurdo prohibir que se pueda transportar algún producto no ilegal en el mismo.

Además, acogiendo la recomendación del DTOP, se introdujo una enmienda sustantiva en el título y en la parte decretativa, para que la prohibición de conducción de vehículos con tablilla de baja velocidad fuera en vías con velocidad máxima mayor de veinticinco millas por hora, en vez de cuarenta y cinco. Esta enmienda responde a las especificaciones de lo que constituye una tablilla de baja velocidad para el DTOP, que es para conducir a un máximo de veinticinco millas por hora.

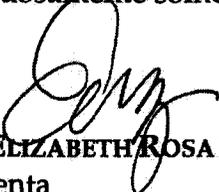
IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 909**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ
Presidenta

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(14 DE JUNIO DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

2da. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 909

17 DE AGOSTO DE 2021

Presentado por los representantes *Aponte Rosario, Matos García, Rivera Ruiz de Porras, Méndez Núñez, Torres Zamora y Burgos Muñiz*

Referido a la Comisión de lo Jurídico

LEY

Good
Para enmendar el artículo 10.16 de la Ley 22-2000, según enmendada, ~~mejor~~ conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de añadir un inciso (h), para autorizar la confiscación de aquellos vehículos que posean tabllas de baja velocidad y que transiten por las autopistas o vías públicas cuyo límite de velocidad sea mayor a ~~45~~ de veinticinco (25) millas por hora; tipificar su prohibición como delito menos grave; imponer multas; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

~~Hace ya varios~~ En los últimos años, en Puerto Rico ha aumentado considerablemente el flujo de vehículos tipo "off road" o todoterreno, motoras, carros de golf, entre otros, los cuales transitando por las calles, autopistas y avenidas principales del país. Muchos de ellos, transitando de manera ilegal o siendo son conducidos de forma temeraria, mientras otros, han logrado el acceso a las calles a través de unas licencias y/o tabllas de "baja velocidad" que expide el Departamento de Transportación y Obras Públicas, que los autorizan a transitar hasta un máximo de veinticinco ~~(25) mph~~ millas por hora por ciertas vías públicas.

El Artículo 10.16, de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico, expresamente dispone que:

(a) **El uso de los vehículos todo terreno, solo estará permitido en predios de terrenos o instalaciones públicas destinadas para su disfrute o en instalaciones privadas** previa autorización de sus dueños, y serán éstos responsables de tomar las medidas de seguridad correspondientes para evitar accidentes. **Los vehículos todo terreno, autociclos o motonetas no podrán transitar por las autopistas, carreteras estatales o demás vías públicas, estatales o municipales, que estén pavimentadas. [..] (énfasis nuestro)**

A pesar de esta prohibición expresa en la Ley 22-2000, *supra*, el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas ha expedido marbetes, licencias y ~~o~~ tablillas de baja velocidad a cientos de vehículos "off road" y otras tablillas regulares a este tipo de vehículos todo terreno. Ello ha provocado un aumento extraordinario en el tránsito por las calles, autopistas y avenidas de Puerto Rico, lo que ha resultado en un problema de congestión vehicular, accidentes, aglomeraciones y paralización del tránsito en intersecciones. Es por esta razón que, debemos Debemos procurar que dichos vehículos no transiten por las autopistas, ya que los mismos no fueron diseñados y construidos para discurrir por vías públicas de alto volumen de tránsito o en las que se conduce a alta velocidad.

Esta medida ~~provee para~~ propone poner control en a una situación que ha ido en aumento, a través del mecanismo de la confiscación del vehículo que esté infringiendo el artículo 10.16. y que conlleve la confiscación del vehículo en cuestión de forma automática. Los ciudadanos que hacen uso correcto de estos vehículos, se asombran cuando otras personas, de forma temeraria y amenazante, incurrir en esta peligrosa práctica de llevarlos a las vías principales. En ese sentido, entendemos que la Ley 22-2000, *supra*, requiere ser enmendada para atender la situación que ha desencadenado la proliferación de este tipo de vehículos o motocicletas que no son aptas para las autopistas en el país, ~~pero que diariamente podemos observar creando caos y desasosiego a la ciudadanía.~~ De hecho, el domingo, 18 de abril de 2021, un grupo de personas conduciendo "four tracks" detuvieron el tránsito en el Expreso Las Américas a eso de las 2:20 p.m., provocando una gran congestión vehicular, y paralizando el tráfico por completo, según trascendió en un vídeo en las redes sociales.

De igual manera, el pasado domingo, 8 de agosto de 2021, la Policía de Puerto Rico anunció que desarticuló una corrida de ese tipo de vehículos organizada por las redes sociales, que culminó con la expedición de más de 1,700 boletos por infracciones de distinto tipo. El fin principal de la presente medida consiste en que haya orden en las vías públicas, que se cumplan con las disposiciones del fabricante de estos vehículos y

que se eviten accidentes, que pueden tener la consecuencia de terminar en severos traumas o muertes de las personas involucradas.

A tales efectos, esta Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico entiende necesario y apremiante, autorizar al Negociado de la Policía de Puerto Rico a confiscar aquellos vehículos que posean licencia ~~y/o~~ tablillas de baja velocidad y transiten por las autopistas ~~y/o las principales~~ carreteras del país cuyo límite de velocidad publicado sea mayor a 45 veinticinco millas por hora. Esta acción será tomada a tenor con las disposiciones contenidas en la Ley Núm. 119-2011, según enmendada, conocida como "Ley Uniforme de Confiscaciones de 2011".

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección Artículo 1.- Se enmienda el Artículo 10.16 de la Ley 22-2000, según
2 enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea como
3 sigue:

4 "Artículo 10.16. Uso de vehículos todoterrenos ~~todos terrenos~~, autociclos y
5 motonetas.

6 (a) El uso de los vehículos todoterrenos solo ~~todos terrenos~~, sólo estará permitido en
7 predios de terreno o instalaciones públicas destinadas para su disfrute o en instalaciones
8 privadas previa autorización de sus dueños, y serán estos ~~éstos~~ responsables de tomar las
9 medidas de seguridad correspondientes para evitar accidentes. Los vehículos todoterrenos
10 ~~todo terreno~~, autociclos o motonetas no podrán transitar por las autopistas, carreteras
11 estatales o demás vías públicas, estatales o municipales, que estén pavimentadas. Esta
12 prohibición no será de aplicación a aquellos vehículos todoterreno ~~todo terreno~~ propiedad
13 de los departamentos, agencias, instrumentalidades, municipios o entidades del
14 Gobierno de Puerto Rico o del Gobierno Federal, que se utilizan para funciones de orden
15 público o para garantizar la conservación de recursos naturales en zonas protegidas. Los

1 vehículos todoterreno ~~todo terreno~~ no podrán transitar en áreas naturales protegidas, tales
2 como Reservas Naturales, Bosques Estatales, Refugios de Vida Silvestre y cauces de ríos,
3 ecosistemas de dunas o humedales, entre otras áreas, según designadas o protegidas
4 mediante ley, reglamento, orden administrativa u ordenanza municipal. Se exceptúa de
5 esta disposición los vehículos utilizados por funcionarios públicos para facilitar el
6 cumplimiento de sus funciones relacionadas a la seguridad pública o a la conservación
7 de las zonas protegidas.

8 (b) Está prohibida la transportación de bebidas alcohólicas abiertas en los vehículos
9 todoterreno ~~todo terreno~~.

10 (c) Se prohíbe transportar pasajeros en un vehículo todoterreno ~~todo terreno~~, salvo
11 cuando dicho vehículo esté diseñado para transportar la cantidad de pasajeros que estén
12 siendo transportados.

13 (d) Se prohíbe transportar como pasajero en un vehículo todoterreno ~~todo terreno~~ a
14 personas menores de dieciséis (16) años de edad.

15 (e) La transportación de un vehículo todoterreno ~~todo terreno~~ a través de las vías
16 públicas, aceras o paseos o para trasladarlo de un predio de terreno autorizado para
17 operar este tipo de vehículo a otro predio de terreno autorizado, se llevará a cabo
18 utilizando un vehículo de motor con facilidades de carga o de arrastre, debidamente
19 autorizado a transitar por las vías públicas.

20 (f) El conductor de un vehículo todoterreno ~~todo terreno~~ utilizará en todo momento
21 el equipo de seguridad que el Departamento de Transportación y Obras Públicas
22 establezca mediante Reglamento.

1 (g) La edad mínima para operar un vehículo todoterreno ~~todo terreno~~ que cuente
2 con una capacidad de motor de más de cien (100) centímetros cúbicos en los lugares
3 autorizados para ello, será ~~a los~~ dieciséis (16) años, siempre y cuando el conductor tenga
4 un certificado de licencia de conducir vigente. Será obligación de todo agente del orden
5 público referir la violación de esta disposición al Departamento de la Familia, para la
6 acción correspondiente que este ~~éste~~ establezca mediante Reglamento.

7 (h) Se prohíbe conducir, operar o hacer funcionar cualquier vehículo que posea
8 una licencia o tablilla de baja velocidad por cualquier autopista ~~y/o~~ vía pública ~~vías~~
9 ~~públicas~~ cuyo límite de velocidad publicado sea mayor ~~a 45~~ de veinticinco (25) millas por
10 hora.

11 Toda persona que viole las disposiciones de los incisos (a) y (h) de este Artículo
12 *Ed* incurrirá en delito menos grave y, convicto que fuere, será sancionada con multa de mil
13 (1,000) dólares. La multa podrá ser aumentada hasta cinco mil (5,000) dólares, cuando
14 medien circunstancias agravantes por negligencia, o cuando por imprudencia temeraria,
15 el conductor se vea involucrado en cualquier evento en el que se produzca un daño físico
16 o material a otra persona o su propiedad.

17 Si como resultado de la violación de este Artículo se causa a otra persona una
18 lesión física que requiere hospitalización, tratamiento prolongado, genera un daño
19 permanente o lesiones mutilantes, el conductor incurrirá en un delito grave con una pena
20 fija de tres (3) años. Si como resultado de la violación a este Artículo se causa la muerte a
21 alguna persona, se incurrirá en delito grave con pena de ocho (8) años.

1 Toda persona que viole las disposiciones de los restantes incisos de este Artículo
2 incurrirá en una falta administrativa y será sancionada con una multa de quinientos (500)
3 dólares.

4 Toda persona que en violación de ley, maneje un vehículo todoterreno ~~todo terreno~~,
5 en cualquiera de las vías públicas de Puerto Rico o transitara por la misma mientras
6 estuviese en estado de embriaguez o bajo los efectos de drogas o sustancias controladas,
7 se le podrá aplicar los procedimientos, pruebas y penalidades descritas en el Capítulo VII
8 de esta Ley.

9 Cualquier vehículo todoterreno ~~todo terreno~~ o vehículo con licencia o tablilla de baja
10 velocidad utilizado en contravención a las disposiciones a esta Ley será confiscado por
11 los agentes del orden público. Esta acción será tomada a tenor con las disposiciones
12 contenidas en la Ley Núm. 119-2011, según enmendada, conocida como "Ley Uniforme
13 de Confiscaciones de 2011".

14 Sección Artículo 2.-Vigencia

15 Esta ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 1125

TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

INFORME POSITIVO

29
de septiembre de 2022



RECIBIDO SEP 29 2022 12:17

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 1125**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto de la Cámara 1125** (en adelante, "**P. de la C. 1125**"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito enmendar los Artículos 1.78, 23.01 y 23.03 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de establecer un marbete electrónico para los vehículos de motor que transitan por las vías públicas de Puerto Rico; disponer sobre su uso, vigencia y derechos; implementar un plan piloto; y para otros fines relacionados

INTRODUCCIÓN

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico" (en adelante, "Ley 22"), rige la conducta que deben observar las personas al conducir vehículos de motor en las vías públicas de Puerto Rico. Igualmente, regula los trámites que deben realizar los ciudadanos para la concesión de permisos relacionados con la expedición del certificado de inscripción, inspección y un marbete, evidenciando el pago de derechos para conducir en las vías públicas del País.

Además, es de conocimiento general que, este característico sello representa la validación y autorización del pago de derechos anuales de la licencia del vehículo de

motor. La implementación del marbete, es la garantía que el vehículo de motor fue debidamente inspeccionado tal y como lo requiere la ley de manera anual. A través de los años, se ha denunciado la problemática que ha enfrentado el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) ante la falta de disponibilidad de los marbetes, lo que ha obligado a dicha agencia a extender la utilización de marbetes vencidos.

Para solucionar esta problemática, y mantener al día con los últimos adelantos tecnológicos, aquellas leyes y reglamentos que tienen mayor impacto sobre las actividades cotidianas del pueblo, esta medida implementa un marbete electrónico para los vehículos de motor que transitan por las vías públicas de nuestro País. Esto, permitiendo a los conductores pagar los mencionados derechos anuales, multas y cualquier otro cobro existente de manera electrónica o convencional. Conforme a la pieza legislativa, a partir del 31 de diciembre de 2023 todos los conductores deberán portar en el cristal delantero de su vehículo, el debido marbete electrónico.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Como se ha mencionado en la Introducción de este Informe, el P. de la C. 1125, busca implementar un marbete electrónico, a los fines de finalizar la problemática de la escasez de los marbetes, lo cual ha afectado su renovación y ha obligado al DTOP a extender la utilización del uso de marbetes vencidos. Este marbete electrónico consiste en un sello que se adquiere y se adhiere al vehículo de motor de forma permanente, siendo un (1) marbete por cada vehículo. Además, la medida ante la consideración de esta Comisión, busca tipificar como delito grave la falsificación, alteración y venta ilegal de un marbete electrónico.

Por otro lado, la medida busca crear un plan piloto donde el Departamento de Transportación y Obras Públicas, en conjunto con el *Puerto Rico Innovation and Technology Service* (PRITS), la Oficina de la Secretaría de la Gobernación, el Departamento de Seguridad Pública (DSP) y el Negociado de la Policía de Puerto Rico (NPPR), trabajen en un plan piloto para la implementación de este marbete electrónico. Luego que se ejecute el plan piloto, este grupo de trabajo le presentará a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico un informe sobre el resultado de este.

Ahora bien, el DTOP ha expresado que la aprobación de este proyecto es innecesaria, toda vez que la Ley 22 ofrece al DTOP la facultad para implementar un marbete electrónico. De hecho, hace algunos meses la agencia ha estado trabajando en esta iniciativa, como una de la Rama Ejecutiva. Sin embargo, resulta menester clarificar en nuestra Ley de Tránsito todas las particularidades sobre el marbete electrónico. Asimismo, es importante dejar claro en la Ley 22 que, en adelante, esa será la manera de operar los marbetes en Puerto Rico. No establecerlo así, daría paso a cuestionamientos legales sobre la validez del marbete electrónico. De igual forma, sería una iniciativa sujeta

Erw

a una administración gubernamental particular y no habría un mandato de continuidad a las próximas administraciones.

El 24 de junio de 2022 el proyecto fue referido a esta Comisión. El 27 de junio se le solicitaron comentarios a al DTOP, al DSP, a la Oficina de Gerencia Gubernamental (OGP) y al PRITS. Es menester reconocer que, tanto el PRITS como el DSP, en esencia, reconocen que se está trabajando esta problemática por mandato administrativo, sin embargo, esta Comisión entiende que no se afectaría la adaptación de esa política pública mediante un mandato legislativo, sino que, por el contrario, estaría tanto la Rama Ejecutiva como la Rama Legislativa uniendo esfuerzos hacia un mismo fin, y, de esta forma, vinculando a futuras administraciones gubernamentales. Al momento de la redacción de este informe, ni el DTOP y ni la OGP han enviado comentarios sobre la medida de referencia.

Asociación de Bancos de Puerto Rico



La Lcda. Zoime Álvarez Rubio, vicepresidenta ejecutiva de la Asociación de Bancos de Puerto Rico, sometió un memorial sobre el P. de la C. 1125. En el mismo, en síntesis, expresó no tener oposición en cuanto al establecimiento de un marbete electrónico como busca esta medida legislativa. Expresan coincidir con la política pública de la Ley 22, de que esta se mantenga al día con los últimos adelantos científicos y tecnológicos que tengan como principio brindar un servicio más eficiente a los ciudadanos.

Apuntalan que, debido a su rol en la industria de financiamiento de vehículos de motor, estos deben tener un rol importante en toda iniciativa que se lleve a cabo para la implementación de un marbete electrónico. Esto, con la finalidad de que se tomen en cuenta los aspectos operacionales que correspondan para asegurar la eficacia de la implementación de esta medida, sin que se vea afectado el curso normal de la venta y financiamiento de vehículos de motor.

Asociación de Distribuidores y Concesionario de Autos de Puerto Rico

El presidente de la Asociación de Distribuidores y Concesionario de Autos de Puerto Rico, Sr. Pedro L. Benítez, sometió un memorial sobre el P. de la C. 1125. En el mismo, en síntesis, expresa favorecer la medida legislativa, ya que coincide con la política pública que los servicios públicos se mantengan al día con los adelantos tecnológicos para su eficacia. Esto, sujeto a que la implementación de este se haga unísono con la implementación de la Ley 2-2016, conocida como "Tablilla Única", que nunca se ha podido poner en vigor.

Mencionan la necesidad de que se provean los fondos requeridos para que se obtenga un sistema de informática que permita poner en marcha las leyes ya aprobadas

relacionadas con este tema y la implementación de esta medida. Mencionan que, una vez se obtengan los adelantos tecnológicos para la implementación, no tienen ninguna objeción.

Departamento de Seguridad Pública

El Departamento de Seguridad Pública sometió un memorial escrito y firmado por su secretario, Hon. Alexis Torres Ríos y por su subsecretario, Sr. Rafael A. Riviere Vázquez. Expresan, en síntesis, concurrir con todo esfuerzo que facilite los servicios que reciben los ciudadanos para su beneficio. No obstante, entienden que la intención legislativa ya está siendo atendida por el Ejecutivo.

Mencionan que un equipo de trabajo compuesto por el DTOP, PRITS, la Oficina de la Secretaría de la Gobernación y el DSP-NPPR, ya ha estado trabajando para la implementación de esta medida. Se han comenzado a ejecutar pruebas para garantizar la confiabilidad y seguridad del sistema y esperan comenzar la implementación de este de forma gradual, es decir, mes a mes, a medida que se van caducando los marbetes de vehículo de motor. El marbete electrónico con el que estas agencias se encuentran trabajando, consiste en un sello que se adhiere al vehículo de motor de forma permanente y su renovación será de forma digital. Además, cada marbete tendrá un identificador único y se estará utilizando el sistema actual del DTOP, conocido como "David Plus".

Finalmente, el DSP recomendó se consultara con el Departamento de Transportación y Obras Públicas sobre la intención legislativa de esta medida.

Puerto Rico Innovation and Technology Service

La directora ejecutiva interina del PRITS, Sra. Nannette Martínez Ortiz, sometió un memorial donde, en síntesis, expresan estar en disposición de trabajar en conjunto con las agencias para lograr las eficiencias necesarias a través de la tecnología y tener un sistema de avanzada en el Gobierno de Puerto Rico. Encuentran importante simplificar y agilizar las gestiones de los ciudadanos y atemperar nuestras leyes para que vayan a la par con los avances tecnológicos para esta finalidad.

Estos hacen mención que, desde el mes de septiembre de 2021 han estado trabajando junto al DTOP y el DSP-NPPR para la implementación de este marbete electrónico para comenzar con este proyecto en el próximo año 2023. De esta forma, expresa PRITS, que comenzarán su implementación mes tras mes, según cada marbete se vaya expirando.

Expresan, asimismo, varias recomendaciones a la medida en cuanto al costo del nuevo marbete electrónico como menciona la legislación pues, entienden que, de aprobarse la medida, no se debe especificar costo particular para la adquisición de este,

tomando en consideración la situación económica que estamos viviendo y así no imponerles una carga mayor a los ciudadanos. A su vez, entienden que no es necesario la implementación de una composición de miembros para la ejecución de un plan piloto como lo estipula la sección 5, ya que se ha delimitado un equipo de trabajo para el desarrollo e implementación de este proyecto, siendo estos el DTOP, DSP, el NPPR, la Oficina de la Secretaría de la Gobernación y PRITS.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas a la Sección 5 para actualizar las fechas de implementación del proyecto, de forma que la medida pueda ser implementada comenzando el año próximo, conforme a la iniciativa del Ejecutivo que está en ejecución. Asimismo, se realizaron enmiendas mínimas a la exposición de motivos y parte decretativa del texto, para mejorar su ortografía. Además, se acogió la recomendación del PRITS para enmendar la Sección 4 de la medida, en aras de equiparar el equipo de trabajo con el ya formado por la Rama Ejecutiva desde el 2021. A esos efectos, esta Comisión añadió a la Oficina de la Secretaria de la Gobernación para que forme parte de los esfuerzos de la política pública que se pretende incorporar a través de esta media.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

Erol
En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 1125**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ
Presidenta

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(23 DE JUNIO DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1125

10 DE ENERO DE 2022

Presentado por el representante *Matos García*

Referido a la Comisión de Transportación, Infraestructura y Obras Públicas

LEY

Para enmendar los Artículos 1.78, 23.01, y 23.03 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de establecer un marbete electrónico para los vehículos de motor que transitan por las vías públicas de Puerto Rico; disponer sobre su uso, vigencia y derechos; implementar un plan piloto; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", es el marco regulatorio del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en todo lo relacionado a los vehículos de motor, tránsito y las vías públicas de nuestro País. Esta legislación, dinámica y funcional en los ámbitos esenciales de la vida diaria de los puertorriqueños, se ajusta y modifica conforme a las necesidades de tiempo en tiempo.

Precisamente, dicha Ley establece todo lo relacionado al permiso de un vehículo de motor para transitar por las vías públicas de Puerto Rico, que se relaciona al certificado de inscripción, inspección y un marbete como evidencia del pago de derechos. Sobre el marbete, es de conocimiento *general* que este distintivo sello representa la autorización y validación del pago de derechos anuales de la licencia del vehículo de motor. En particular, el uso de una tablilla queda validado cuando se renueva y se pagan los derechos anuales de un marbete. De igual forma, este distintivo sello garantiza que el vehículo de motor ha sido debidamente inspeccionado, requisito anual ordenado en ley.

EWD

Durante el proceso para la adquisición de un marbete, luego del pago de los derechos correspondientes, el colector autorizado expide el permiso para el vehículo de motor que consiste del formulario de notificación emitido por el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico (DTOP), con las debidas anotaciones y la firma del colector, indicativas de que se ha efectuado el pago de los derechos. Junto con este permiso, el colector autorizado entrega a la persona el correspondiente marbete que exhibirá el vehículo de motor durante el año de vigencia del pago de derechos. De igual modo, se establece que los colectores autorizados pueden cobrar un cargo por servicio que no podrá ser mayor de cinco dólares (\$5).

No obstante, ~~a lo anterior~~, hemos visto ~~como~~ cómo a través de los años, el DTOP confronta problemas con la disponibilidad de marbetes, particularmente al cierre de cada año natural. Varias circunstancias han obligado al DTOP a extender la utilización de marbetes vencidos, ya que no hay sellos disponibles para las personas que renuevan el mismo. Situaciones con los distribuidores encargados de la impresión, ventas sin precedentes de vehículos de motor, fenómenos atmosféricos, problemas en el carreo y la pandemia del COVID-19, han sido algunos de los problemas recurrentes que tienen como resultado la indisponibilidad de marbetes.

Conforme a lo anterior y a la política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico establecida en la Ley 22-2000, según enmendada, que establece como obligación mantener al día con los últimos adelantos científicos y tecnológicos aquellas leyes y reglamentos que tienen mayor impacto sobre las actividades cotidianas del pueblo, esta Ley implementa un marbete electrónico para los vehículos de motor que transitan por las vías públicas de nuestro País. El marbete electrónico consiste en un sello que se adquiere y se adhiere al automóvil de forma permanente. Esto permitiría a los conductores pagar los derechos anuales, multas y cualquier otro cobro existente de manera electrónica o convencional, poniendo punto final a la eterna controversia sobre la ~~falta~~ escasez de marbetes. ~~El marbete electrónico entrará en vigor de manera oficial el 1 de julio de 2023. Su falsificación, alteración y venta ilegal será penalizado con delito grave.~~

Por todo lo cual, esta Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, en el esfuerzo constante por dotar a la sociedad puertorriqueña contemporánea con legislación de vanguardia en los ámbitos esenciales de la vida diaria, presenta este proyecto de ley en ánimos de promover un sistema de renovación de marbetes ordenado, seguro y exento de los contratiempos recurrentes a través de los años.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 1.78 de la Ley 22-2000, según enmendada,
- 2 conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea como sigue:

1 "Artículo 1.78. – Permiso de vehículo de motor o arrastre.

2 "Permiso de vehículo de motor o arrastre" Significará el certificado de inscripción
3 de un vehículo de motor o arrastre, expedido por el Secretario, autorizando a un vehículo
4 de motor o arrastre a transitar por las vías públicas de Puerto Rico. Sólo se exhibirá en el
5 vehículo de motor un (1) marbete durante el año de vigencia del pago de derechos. A
6 partir del ~~1 de julio~~ 31 de diciembre de 2023, solo se exhibirá en el vehículo de motor un (1)
7 marbete electrónico que se adhiere de forma permanente según el Artículo 23.01 de esta
8 Ley."

9 Sección 2.- Se enmienda el Artículo 23.01 de la Ley 22-2000, según enmendada,
10 conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea como sigue:

11 "Artículo 23.01. — Procedimiento para el pago de derechos.

12 Todo dueño de un vehículo de motor, sujeto al pago de derechos anuales de
13  permiso pagará en cualquier colecturía de rentas internas de cualquier municipio, en el
14 lugar que designe el Secretario del Departamento de Hacienda, en las estaciones oficiales
15 de inspección, bancos, concesionarios de automóviles, aplicaciones electrónicas o en el
16 lugar que designe el Secretario, los derechos que correspondan al vehículo para cada año,
17 según se indican éstos en la notificación que al efecto deberá enviarle el Secretario. Los
18 derechos por este concepto se pagarán anticipadamente por todo el año excepto que
19 cuando al momento de pagar los derechos resten menos de seis (6) meses para la próxima
20 renovación, solo se requerirá el pago equivalente a los meses que resten por transcurrir
21 en la fecha en que se devengan, contándose las fracciones de meses como un mes
22 completo. Esta disposición aplicará a todos los vehículos de motor, independientemente

1 de la cantidad que paguen por derecho de licencia por año. Al recibo de los derechos
2 correspondientes, el colector expedirá el permiso para vehículo de motor que consistirá
3 del formulario de notificación emitido por el Secretario, con las debidas anotaciones y
4 firma del colector, indicativas de que se ha efectuado el pago de los derechos. Junto con
5 el permiso, el colector entregará el correspondiente marbete o placas de número, según
6 sea el caso. ~~Sólo~~ Solo se exhibirá un (1) marbete del vehículo de motor durante el año de
7 vigencia del pago de derechos.

8 A partir de ~~1 de julio~~ 31 de diciembre de 2023, será obligación de toda persona que
9 conduzca vehículos de motor y quiera hacer uso de las vías públicas en Puerto Rico,
10 contar con un marbete electrónico. El marbete electrónico consiste en un sello que se
11 adquiere y se adhiere al vehículo de motor de forma permanente. Solo se exhibirá en el
12 vehículo de motor un (1) marbete electrónico.

13 Se autoriza al Secretario a que, previa consulta con el Secretario de Hacienda,
14 adopte un Reglamento a los fines de conceder un descuento de hasta diez por ciento
15 (10%) a aquellos conductores que opten por adquirir y pagar anticipadamente marbetes
16 multianuales para sus vehículos.

17 El dueño de la estación de inspección depositará en una cuenta especial para que
18 el Departamento de Hacienda haga transferencias diarias de los marbetes expedidos. El
19 Departamento de Hacienda aprobará un reglamento para estos fines, en el cual requerirá
20 una fianza y seguros para garantizar que se reciban los recaudos de los marbetes
21 vendidos. El cargo por servicio que cobre la estación de inspección, el banco, los

1 concesionarios de automóviles o cualquier otro lugar que designe el Secretario de
2 Hacienda no será mayor de cinco dólares (\$5).

3 ..."

4 Sección 3.- Se enmienda el Artículo 23.03 de la Ley 22-2000, según enmendada,
5 conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea como sigue:

6 "Artículo 23.03.- Conversión de faltas administrativas a delitos graves o menos
7 graves.

8 Cuando el conductor de un vehículo de motor o de arrastre incurriere en una
9 infracción que constituye una falta administrativa y como consecuencia de ella causare o
10 contribuir a causar un accidente que resultare en la lesión de una persona o daños a la
11 propiedad ajena, dicha falta administrativa se convertirá en delito menos grave, punible
12 con pena de multa no menor de quinientos (500) dólares ni mayor de cinco mil (5,000)
13 dólares, pena de reclusión por un término no mayor de seis (6) meses, o ambas penas, a
14 discreción del tribunal. Además, el tribunal podrá imponer la pena de restitución.

15 Cuando el conductor de un vehículo de motor falsifique, altere o venda
16 ilegalmente un marbete electrónico, incurrirá en delito grave, punible con pena de multa
17 no menor de quinientos (500) dólares ni mayor de cinco mil (5,000) dólares, pena de
18 reclusión por un término no mayor de un (1) año, o ambas penas, a discreción del
19 tribunal. Además, el tribunal podrá imponer la pena de restitución."

20 Sección 4.- Plan Piloto.

21 El Departamento de Transportación y Obras Públicas de Puerto Rico, en conjunto
22 con el *Puerto Rico Innovation and Technology Service*, la Oficina de la Secretaría de la

1 Gobernación, el Departamento de Seguridad Pública de Puerto Rico y el Negociado de la
2 Policía de Puerto Rico, trabajarán en un plan piloto para la implementación del marbete
3 electrónico. Una vez comience la ejecución del plan piloto, este grupo de trabajo
4 presentará a la Asamblea Legislativa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, a través
5 de la Secretaría de cada cuerpo legislativo, un informe sobre el resultado de este plan
6 piloto.

7 Sección 5.- Implementación del Marbete Electrónico.

8 Efectivo el ~~1 de julio de 2022~~ 9 de enero de 2023 y en adelante, todo vehículo de
9 motor al cual se le expire su marbete deberá renovar el mismo por un marbete electrónico.
10 Este proceso de implementación de marbete electrónico durará un año, comenzando el 1
11 ~~de julio de 2022~~ 9 de enero de 2023 y culminando el ~~30 de junio de~~ 31 de diciembre de 2023.

12 La implementación y sustitución por un marbete electrónico se hará mes tras mes a partir
13 del ~~15 de junio de 2022~~ 9 de enero de 2023, lo que conlleva sustituir un marbete regular por
14 uno electrónico, mientras vayan expirando los marbetes de los vehículos de motor hasta
15 el ~~30 de junio de 2023~~ 31 de diciembre de 2023.

16 Sección 6.- ~~Clausula~~ Clausula de Separabilidad.

17 Si cualquier palabra, frase, oración, párrafo, artículo, o parte de esta Ley fuere
18 declarado inconstitucional por un tribunal competente, la sentencia a tal efecto dictada
19 no afectará, perjudicará, ni invalidará el resto de esta Ley. El efecto de dicha sentencia
20 quedará limitado a la palabra, frase, oración, párrafo, artículo, o parte de esta que así
21 hubiere sido declarado inconstitucional.

22 Sección 7.- Vigencia.

1 Esta Ley entrará en vigor inmediatamente luego de su aprobación.

Emc

ORIGINAL

RECIBIDO 07/10/22 AM 9:58
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

4ta. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 1342

INFORME POSITIVO

13 de octubre de 2022

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 1342**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto de la Cámara 1342** (en adelante, "**P. de la C. 1342**"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito enmendar el inciso (h) y añadir un nuevo inciso (o) al Artículo 12.07 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de incluir entre los actos ilegales cometidos por cualquier persona la apropiación no autorizada del convertidor catalítico de un vehículo, establecer allí que la penalidad para dicho acto será la pena fija de cárcel instituida en el Artículo 182 de la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico", más la pena de restitución; enmendar el inciso (g), añadir un nuevo inciso (h) y reenumerar el actual inciso (h) como inciso (i) del Artículo 5 de la Ley Núm. 125 de 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como "Ley de Depósito de Chatarra", para establecer la obligación del operador de un centro de chatarra de notificar al Negociado de la Policía acerca del recibo u oferta como chatarra de cada convertidor catalítico que le sea ofrecido en su negocio, establecer penalidades en dicha Ley; enmendar el Artículo 182 de la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico", para incluir entre sus agravantes la apropiación ilegal de un catalítico; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

Conforme a la Exposición de Motivos de la pieza legislativa, el convertidor catalítico es un aditamento metálico conectado al sistema de escape de los vehículos que permite reducir el nivel contaminante a la salud y el ambiente de los gases que expulsa la combustión, actuando como filtro contra los componentes nocivos a la salud y el ambiente que emite un automóvil. El propósito es disminuir mediante estándares rigurosos la grave emisión de contaminantes que imperaba antes de su uso.

La mayor ventaja del uso de catalíticos ha sido la reducción de la contaminación urbana a nivel local, un grave problema en tiempos donde el calentamiento global y el cuidado del medioambiente son temas recurrentes a la hora de fijar las prioridades dentro de la industria del transporte y el manejo de salud pública. Los estudios señalan que el uso de este aparato ha permitido reducir en más del 80% la contaminación automotriz a nivel mundial. Por tanto, la importancia de este aditamento no puede ser tomada a la ligera, ya que es uno de los desarrollos tecnológicos más importantes de las últimas décadas en la lucha contra la contaminación ambiental, la salud y los gases de invernadero que tanto contribuyen al cambio climático.



En Puerto Rico, la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", establece el uso del convertidor catalítico en los vehículos e impone penalidades relacionadas a su incumplimiento. En su Artículo 12.01 se establece que todo vehículo de motor que transite nuestras vías públicas deberá estar equipado con el sistema de control de emisiones de gases, incluyendo el convertidor catalítico y las piezas relacionadas. Asimismo, impone penalidades al dueño, administrador o empleado de un centro oficial de inspección, técnico o mecánico automotriz, o persona que altere, modifique, remueva o elimine el sistema de convertidor catalítico sin hacer el reemplazo correspondiente. A nivel del gobierno federal, remover el convertidor catalítico, excepto para ser sustituido por otro, constituye una violación a la Ley de Aire Limpio (Clean Air Act). Dicha Ley también hace ilegal instalar cualquier implemento para que el catalítico deje de ser funcional ya que esto evita el cumplimiento de disposiciones referentes al control de gases.

En síntesis, la presente pieza legislativa, presentada por el representante Díaz Collazo, busca fortalecer la política pública de Puerto Rico contra el robo de catalíticos.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión realizó un estudio exhaustivo de la medida legislativa, por lo que solicitó y recibió comentarios por parte del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y el Departamento de Seguridad Pública (DSP). De igual forma, se le solicitaron comentarios al Colegio de Abogados y Abogadas de Puerto Rico (CAAPR), y

al Departamento de Justicia, los cuales al momento de realizar este informe no habían sido recibidos. A continuación, se presenta un resumen de los memoriales recibidos.

Departamento de Transportación y Obras Públicas

La secretaria del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Hon. Eileen M. Vélez Vega, sometió sus comentarios escritos en torno al P. de la C. 1342, en los cuales **endosa** la aprobación de la medida. Expresa, en primer lugar, que actualmente a nivel mundial, se continúan los esfuerzos para controlar el cambio climático provocado por la emisión de gases nocivos al ambiente, con efectos contaminantes del aire que respiramos. Desde el 1970, el Congreso aprobó la Ley de Aire Limpio (Clean Air Act). Ese mismo año, también se creó la Agencia de Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés) con la función principal de ejecutar la referida Ley. En 1990, el Congreso revisó la Ley de Aire Limpio, ampliando aún más amplia la autoridad de la EPA para implementar y hacer cumplir las reglamentaciones que reducen las emisiones de contaminantes del aire. Entre las disposiciones establecidas por la EPA, incluye la sanción por la remoción del catalítico de los vehículos de motor, excepto para ser sustituido por otro.

Luego de analizada la medida, no tienen objeción a su aprobación. No obstante, recomendaron que la misma fuera consultada con el Negociado de la Policía del Departamento de Seguridad Pública y el Departamento de Justicia. Asimismo, solicitaron que se corrigiera en la Exposición de Motivos del Proyecto la referencia que se hace al "Clear Air Act", pues el nombre correcto de la Ley federal es "Clean Air Act".

Departamento de Seguridad Pública

El Departamento de Seguridad Pública presentó un memorial firmado por su secretario y subsecretario, Alexis Torres Ríos y Rafael A. Riviere Vázquez, respectivamente, en el cual, en síntesis, avalan la aprobación del P. de la C. 1342 con las enmiendas propuestas.

Afirma el DSP que, los agentes del orden público tienen a bien hacer cumplir las disposiciones de la Ley 22-2000, así como de la Ley Núm. 8 de 5 de agosto de 1987, según enmendada, conocida como "Ley para la Protección de la Propiedad Vehicular". Uno de los propósitos primordiales de la Ley 22, antes citada, es propender a la seguridad en las vías públicas de Puerto Rico, mediante la existencia de una serie de disposiciones que tienen a bien regular el uso de los vehículos de motor en nuestra jurisdicción, entre otras consideraciones. Todo, bajo el marco conceptual de proteger la vida no sólo de los conductores y sus acompañantes, sino a su vez de los transeúntes.

Del mismo modo, avalan toda política pública, que pretenda sancionar con mayor severidad a aquellas personas que se apropian de los convertidores catalíticos, por cuanto es un asunto de seguridad importante, ante el incremento de la apropiación ilegal de estos

en la Isla. Indican que, en el Memorial Explicativo enviado a la Comisión de Transportación, Infraestructura y Obras Públicas de la Cámara de Representantes sobre esta medida, recomendaron se adoptaran ciertas enmiendas, las cuales fueron acatadas por la Honorable Comisión de la Cámara Baja y las cuales enmendaban el Artículo 12.07(1) de la Ley 22-2000, *supra*, el Artículo 182 de la Ley 146-2012, *supra*, y el Artículo 5 de la Ley Núm. 125 de 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como "Ley de Depósitos de Chatarra".

Finalmente, **endosan** la aprobación de la medida legislativa, ya que se lograría cumplir con la intención legislativa de sancionar con severidad a los inescrupulosos que se apropian ilegalmente de los convertidores catalíticos, por consideraciones de seguridad pública y de salubridad.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo varias enmiendas al título, a la exposición de motivos y al texto decretativo, a los fines de corregir errores ortográficos.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

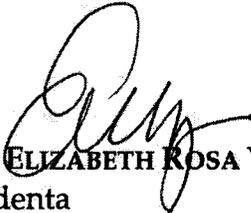
El Estado tiene el deber y la responsabilidad de velar por el buen uso del medio ambiente y atender del problema del calentamiento global, al momento de establecer política pública sobre los temas de transporte y el manejo de salud pública. Cabe señalar, que la mayor ventaja de su uso de los catalíticos ha sido la reducción de la contaminación automotriz en más del 80 % a nivel mundial, por lo que es indispensable tomar medidas que atiendan la problemática surgida en nuestro país.

Por tal razón, esta Honorable Comisión entiende necesario enmendar las leyes esbozadas anteriormente, con el fin de sancionar a toda persona que haya alterado, modificado, removido o eliminado el sistema de convertidor catalítico y piezas relacionadas y no haya hecho el reemplazo correspondiente; así como el hurto de este dispositivo en los vehículos de motor de la ciudadanía o propiedad del Estado.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo

estudio y consideración del **Proyecto de la Cámara 1342**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

Respetuosamente sometido,



HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ
Presidenta
Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(25 DE JUNIO DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1342

4 DE MAYO DE 2022

Presentado por el representante *Díaz Collazo*

Referido a la Comisión de Transportación, Infraestructura y Obras Públicas

LEY

320

Para enmendar el inciso (h) y añadir un nuevo inciso (o) al Artículo 12.07 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de incluir entre los actos ilegales cometidos por cualquier persona la apropiación no autorizada del convertidor catalítico de un vehículo, establecer allí que la penalidad para dicho acto será la pena fija de cárcel instituida en el Artículo 182 de la Ley Núm. 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico", más la pena de restitución; enmendar el inciso (g), añadir un nuevo inciso (h) y reenumerar el actual inciso (h) como inciso (i) del Artículo 5 de la Ley Núm. 125 de 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como "Ley de Depósito de Chatarra", para establecer la obligación del operador de un centro de chatarra de notificar al Negociado de la Policía acerca del recibo u oferta como chatarra de cada convertidor catalítico que le sea ofrecido en su negocio, establecer penalidades en dicha Ley; enmendar el Artículo 182 de la Ley Núm. 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico", para incluir entre sus agravantes la apropiación ilegal de un catalítico, ~~enmendar el inciso (g), añadir un nuevo inciso (h), y para enmendar y reenumerar el inciso (h) como inciso (i) del Artículo 5 de la Ley Núm. 125 del 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como "Ley de Depósito de Chatarra" para establecer la obligación del operador de un centro de chatarra de notificar al Negociado de la Policía acerca del recibo u oferta como chatarra de cada convertidor catalítico que le sea ofrecido en su negocio, establecer penalidades en dicha Ley;~~ y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Recientemente, los medios han reseñado la incidencia del hurto de convertidores catalíticos que, en palabras de uno de estos, "arropa" a Puerto Rico. La información más reciente afirma que más de cuatrocientos (400) catalíticos han sido reportados hurtados en los últimos meses.

El convertidor catalítico es un aditamento metálico conectado al sistema de escape de los vehículos, que permite reducir el nivel contaminante a la salud y el al ambiente de los gases que expulsa la combustión, actuando como filtro contra los componentes nocivos a la salud y el ambiente que emite un automóvil. El propósito es disminuir mediante estándares rigurosos la grave emisión de contaminantes que imperaba antes de su uso.

El funcionamiento del convertidor catalítico es simple, pero de importancia vital: convierte y regula los gases nocivos mediante el contacto con una malla catalizadora incluida en su interior. Los hidrocarburos y el monóxido de carbono que provienen del motor son convertidos en vapor de agua y dióxido de carbono, mientras que los óxidos de nitrógeno son transformados en nitrógeno molecular. De este modo, los gases altamente contaminantes generados en la combustión pasan a ser elementos como los que se encuentran de manera común en la atmósfera y no productos tóxicos y nocivos a la salud.

La mayor ventaja de su uso ha sido la reducción de la contaminación urbana a nivel local, un grave problema en tiempos donde el calentamiento global y el cuidado del medioambiente son temas recurrentes a la hora de fijar las prioridades dentro de la industria del transporte y el manejo de salud pública. Los estudios señalan que el uso de este aparato ha permitido reducir en más del 80% la contaminación automotriz a nivel mundial. Por tanto, la importancia de este aditamento no puede ser tomada a la ligera, ya que es uno de los desarrollos tecnológicos más importantes de las últimas décadas en la lucha contra la contaminación ambiental, la salud y los gases de invernadero que tanto contribuyen al cambio climático.

En Puerto Rico, la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", establece el uso del convertidor catalítico en los vehículos e impone penalidades relacionadas a su incumplimiento. En su Artículo 12.01 se establece que todo vehículo de motor que transite nuestras vías públicas deberá estar equipado con el sistema de control de emisiones de gases, incluyendo el convertidor catalítico y las piezas relacionadas. Asimismo, impone penalidades al dueño, administrador o empleado de un centro oficial de inspección, técnico o mecánico automotriz, o persona que altere, modifique, remueva o elimine el sistema de convertidor catalítico sin hacer el reemplazo correspondiente. En la esfera federal, remover el convertidor catalítico, excepto para ser sustituido por otro, constituye una violación a la

Ley de Aire Limpio (Clean Air Act). (~~Clear Air Act~~). Dicha Ley también hace ilegal instalar cualquier implemento para que el catalítico deje de ser funcional, ya que esto evita el cumplimiento de disposiciones referentes al control de gases.

La Asamblea Legislativa no puede pasar por alto la seriedad del hurto de estos dispositivos, que provoca los problemas antedichos, más pérdidas económicas considerables para el ciudadano. Por las razones expuestas, se establece como política pública, tratar con mayor rigurosidad a quienes cometen este delito, a fin de enviar el mensaje de cero tolerancias contra aquellos que atentan contra la salud pública, el ambiente y la protección del planeta.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección Artículo 1.- Se enmienda el Artículo 12.07 de la Ley ~~Núm.~~ 22-2000, según
2 enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para que lea
3 como sigue:

4 "Artículo 12.07.— Actos ilegales y penalidades.

5 (a) ...

6 ...

7 (h) Cualquier dueño, administrador o empleado de un centro oficial de inspección,
8 técnico o mecánico automotriz, o persona que haya alterado, modificado, removido o
9 eliminado el sistema de convertidor catalítico y piezas relacionadas y no haya hecho el
10 reemplazo correspondiente, incurrirá en delito menos grave y convicta que fuere será
11 sancionada con pena de multa no menor de quinientos (500) dólares ni mayor de cinco
12 mil (5,000) dólares. Se establece que cualquier persona que remueva el convertidor
13 catalítico de un vehículo con intención de apropiárselo incurrirá en el delito de
14 apropiación ilegal agravada, según establecido en el Artículo 182 de la Ley ~~Núm.~~ 146-

1 2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico"; con la pena de
 2 cárcel que establece dicho Artículo, más la pena de restitución.

3 (i) ...

4 ...

5 (o) Existirá una presunción de que una persona tenía conocimiento personal de
 6 que un catalítico había sido adquirido de manera ilícita, si concurren cualquiera de las
 7 siguientes circunstancias:

8 (a) (1) Cuando la persona voluntariamente compre, venda, almacene, distribuya,
 9 transporte, remueva, desprenda o en alguna forma comercialice catalíticos
 10 y el vendedor o cedente resulte ser un menor de edad y sus padres, tutores
 11 o custodios no hubieren prestado su consentimiento a la transacción
 12 realizada;

13 ~~(b)~~ (2) Cuando la persona no pueda mostrar prueba fehaciente de la procedencia,
 14 fecha e identidad del vendedor y del adquirente del catalítico ~~cuando y quien~~
 15 ~~adquirió el catalítico o cuando la transacción se llevó a cabo;~~

16 ~~(c)~~ (3) Cuando la persona, por sus conocimientos, experiencia, profesión, trabajo u
 17 oficio que desempeña, debió razonablemente conocer que se trataba de un
 18 catalítico adquirido de forma ilícita;

19 ~~(d)~~ (4) Cuando la persona, al ser intervenida por un oficial del orden público, se da
 20 a la fuga y abandone las piezas, o cuando los catalíticos o piezas se
 21 encuentran bajo la posesión y control de una persona que no puede probar
 22 su derecho a tener posesión de estas.

1 De probarse alguna de las circunstancias dispuestas en este inciso, tal acción se tipificará
 2 como delito de apropiación ilegal agravada, ~~Delito de Apropiación Agravada~~, según
 3 dispuesto en el Artículo 182 del Código Penal de Puerto Rico."

4 Sección Artículo 2.- Se enmienda el ~~inciso (g)~~, ~~añadir un nuevo inciso (h)~~, y para
 5 ~~enmendar y reenumerar el inciso (h) como inciso (i)~~ del Artículo 5 de la Ley Núm. 125 de
 6 del 27 de junio de 1966, según enmendada, conocida como "Ley de Depósito de
 7 Chatarra", para que lea como sigue:

8 "Artículo 5.- Licencia; Condiciones.

9 (a)...

10 ...

11 (g) Todo operador de un depósito de chatarra estará obligado a mantener un libro
 12 registro en el que anotará, inmediatamente después que reciba un vehículo, el nombre,
 13 firma, y la dirección de la persona que lo trajo, la fecha en que lo recibe, la descripción
 14 más completa que sea posible sobre las condiciones en que se encuentra la unidad, los
 15 números de registro, tablilla, motor o caja del vehículo o las razones por las cuales no
 16 puede hacer anotación de estos datos en su libro registro, y cualquier transacción que
 17 efectúe con dicho vehículo. Todo operador de un depósito de chatarra que compre metal
 18 considerado chatarra deberá llevar un registro de la descripción de la chatarra, la
 19 cantidad comprada, así como el nombre, firma, y la dirección de la persona a quien le
 20 compró y la fecha en que la recibió. El operador conservará la información anotada
 21 respecto a cada vehículo y la chatarra por lo menos cinco (5) años después de hacer la
 22 última entrada en el libro. Cuando se trate del convertidor catalítico de un vehículo el

1 operador, deberá notificar al Negociado de la Policía de Puerto Rico, al momento de
2 recibir dicho aditamento o serle ofrecido como chatarra, para confirmar que no se trata
3 de uno de que responda a la misma descripción y modelo de vehículo reportado como
4 hurtado. Asimismo, entregará al Negociado la información que registró acerca de la
5 persona que lo ofreció. De no cumplir con esta disposición, y tener o poseer un
6 convertidor catalítico que ha sido reportado hurtado o sobre el que no pueda justificar su
7 legítima posesión en el curso de su negocio, le serán de aplicación las disposiciones
8 referentes a la apropiación ilegal agravada de un convertidor catalítico, según establecido
9 en el Artículo ~~182~~ 181 de la Ley ~~Núm.~~ 146-2012, según enmendada, conocida como
10 "Código Penal de Puerto Rico", con la pena de cárcel que establece dicho Artículo, más
11 la pena de restitución.

12 (h) Toda persona natural o jurídica que compre catalíticos se verá obligada a
13 mantener un libro o registro en el cual anotará de forma inmediata todos los catalíticos
14 que adquiera, venda, almacene, distribuya, transporte, remueva, desprenda o en alguna
15 forma comercialice. El Registro incluirá la marca, el modelo del vehículo, el año, el color,
16 la tablilla, y el número de serie, el nombre y la dirección del dueño, la firma del
17 comprador y la fecha que fue recibido. Se le exigirá identificación con foto al vendedor.
18 Dicho Registro debe estar accesible a la inspección de los agentes del orden público en
19 todo momento. Este Libro se mantendrá almacenado no menos de cinco (5) años después
20 de la última compra o adquisición. Cualquier persona convicta que fuere será sancionada
21 con pena de reclusión por un término no mayor de seis (6) meses, pena de multa no mayor
22 de cinco mil (5,000) dólares, o ambas penas, a discreción del tribunal.

1 (i) La Policía de Puerto Rico tendrá libre acceso a las oficinas, archivos y al área del
2 negocio del depósito de chatarra con el fin de inspeccionar los libros de registro
3 requeridos por esta Ley. Durante la inspección que practique podrá, además, la Policía
4 ocupar las tablillas, registración y números de series de los vehículos que estén
5 depositados en el local."

6 Sección Artículo 3.- Se enmienda el Artículo ~~Artículo~~ 182 de la Ley Núm. 146-2012,
7 según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico", para que lea como
8 sigue:

9 "Artículo 182.- Apropiación ilegal agravada.

10 Toda persona que cometa el delito de apropiación ilegal descrito en el Artículo 181,
11 y se apropie de propiedad o fondos públicos, será sancionada con pena de reclusión por
12 un término fijo de quince (15) años. Toda persona que se apropie de bienes cuyo valor
13 sea de diez mil dólares (\$10,000) o más, será sancionada con pena de reclusión por un
14 término fijo de ocho (8) años. Si la persona convicta es una persona jurídica será
15 sancionada con pena de multa hasta treinta mil dólares (\$30,000).

16 Si el valor del bien apropiado ilegalmente es menor de diez mil (10,000) dólares,
17 pero mayor de quinientos (500) dólares será sancionada con pena de reclusión por un
18 término fijo de tres (3) años. Si la persona convicta es una persona jurídica será sancionada
19 con pena de multa hasta diez mil dólares (\$10,000).

20 Constituirá una circunstancia agravante a la pena a imponer por este delito y por
21 el delito tipificado en el Artículo 181, cuando el bien ilegalmente apropiado, ganado
22 vacuno, caballos, porcinos, cunicular y ovino, incluyendo las crías de cada uno de estos

1 éstos, de frutos o cosechas, aves, peces, mariscos, abejas, animales domésticos o exóticos,
2 y maquinarias e implementos agrícolas que se encuentren en una finca agrícola o
3 establecimiento para su producción o crianza, así como cualquier otra maquinaria o
4 implementos agrícolas, que se encuentren en una finca privada, empresas o
5 establecimiento agrícola o cualquier artículo, instrumentos y/o piezas de maquinaria que
6 a esos fines se utilicen.

7 Constituirá una circunstancia agravante a la pena a imponer por este delito y por
8 el delito tipificado en el Artículo 181, cuando el bien ilegalmente apropiado sea un
9 catalítico. Esto independientemente, del costo, marca, modelo, año del vehículo del
10 motor.

11 En todas las modalidades de este artículo, el tribunal también podrá imponer la
12 pena de restitución. Cuando la apropiación ilegal incluya propiedad o fondos públicos el
13 tribunal impondrá la pena de restitución."

14 Sección Artículo 4.- El Departamento de Transportación y Obras Públicas tendrá
15 noventa (90) días a partir de la vigencia para atemperar cualquier reglamento vigente
16 para que incluya lo dispuesto en esta Ley.

17 Sección Artículo 5.- Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su
18 aprobación.

ORIGINAL

RESOLUCIÓN CDT28/22-PH-8-12
TRÁMITES Y REGISTRO SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

4^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. de la C. 335

INFORME POSITIVO

23 de octubre de 2022

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), previo estudio y consideración de la **Resolución Conjunta de la Cámara 335**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La **Resolución Conjunta de la Cámara 335** (en adelante, "**R. C. de la C. 335**"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras y Transportación a tomar acción inmediata, coordinada y urgente para reparar las pésimas condiciones del kilómetro 7, hectómetro 7.2 al 7.3, de la carretera estatal PR-167, sita en jurisdicción del municipio de Naranjito, y garantizar el libre tránsito y la seguridad de quienes recorren dicha vía; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La carretera PR-167, es una vía estatal con una extensión aproximada de veintiocho kilómetros, que circula desde la intersección con la PR-165, en Toa Baja, hasta la intersección con la PR-156, en Comerío. Según se esboza en la exposición de motivos de la pieza legislativa, los hectómetros 7.2 al 7.3 del kilómetro 7 de dicha ruta es escenario de diarios contratiempos debido a los deslizamientos de terreno. Asimismo, es menester indicar que estos problemas de deslizamiento de terrenos representan una problemática de seguridad para los miles de personas que transitan

por el lugar, además del constante atascamiento de vehículos, ya que solo se encuentra operando un carril de la vía mediante el uso de un semáforo para controlar el tránsito.

Según esbozan los comentarios recibidos por parte del Municipio de Comerío, esta es una de las carreteras más transitadas por los ciudadanos del municipio y la condición de esta vía presenta un riesgo inminente a la vida de los que la transitan. Ello, a pesar de las medidas de mitigación que se han tomado para solucionar esta problemática. Con la intención de subsanar esa situación, el representante Santiago Nieves presentó la R. C. de la C. 335, la cual busca ordenarle al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y a la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) que actúen con relación a esta vía, para mejorar la calidad de vida de todos los que la transitan.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Es de conocimiento general el deterioro de las vías públicas de Puerto Rico, en especial las carreteras de la zona de la montaña. Las personas que transitan por estas vías arriesgan su vida diariamente para llegar a sus respectivos destinos, esto debido a la dejadez y el deterioro de estas carreteras. En cuanto a la medida ante esta Comisión, la carretera PR-167, en particular el kilómetro 7, hectómetro 7.2 al 7.3, lleva años operando con un solo carril y un semáforo llevando el tránsito. El deslizamiento de tierras en esta zona luego de los fenómenos naturales ha dejado la vía casi intransitable, ocasionando en numerosas ocasiones atascamiento vehicular, debido al alto volumen de personas que transitan por dicha carretera.

Como bien plantea la exposición de motivos de la medida, la obstrucción que tiene esta vía representa una problemática de seguridad para los miles de familias que transitan por el lugar. Esta dejadez en la infraestructura de las carreteras se ha reconocido por el gobierno federal, por lo que, han asignado alrededor de quinientos millones de dólares para la mejora de carreteras estatales. Por ende, el DTOP y la ACT tienen la oportunidad de tomar acción en cuanto a la referida vía.

Se reconocen, conforme se desprende del memorial del DTOP, las acciones que esta agencia sombrilla ha llevado a cabo para atender la situación aquí descrita en la PR-167. No obstante, resulta imperativo atender los reclamos de los residentes de la zona, que sufren día a día. Esbozó el DTOP en su ponencia que, ya hay unos proyectos que se están trabajando en cuanto a este kilómetro de la vía. Por tal razón, el que exista un mandato mediante Resolución Conjunta para la culminación de los trabajos, no debería generar oposición de las agencias, toda vez que es cónsono con las gestiones que alegan están siendo atendidas.

Por otra parte, cabe destacar que la Asamblea Legislativa, al amparo de lo dispuesto en el Artículo III de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico,

tiene la facultad para establecer legislación como la que se busca habilitar a través de la R. C. de la C. 335. Por tanto, se ejerce, a través de esta propuesta legislativa, un poder legítimo y totalmente válido, buscando atender un problema crítico de los ciudadanos de Comerío y Naranjito que transitan por esta vía.

La R. C. de la C. 335 fue referida a la comisión el 11 de julio de 2022 y el día siguiente se solicitaron comentarios al DTOP y a los municipios de Comerío y Naranjito. Al momento de la redacción de este informe, no se han recibido comentarios por parte del Municipio de Naranjito, a pesar de circular varios recordatorios electrónicos. A continuación, se presenta un resumen de los memoriales, en el orden en que fueron recibidos en Comisión.

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)

El secretario interino del Departamento de Transportación y Obras Públicas, Héctor Joaquín Sánchez Álvarez, sometió un memorial explicativo sobre la R.C. de la C. 335, donde, en síntesis, expresa que la ACT tiene un proyecto en etapa de diseño que atiende los deslizamientos en la PR-167, kilómetro 7.2 y mejoras en el semáforo mencionado. Por esto, el DTOP entiende el asunto que busca resolver la medida ya está siendo atendido por lo que no recomiendan la aprobación de la medida.

Igualmente, hacen la salvedad que en la PR-167, km. 7.2 se han trabajado medidas de seguridad como parte de la respuesta a la emergencia de los terremotos de enero 2020. La intención de las agencias principalmente era monitorear el área para ver el comportamiento de los desprendimientos y posteriormente, remover la verja instalada y habilitar ambos carriles. No obstante, la remoción de esta verja no fue posible, debido al continuo desprendimiento que ocurre en el área por lo que, en julio y en noviembre del 2020, fue necesario realizar otra limpieza del área. Mencionó que, el monto de los trabajos realizados en la zona fue de \$394,000.00.

Municipio de Comerío

El alcalde de Comerío, Hon. José A. Santiago Rivera, presentó un memorial explicativo en cuanto a la R. C. de la C. 335, donde, en síntesis, expresa avalar la medida en su totalidad. Hace referencia a los constantes derrumbes que ocurren en el kilómetro 7.0 al 7.3 de la carretera PR-167, la cual conduce desde el Municipio de Comerío hasta la zona metropolitana, por lo que es una de las carreteras más transitadas por los ciudadanos de Comerío y pueblos adyacentes. De igual manera, hace mención del riesgo inminente que presenta a la vida de los que transitan por esta vía.

De igual manera, menciona valorar la intención de parte de la Rama Legislativa de Puerto Rico y del Representante del Distrito 28, Hon. Juan José Santiago Nieves, ya que, como alcalde, lleva haciendo este pedido a los gobernadores en turno y

exponiendo el tema en los medios de difusión pública sin lograr una respuesta afirmativa de parte del DTOP y la ACT, las cuales ya están informadas de la gravedad del asunto y la importancia de tomar acción sobre ello. Hace constar que, en innumerables ocasiones el propio personal del DTOP y la AACT han validado el alto riesgo al que se exponen las personas que transitan por esta vía pública, que ha sido reducida a un solo y altamente riesgoso carril.

Expresa a su vez que, esta carretera, siendo la vía principal de todo un pueblo, se trata de la ruta más insegura de toda la región de la montaña, por lo que, no se debe esperar que ocurra una desgracia para tomar acción, ya que los fondos para realizar esta corrección están disponibles. La ACT le ha hecho llegar ejemplos de situaciones similares en otros países y el modelo de proyecto tipo semitúnel, denominado "galería", el cual pudiere poner fin al problema que experimenta la carretera PR-167. No obstante, entiende es el Estado quien identificar la forma más adecuada de hacer dicha ruta segura para los conductores que la transitan.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas al texto de la medida legislativa, todas con el fin de mejorar la redacción del texto, sin alterar el contenido sustantivo.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la R. C. de la C. 335, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

Respetuosamente sometido,


HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ
Presidenta

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(25 DE JUNIO DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. C. de la C. 335

10 DE MAYO DE 2022

Presentada por el representante *Santiago Nieves*

Referida a la Comisión Para el Desarrollo y la Fiscalización de Fondos Público de la
Región Norte

RESOLUCIÓN CONJUNTA

20
Para ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas ~~del Estado Libre Asociado de Puerto Rico~~ y a la Autoridad de Carreteras y Transportación a tomar acción inmediata, coordinada y urgente para reparar las pésimas condiciones del kilómetro 7, hectómetro 7.2 al 7.3, de la carretera estatal PR-167, sita en jurisdicción del municipio de Naranjito, y garantizar el libre tránsito y la seguridad de quienes recorren dicha vía; y para otros fines relacionados ~~cualquier otro asunto relacionado~~.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los hectómetros 7.2 al 7.3 del kilómetro 7 de la carretera ~~estatal número~~ PR-167, jurisdicción del municipio de Naranjito, es escenario de diarios contratiempos, por razón de varios deslizamientos de terreno que, desde el paso del huracán María el 20 de septiembre de 2017, obstruyen un carril de la vía de rodaje.

Al presente, los problemas causados por los deslizamientos de terreno en el kilómetro 7 de la carretera ~~estatal número~~ PR-167 limitan el uso vehicular a solo uno de los

dos ~~(2)~~ carriles disponibles ~~carriles~~ en ambas direcciones, problemática que aumenta considerablemente el atascamiento vehicular durante las horas de mayor flujo de tránsito. Más aún, por la vasta extensión de los deslizamientos y las condiciones peligrosas que obstruyen la carretera, así como ~~estatal núm. PR-167~~ y por la poca visibilidad del lugar, ha sido necesaria la instalación de un semáforo que controla el tráfico en el único carril disponible para el flujo vehicular.

Es importante destacar que, a pesar de que el deslizamiento de terreno sito en el kilómetro 7 ~~de la carretera estatal PR-167~~ se encuentra sobre la jurisdicción del municipio de Naranjito, el Municipio Autónomo ~~municipio autónomo~~ de Comerío ha procurado brindar servicios para acondicionar y brindar atención de emergencia que garantice el movimiento del tránsito en el área, toda vez que son los residentes de Comerío quienes se ven más afectados ~~se ven~~ por los atascamientos de tráfico del lugar.

Incuestionablemente, los problemas de deslizamiento en el área ~~el kilómetro 7 de la carretera estatal núm. PR-167~~ representan una problemática de seguridad para los miles de familias que transitan por el lugar, toda vez que la frecuencia de los accidentes alcanza, al menos, una preocupante regularidad. Es pertinente destacar que, en múltiples ocasiones, el municipio de Comerío ha presentado alternativas y soluciones para atender esta situación, incluyendo la conceptualización de un semi-túnel que evite que las rocas que se desprendan de la montaña obstruyan la vía y que canalice tales desprendimientos ~~de,~~ manera segura, hacia las laderas del río La Plata.

no Casi seis ~~(6)~~ años después de que se averiara la carretera ~~estatal núm. PR-167~~, ni el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) ni la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) del Estado Libre Asociado de Puerto Rico han llevado a cabo las gestiones urgentes y necesarias para reparar la carretera y acondicionarla para su óptimo uso. Lo anterior, a pesar de estar vigente una asignación federal ~~asignado~~ de aproximadamente ~~quinientos millones de dólares (\$500,000,000)~~ para obras y mejoras en carreteras estatales. Entre los asuntos de particular urgencia, ~~destacamos~~ destaca la necesidad de proveer mejor señalización y mayor iluminación; de garantizar el continuo funcionamiento del semáforo actualmente en uso; de instalar equipo para evitar y mitigar futuros deslizamientos, así como otras medidas de infraestructura apremiantes para garantizar la seguridad de quienes transitan por la carretera estatal.

Esta Asamblea Legislativa reconoce el derecho de todos los comerieños y naranjiteños, así como de los demás viandantes y visitantes, de transitar por vías seguras y confiables. Por tal razón, y a través de esta Resolución Conjunta, se le solicita al DTOP y a la ACT ~~solicitamos al Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la Autoridad de Carreteras~~ cumplir con su ineludible deber ministerial de brindar

adecuando mantenimiento, atención y reparación a las carreteras estatales bajo su jurisdicción.

Por las razones antes expuestas, esta Asamblea Legislativa entiende *necesario* ~~necesaria~~ y apremiante ~~la comendar~~ *encomendar* al DTOP y a la ACT Departamento de Transportación y Obras Públicas y a la ~~Autoridad de Carreteras~~ a llevar a cabo su responsabilidad ministerial para trabajar la reparación del kilómetro 7 de la carretera estatal PR-167, adoptando con ello un nuevo resguardo para salvaguardar el uso seguro del tramo y una garantía de fiscalización justa y eficiente en beneficio de una gesta pública diligente y transparente.

~~RESUÉLVASE POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES~~ RESUÉLVASE POR LA

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 290
- 1 Sección 1.- Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas del
 - 2 ~~Estado Libre Asociado de Puerto Rico~~ y a la Autoridad de Carreteras y Transportación a
 - 3 tomar acción inmediata, coordinada y urgente para reparar las pésimas condiciones del
 - 4 kilómetro 7, hectómetro 7.2 al 7.3, de la carretera ~~estatal~~ PR-167, sita en jurisdicción del
 - 5 municipio de Naranjito, y garantizar el libre tránsito y la seguridad de quienes recorren
 - 6 dicha vía.
 - 7 Sección 2.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después
 - 8 de su aprobación.