

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

SENADO

19^{na.} Asamblea
Legislativa



5^{ta.} Sesión
Ordinaria

CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA MARTES, 9 DE MAYO DE 2023

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|---|--|--|
| P. del S. 228 (Por el señor Neumann Zayas) | SALUD (Segundo Informe) (Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título) | <p>Para crear la <u>enmendar el artículo 2.25, inciso (c) de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para añadir en el subinciso 24, la Enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa; "Ley de Acceso a Pacientes con Enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa", a los fines de facilitar el acceso a los servicios públicos ofrecidos por las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico, así como sus municipios y entidades privadas que reciban fondos públicos; enmendar el Artículo 1 y 4, añadir un Artículo 5 y renombrar el actual Artículo 4 como Artículo 6 de la Ley 51-2001, a los fines de ordenar a agencias, corporaciones públicas y entidades privadas permitir acceso a servicios sanitarios a las personas antes descritas, ordenar al Departamento de Salud a desarrollar e implementar un reglamento del procedimiento para la expedición de la tarjetas de identificación, que incluya foto del paciente; un procedimiento para la expedición de tarjetas de identificación a personas con la enfermedad y establecer la obligación de crear un sistema de "fila de servicio expreso"; y para otros fines relacionados.</u></p> |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|--|---|--|
| <p>P. del S. 1069</p> <p><i>(Por la señora Rosa Vélez y el señor Dalmau Santiago)</i></p> | <p>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos)</i></p> | <p>Para crear la “Ley para Fomentar la Adquisición de un Vehículo Eléctrico en Puerto Rico”, a los fines de que sea política pública del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico promover la adquisición de “Electric Vehicle” (EV), “Plug-in Hybrid Electric Vehicle” (PHEV) y “Battery Electric Vehicle” (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles; y para otros fines relacionados.</p> |
| <p>P. del S. 1094</p> <p><i>(Por el señor Villafañe Ramos – Por Petición)</i></p> | <p>EDUCACIÓN, TURISMO Y CULTURA</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos y en el Decrétase)</i></p> | <p>Para añadir un nuevo inciso (55) al Artículo 1.03 del Capítulo I de la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como “Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 2.17 al Capítulo II de la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como “Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico”, a los fines de visibilizar y reconocer a la profesión del Trabajo Social en las escuelas; y para otros fines relacionados.</p> |
| <p>R. C. del S. 214</p> <p><i>(Por los señores Vargas Vidot y Zaragoza Gómez)</i></p> | <p>SALUD; Y DE BIENESTAR SOCIAL Y ASUNTOS DE LA VEJEZ</p> <p>(Informe Conjunto) <i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Resuélvese y en el Título)</i></p> | <p>Para ordenar a la Administración de Seguros de Salud (ASES), <u>a la Oficina de Medicaid de Puerto Rico adscrita al Departamento de Salud</u>, al Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda que procedan a realizar <u>los trámites para</u> las correspondientes enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del gobierno federal, a los fines de prevenir que los aumentos al salario mínimo no excluyan</p> |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|---|--|---|
| R. C. del S. 391 | HACIENDA, ASUNTOS FEDERALES Y JUNTA DE SUPERVISIÓN FISCAL | automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas participantes de los programas de beneficencia social administrados por estos departamentos y agencias; y para otros fines relacionados. |
| <i>(Por el señor Dalmau Santiago)</i> | <i>(Con enmiendas en el Decrétase)</i> | Para asignar al “Fondo de Asistencia de Emergencia Municipal”, creado al amparo de la Ley 96-2018 y administrado por el Departamento de Hacienda, la cantidad de quinientos sesenta y dos millones de dólares (\$562,000,000), provenientes de la <i>Public Law 117-58</i> , conocida como <i>Infrastructure Investment and Jobs Act</i> , con el fin de llevar a cabo los propósitos que se describen en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; facultar para la contratación de tales obras; autorizar el pareo de fondos reasignados; y para otros fines. |
| R. del S. 42 | ESPECIAL PARA EL MONITOREO LEGISLATIVO DEL PROGRAMA DE EDUCACIÓN ESPECIAL DEL DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN | Para crear la “Comisión Especial para la Monitoría Legislativa del Programa de Educación Especial del Departamento de Educación” del Senado de Puerto Rico; disponer sobre su funcionamiento; determinar su composición, deberes, facultades y responsabilidades; y para decretar otras disposiciones complementarias. |
| <i>(Por el señor Dalmau Santiago y la señora Santiago Negrón)</i> | <i>(Decimosegundo Informe Parcial)</i> | |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|---|--|--|
| R. del S. 647 | GOBIERNO | Para ordenar a la Comisión de Gobierno del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre en qué etapa se encuentra el informe de aumento del precio del café que se establece por la Ley 222-2008, que faculta al Secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor, a realizar cada cinco (5) años una revisión en el precio del café, por recomendaciones establecidas en el Comité constituido por ley, y para otros fines relacionados. |
| <i>(Por el señor Ruiz Nieves, la señora González Huertas y los señores Rivera Schatz y Dalmau Santiago)</i> | <i>(Primer Informe Parcial)</i> | |
| R. del S. 716 | ASUNTOS INTERNOS | Para ordenar a la Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la actual política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico relacionada con identificar y cuantificar la población existente de pacientes diagnosticados con algún tipo de demencia, la accesibilidad y cantidad de los servicios públicos y privados necesarios para atenderles y tratarles, como también, el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos que cobijan a esta población; y para otros fines relacionados. |
| <i>(Por la señora Rosa Vélez)</i> | <i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos y en el Resuélvese)</i> | |
| P. de la C. 294 | INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA | Para crear la “Ley para la Integración de Sistemas Tecnológicos del Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Publicas <u>Públicas</u> ”, con el fin de establecer, conjuntamente con con el apoyo y asistencia de la Puerto Rico Innovation and Technology Service (PRITS), un sistema de seguridad integrado en las vías públicas de Puerto Rico, mediante la instalación de tecnología en las plazas de peaje y en las estaciones de señales de control de tráfico y la utilización de la |
| <i>(Por el representante Cruz Burgos)</i> | <i>(Segundo Informe) (Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i> | |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|---|---|--|
| <p>P. de la C. 1276</p> <p><i>(Por el representante Varela Fernández)</i></p> | <p>DE LO JURÍDICO</p> <p><i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decrétase y en el Título)</i></p> | <p>tecnología “Dedicated Short-Range Communication”, utilizada en los sellos de AutoExpreso e interconectarlo con los sistemas de emergencia de la Policía de Puerto Rico, para que en caso de la comisión de un delito que involucre la búsqueda de un vehículo, dicho sistema alerte a las autoridades en tiempo real por donde el mismo transitó y de ese modo se facilite la captura de un sospechoso o el esclarecimiento de algún delito; y para otros fines <i>relacionados</i>.</p> |
| <p>P. de la C. 1578</p> <p><i>(Por los representantes González Mercado, Rodríguez Aguiló, Méndez Núñez, Morales Díaz, Hernández Montañez, Morey Noble, Román López, Ortiz Lugo, Díaz Collazo, Peña Ramírez, del Valle Correa, Franqui Atilés y Hernández Concepción)</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 22.02 y 23.08 de la Ley <i>Núm.</i> 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, a los fines <i>de</i> ampliar a quince (15) días el término que tendrá el usuario de AutoExpreso para recargar su cuenta sin recibir una multa administrativa por no pagar el importe del peaje sin balance; establecer que la penalidad por no recargar durante ese periodo de quince (15) días será una multa fija de quince (15) dólares, en lugar de una por cada infracción; disponer que dicha multa fija no estará atada a la cantidad de veces que se rebasaron peajes sin balance durante el</p> |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|--------|----------|---|
| | | <p>transcurso de esos quince (15) días; establecer que las multas expedidas en virtud del Artículo 22.02 previo a la vigencia de esta Ley, serán condonadas y no podrán ser cobradas; disponer que los alcances de esta Ley dejarán sin efecto de forma inmediata cualquier disposición reglamentaria aplicable del Departamento de Transportación y Obras Públicas que esté en contravención con el pago, penalidades y violaciones aquí establecidas para el sistema de peaje electrónico AutoExpreso; y para otros fines relacionados.</p> |

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{ra}. Asamblea
Legislativa

4^{ta}. Sesión

Ordinaria

TRAMITADO POR EL SENADO PR
RECIBIDO EN EL SENADO PR
NOV 22 2022 15:45

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 228

SEGUNDO INFORME POSITIVO

15 de octubre de 2022

ORIGINAL

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Salud del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación del Proyecto del Senado 228 con las enmiendas en el entirillado que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto de Senado 228 propone crear la "Ley de Acceso a Pacientes con Enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa", a los fines de facilitar el acceso a los servicios públicos ofrecidos por las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, así como sus municipios y entidades privadas que reciban fondos públicos; establecer un procedimiento para la expedición de tarjetas de identificación a personas con la enfermedad y establecer la obligación de crear un sistema de "fila de servicio expreso"; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La declaración de propósitos comienza definiendo la enfermedad de Crohn. Según se indica, es una afección caracterizada por un proceso inflamatorio crónico del tracto intestinal que puede afectar cualquier parte del tracto digestivo desde la boca hasta el ano. La Pieza Legislativa expone que de acuerdo con el *American Society of Colon and Rectal Surgeons*, el origen de esta enfermedad se concentra en una causa inmunológica o bacteriana y aunque no es contagiosa, tiene una ligera tendencia genética.

La Pieza Legislativa planteó en la declaración de propósitos que esta afección puede afectar cualquier área intestinal. Por ello, los síntomas pueden variar en los pacientes, entre los síntomas más comunes se encuentran; cólicos, dolor abdominal, diarrea, fiebre, pérdida de peso e hinchazón. Según se expone en la Exposición de Motivos, estos síntomas dificultan el acceso en cuanto al tiempo de espera se refiere de estos pacientes cuando van a solicitar servicios proveídos por el Estado.

Por otra parte, en la Exposición de Motivos se expone información de la enfermedad colitis ulcerosa, se plantea que la colitis ulcerosa manifiesta situación similar a las antes mencionada. Según se indica, la colitis ulcerosa es una enfermedad intestinal inflamatoria que causa inflamación y úlceras en la membrana que recubre el recto y el colon. Entre los síntomas más comunes se menciona el dolor abdominal y diarrea con sangre. La Pieza Legislativa informa que la mayoría de las personas con esta condición experimentan momentos de necesidad urgente de defecar y dolor abdominal con retortijones.

Por todo lo antes expuesto, la Asamblea Legislativa con el propósito de visibilizar los asuntos de salud que aquejan los sectores vulnerables y mejorar el acceso a servicios gubernamentales, propone crear la "Ley de Acceso a Pacientes con Enfermedades de Crohn y Colitis Ulcerosa". Se propone por medio de esta ley crear una "fila de servicio expreso" para atender esta población.

ALCANCE DEL INFORME

La Comisión de Salud del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, según dispone la regla 13 del Reglamento del Senado, tiene la función y facultad de investigar, estudiar, evaluar, informar, hacer recomendaciones, enmendar o sustituir aquellas medidas o asuntos que estén comprendidos, relacionados con su jurisdicción o aquellos que le sean referidos.

Con el propósito de cumplir con esta responsabilidad para con esta medida legislativa, la Comisión de Salud del Senado solicitó a las siguientes agencias memoriales explicativas, para la consideración y estudio del P. del S. 228, a saber: Departamento de Salud; Defensoría de Personas con Impedimentos; Fundación Esther Fundación Esther A Torres pro-Enfermedades Inflamatorias del Intestino (FEAT); y el Departamento de Justicia. Asimismo, la Comisión recibió memorial explicativo del Líder Comunitario Hailand Manuel Rosario Méndez. Al momento de redactar este informe la Comisión se encontraba en espera de la respuesta por parte del Departamento de Justicia.

De igual forma, la Comisión realizó una Vista Pública el martes, 29 de junio de 2021 en el Salón Miguel A. García Méndez en el horario 10:00 am hasta las 12:00 pm., para la consideración y estudio del P. del S. 228. Para la Vista Pública se contó con la participación de los siguientes deponentes;

1. Sr. Hailand Manuel Rosario Meléndez, Líder Comunitario de San Juan y Exempleado Público
2. Dra. Esther A. Torres, Presidenta de la Fundación Esther A. Torres
3. Dra. Edna I. Dolz Sotomayor, Administradora Interina de la Secretaría Auxiliar de Salud Familiar, Servicios Integrados y Promoción de Salud (SASFSIPS) Departamento de Salud de Puerto Rico
4. Lcdo. José A. Montalvo, representante de la Defensoría de Personas con Impedimentos.

Contando con la mayoría de los comentarios solicitados y las expresiones realizadas en la Vista Pública, la Comisión suscribiente se encuentra en posición de realizar su análisis respecto al Proyecto del Senado 228.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El Proyecto del Senado 228 tiene como finalidad crear la "Ley de Acceso a Pacientes con Enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa", a los fines de facilitar el acceso a los servicios públicos. Por medio de esta medida la Pieza Legislativa pretende que se establezca un procedimiento para la expedición de tarjetas de identificación a personas con la enfermedad y establecer la obligación de crear un sistema de "fila de servicio expreso".

Según lo expresado por los grupos de interés consultados, presentamos un resumen de sus planteamientos y recomendaciones.

Departamento de Salud

El **Departamento de Salud**, por conducto de su Secretario, Dr. Carlos R. Mellado López, presentó su endoso al Proyecto del Senado 228. El Dr. Mellado condicionó su apoyo a que se asignen fondos económicos para su implementación. Expresó que luego de evaluar la medida y contar con la posición de la Secretaria Auxiliar de Salud Familiar, Servicios Integrados y Promoción de la Salud del Departamento de Salud, están en la disposición de presentar su posición y recomendaciones.

En primer lugar, el Secretario presentó información sobre la enfermedad de Crohn (EC) y la Colitis Ulcerosa (CU). Según informó en su memorial explicativo, estas enfermedades causan inflamación en los intestinos (enfermedad inflamatoria intestinal o EII) y pueden causar artritis o inflamación en las articulaciones. Según planteó, se estima que el 30% y el 50% de los pacientes con enfermedad inflamatoria intestinal también sufren afectación articular.

De acuerdo con lo expuesto por el Dr. Mellado el origen exacto de la enfermedad Crohn se desconoce. Explicó que es una afección que se presenta cuando el sistema

inmunitario del propio organismo ataca por error y destruye el tejido corpóreo saludable (trastorno autoinmunitario). A esto añadió que la enfermedad de Crohn puede manifestarse a cualquier edad, sin embargo, es más frecuente en personas entre los 15 y los 35 años.

El galeno expone que los factores que juegan un papel en este padecimiento son;

- Los genes y los antecedentes familiares (las personas que son blancas o de ascendencia judía europea están en mayor riesgo)
- Los factores ambientales
- Tendencia del cuerpo a reaccionar en forma exagerada a bacteria normales en los intestinos
- Tabaquismo

Por otro parte, aunque avalan la medida, planteó que se debe asignar fondos para ejecutar el fin de la medida. El Secretario indicó que para que el Departamento de Salud cree una tarjeta de identificación para estos pacientes sería necesario crear un registro electrónico, tener equipo tecnológico, personal adiestrado para manejo de registro y creación de tarjetas, materiales para crear la tarjeta y espacio privado para atender a los pacientes.

De igual forma, planteó las siguientes interrogantes y las que recomienda clarificar en la medida:

- ¿Qué personal estará a cargo de crear el formulario que debe llenar el cirujano, en este caso el gastroenterólogo?
- ¿Quién va a llenar el formulario en aquellos casos que hayan sido diagnosticados previo a la aprobación del proyecto?
- ¿Qué personal estará a cargo de la creación e implantación del reglamento?

Finalmente, el Secretario expresó que el Proyecto del Senado 228, *“es una buena iniciativa si se subsanan a las interrogantes antes expuestas y si se logra crear la tarjeta sin que represente costos adicionales o en su lugar se asigne fondos para esto”*.

La portavoz de la Departamento de Salud, la Dra. Edna I. Dolz Sotomayor, en la vista pública, además de darle lectura a su ponencia, respondió preguntas de los Senadores presentes. A preguntas de los Senadores la doctora no pudo ofrecer información referente al presupuesto del Departamento de Salud ni de los costos aproximados que representaría para el Departamento de Salud el proveer las tarjetas de identificación a esta población. Asimismo, tampoco pudo proveer un número aproximado de pacientes de Crohn y colitis ulcerosa en Puerto Rico. No obstante, expresó que podrían hacer un análisis para obtener dicha información. En respuesta a preguntas del Presidente de la Comisión y Senador Rubén Soto Rivera, la doctora informó que la persona encargada para realizar estas identificaciones para los pacientes, en términos académicos, posee un cuarto año y es la única persona que expedía dichas

identificaciones. Además, informó que anualmente se expiden 600 tarjetas de identificación.

Departamento de Traspotación y Obras Públicas

La Sra. Eileen M. Vélez Vega en representación del **Departamento de Traspotación y Obras Públicas**, presentó su endoso al P. del S. 228, con recomendaciones embozadas. Expresó que de aprobarse el mismo ~~realizarían~~ los cambios necesarios para el fiel cumplimiento del proyecto. Además, expresó que el Departamento está comprometido en asistir a toda población vulnerable y en ofrecerles un servicio digno y efectivo al momento de realizar trámites en las corporaciones públicas.

En coincidencia con otros sectores, sugirió trabajar el asunto concernido en el P. del S. 228, por medio de una enmienda a la Ley 22-2000, según enmendada, "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico". Especificó que esta enmienda podría realizarse en el Artículo 2.25, en donde se establece todo lo relacionado a la expedición de permisos autorizados a estacionar en áreas designas para personas con impedimentos. De igual forma, sugirió examinar la posibilidad de enmendar la Ley 297-2018, *supra*, para atemperarla a lo propuesta en el proyecto de ley.

Defensoría de las Personas con Impedimentos

 Por su parte, la **Defensoría de las Personas con Impedimentos**, representado por su Defensor, el Sr. Gabriel E. Corchado Méndez, no presentó una postura categórica referente al P. del S. 228. En primer lugar, expresó que coincidían con lo expuesto en la Exposición Motivos. Sin embargo, señaló que *"ya existe una legislación que provee tarjetas de identificación para personas con impedimentos, a ser expedidas por el Departamento de Salud (Ley 107-1998) válidas para personas que presenten impedimentos, que afecten una o más de las funciones del diario vivir, según se expresa en el formulario de solicitud para la misma que provee el Departamento"*.

El Sr. Corchado continua su escrito informado que la Ley Uniforme sobre Filas de Servicios Expreso y Cesión de Turnos de Prioridad (Ley 297-2018), de igual forma establece que las personas con cualquier impedimento certificadas por el Departamento de Salud tendrán turno preferente sobre las demás personas sin impedimentos a la hora de recibir servicios en agencias gubernamentales. Dicho esto, el Defensor planteó que:

no es necesario señalar expresadamente como impedimento la condición de Crohn para ser acreedor de la identificación de personas con impedimentos de la Ley 107, supra, ni para ser merecer de turno referente bajo la ley 297, supra, a menos que la legislación propuesta sea para enmendar una ley anterior con una enumeración taxativa y excluyente de condiciones.

Para esto ofreció como ejemplo las condiciones para rótulos removibles bajo el artículo 2.25 de la Ley 22-2000, según enmendada, "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico". Explicó que en este caso la condición de Crohn no está dentro de las 23 condiciones enumeradas que cualifican para el rotulo removible.

En conclusión, el Sr. Corchado expresó lo loable de la medida, no obstante, entiende que el actual estado de ordenamiento jurídico lo hace innecesario. Explicando que la definición de "impedimentos" abarca todas aquellas condiciones que impidan la realización de una o más actividades del diario vivir, incluyendo el Crohn.

El Lcdo. José A. Montalvo, portavoz de la Defensoría de las Personas con Impedimentos, expresó en su ponencia en la vista pública que, coincide con el Líder Comunitario, Hailand Manuel Rosario, en cuanto a crear una identificación "especial" para los pacientes de Crohn o Colitis Ulcerosa, expresando que esto sería un riesgo que podría violentar la confidencial del paciente. Según explicó, aunque entiende la importancia que tiene el accesibilizar y agilizar los servicios gubernamentales para esta población, entiende que estos pacientes se pueden incluir como personas elegibles para la identificación que ya provee el Departamento de Salud bajo la Ley 107-1998, *supra*. Asimismo, expresó que deben incluirse bajo la Ley 22-2000, *supra*, para ser elegibles para el rotulo removible.

Continuando esta línea, el licenciado Montalvo expresó la importancia que amerita el atender la problemática existente referente a los estacionamientos para las personas con impedimentos y el fraude que se realiza con la mal utilización de los rótulos removibles. Por ello, ofreció como sugerencia darle una mirada a esta situación y buscar de qué forma se puede trabajar, para que así el servicio que se persigue por medio de este rotulo removible tenga el impacto que se persigue.

Fundación Esther A Torres pro-Enfermedades Inflamatorias del Intestino (FEAT)

La Dra. Esther A. Torres, Presidenta de la **Fundación Esther A Torres pro-Enfermedades Inflamatorias del Intestino (FEAT)**, quien también es catedrática en Medicina del Recinto de Ciencias Médicas y Directora del Centro para Enfermedades Inflamatorias del Intestino de la Universidad de Puerto Rico, presentó su endoso al Proyecto del Senado 228.

La doctora en su escrito expuso información sobre las Enfermedades Infamatorias Intestinales (por sus siglas, EII), que incluyen la enfermedad de Crohn y la colitis ulcerosa. Explica que estas se caracterizan por un proceso de inflamación persistente en diferentes áreas del sistema gastrointestinal. Según indicó estas condiciones están en aumento en Puerto Rico y en la última década la prevalencia se ha cuadruplicado.

Explicó que los síntomas más comunes son dolor abdominal, diarreas, sangrado intestinal, pérdida de peso y retraso en el crecimiento. A esto añade que, durante recaídas, la diarrea puede ser severa e incapacitante, con urgencia e incontinencia. En coincidencia con la Exposición de Motivos expone que la condición puede asociarse con manifestaciones en otros sistemas tales como artritis, problemas visuales y lesiones en la piel. Además, pueden tener anemia, malnutrición, ansiedad, depresión y falta de energía.

Continúa su escrito informando que *"una tercera parte de los pacientes con colitis ulcerosa requieren una cirugía y tienen una ostomía temporera o permanente (sacar el intestino a la pared abdominal para evacuar, llamado por el público "tener una bolsita"); más de la mitad de los de Crohn requieren una cirugía de resección de intestino, algunos con ostomía, y el 10% tienen una ostomía permanente"*. La Dra. Torres, expresó que el impacto de estas condiciones crónicas, complejas e incurables en la vida de los pacientes es incalculable. A esto añade que los síntomas y manifestaciones físicas, y el impacto psicosocial de estas reducen la calidad de vida significativamente. Dentro de las dificultades que esta población enfrenta mencionó; dificultades en la escuela y el trabajo, pérdida de productividad, discrimen, aislamiento social y limitación en el acceso a servicios de salud de calidad. La Presidenta planteó que la colitis ulcerosa y la enfermedad de Crohn interfieren con las tareas del diario vivir, pueden causar discapacidad episódica (temporera) o permanente, por ello, según expuso, están comprendidas y protegidas por el *Americans with Disabilities Act* (ley ADA).

La Presidenta expresó que apoyan todo proyecto dirigido a mejorar la calidad de vida de los puertorriqueños. Añadió que el P. de S. 228 es una oportunidad para aliviar una necesidad imperiosa que presentan estos pacientes durante la recaída de su enfermedad, que es el acceso urgente al servicio sanitario.

La Dra. Torres explicó que la Ley 51-2001 ordena a todas las agencias y corporaciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y que ofrecen servicios directos al ciudadano, a que diseñen y adopten un sistema de "fila de servicio expreso" para beneficiar a las personas con impedimentos, según certificadas por el Departamento de Salud, así como a personas de sesenta años o más debidamente identificadas con tarjeta o cualquier otra prueba expedida por autoridad estatal. Explicó que la certificación médica requerida para la solicitud de identificación como persona con impedimentos por el Departamento de Salud utiliza la definición amplia de incapacidad basada en la afectación de las funciones básicas, sin detallar ni limitar a condiciones específicas, lo cual refleja la definición de la ley ADA (*Americans with Disabilities Act*).

Continuando esta línea, la doctora mencionó que esta ley no contempla el acceso rápido al servicio sanitario. Por ello, informó que en Estados Unidos hay varios estados que han aprobado alguna variante de *Ally's Law*, conocida también como *Restroom Access Act* o *Crohn's and Colitis Fairness Act* para que personas con condiciones médicas e

identificación legítima puedan utilizar el servicio sanitario de empleados en casos de urgencia en un establecimiento público.

Por todo lo antes expuesto, la Presidenta sugiere que en el P. de S. 228 se apruebe una enmienda para incluir el acceso al servicio sanitario con prioridad, insertando esto como un nuevo Artículo 5 y renumerando los artículos subsiguientes a 6 y 7. La Dra. Torres, sugiere se incorpore el siguiente nuevo Artículo 5:

Las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico y sus municipios, así como establecimientos y entidades privadas que reciban público y tengan facilidades sanitarias para sus empleados, permitirán a cualquier persona que se encuentra en sus predios usar dicha facilidad durante horas laborables, aun cuando dicha facilidad normalmente no está accesible al público, bajo las siguientes condiciones:

- a. la persona solicitando su uso padece de Crohn, colitis ulcerosa, síndrome de intestino irritable con diarrea, tiene una ostomía o cualquier otra condición que requiera acceso inmediato al servicio sanitario*
- b. no hay acceso inmediato a un servicio sanitario público*
- c. el servicio sanitario de empleados no está localizado en un área que presente riesgo de salud o seguridad al solicitante*

Finalmente, la Presidente expresó su disposición para colaborar con la Comisión de Salud con el propósito de mejorar la calidad de vida de los puertorriqueños con enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa.

Durante la vista pública la Dra. Torres, a preguntas del Senador Ramón Ruiz Nieves, informó que, aunque no existe un registro de la población de personas con la enfermedad de Crohn, expresó que su fundación ha provisto 6,000 tarjetas de identificación en todo Puerto Rico. Sin embargo, mencionó que el número de pacientes debe ser mucho mayor. Según explicó la tarjeta de identificación firmada por el gastroenterólogo solicita acceso rápido al servicio sanitario, basada en la ley ADA. A esto añadió, que la tarjeta que FEAT provista a los pacientes a través del gastroenterólogo no tiene poder de ley, explicando que la ley ADA no aplica a organizaciones no gubernamentales. Es por esto por lo que, la doctora Torres, recomienda que el P. de S. 228 se apruebe con una enmienda para incluir el acceso al servicio sanitario con prioridad.

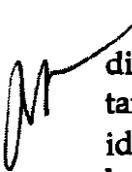
Hailand Manuel Rosario Meléndez

La Comisión recibió un escrito vía correo electrónico por parte del Sr. Hailand Manuel Rosario Meléndez, quien se identificó como líder comunitario en San Juan. Su escrito fue dirigido a expresar que hubo un error en la redacción del Proyecto del Senado 228. El Sr. Rosario expresó, refiriéndose a la medida;

No es para establecer un carnet de impedidos especial para paciente de Crohn y Colitis Ulcerativa, sino que es para que se les provea a estos pacientes de ambas condiciones el carnet de impedidos regular promovido por el CESCO y el Departamento de Salud, incluyendo estacionamiento pues son personas impedidas y con incapacidad.

El Líder comunitario indicó que establecer un carnet u identificación especial como se promueve en la medida viola el derecho a la privacidad de estos pacientes, lo que su vez, representa una violación a la Ley HIPPA. En su escrito enfatizó en la importancia de tener presente que esta población *"no pueden retener las ganas de ir al baño como otras personas y las mismas son muy dolorosas y sangrientas más otros evacuan"*. A esto añadió que ha sido testigo de eventos en agencias gubernamentales donde pacientes con estas condiciones han presentado situaciones que les han provocado sentimiento de vergüenza y ansiedad, lo cual según expresó, se hubiera evitado si esta población contara con el *"carnet de impedidos"*.

Por lo antes expuesto, solicito se enmiende el proyecto con el fin de que se les provea a esta población el *"carnet de impedidos regular con todos sus beneficios"* y la identificación ofrecida por el Departamento de Salud, expresando que promoverá el que esta población tenga una vida digna. Por último, mencionó *"esta solicitud para este proyecto está vigente desde principios del cuatrienio 2016 y estos pacientes siguen siendo discriminados"*.

 El Sr. Rosario presentó su ponencia durante la vista pública, su ponencia fue dirigida a enfatizar que estos pacientes no deberían ser "excluidos" de la ya existente tarjeta de identificación provista por Departamento de Salud. Mencionó que crear una identificación única o especial para esta población dejaría en evidencia su condición a la hora de mostrarla en las agencias.

A estos planteamientos, el Senador Henry Neumann Zayas, expuso que la enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa no es "cualquier" discapacidad. Por ello, enfatizó en mencionar, que la medida estaba dirigida a crear una política pública que este dirigida a agilizar el servicio que reciba esta comunidad. Explicó que las llamadas "filas de servicio expreso", en muchas ocasiones está más "larga" que la fila regular, lo cual no respondería a la necesidad de esta población. Sin embargo, valido la preocupación del Sr. Rosario, en relación con la privacidad del paciente, es por esto, que expresó que la medida debe ser revisada para que atienda la necesidad de la población sin que peligre la confidencialidad.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 del Código Municipal de Puerto Rico, Ley 107-2020, según enmendada, luego de evaluar la medida esta Comisión estima que la aprobación del P. del S. 228, no tendrá impacto fiscal sobre los presupuestos de los municipios, pues no genera obligaciones adicionales en exceso a los ingresos disponibles de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

La Comisión de Salud del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico está a favor de toda medida que persiga hacer justicia social a poblaciones vulnerabilizadas. El Proyecto del Senado 228, es un proyecto que representa accesibilidad justa y digna para una población que presenta una condición de salud que los hace vulnerables y que afecta su la calidad de vida significativamente.



Esta Comisión luego del estudio y análisis realizado entiende que la medida debe ser enmendada. Los pacientes con la enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa deben ser elegibles para obtener la identificación que provee el Departamento de Salud bajo la Ley 51-2001, *supra*, y para obtener el rotulo removible provisto por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), bajo la Ley 22-2000, *supra*.

Acogemos y apoyamos la sugerencia ofrecida por la Fundación Esther A Torres pro-Enfermedades Inflammatorias del Intestino (FEAT). Reconocemos que la población que se pretende atender a través de esta medida tiene la necesidad imperiosa de acceder a los servicios sanitarios con un sentido de mayor urgencia. Por ello, se añade a la medida el beneficio de "acceso a servicios sanitarios", en el decretase se leerá de la siguiente forma;

"Sección 4; Se ordena a que toda agencia, corporación e instrumentalidad del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y sus municipios que tengan baños para el público o su personal, permitir a que toda persona que tenga la tarjeta de identificación expedida por el Departamento de Salud, a usar dicho servicio sanitario, aun cuando el mismo no está accesible al público. Cada agencia será responsable de ofrecer orientación a su personal sobre la necesidad imperiosa que tienen estos pacientes para acceder al baño.

Sección 5- Se ordena al Departamento de Salud a desarrollar e implementar un reglamento del procedimiento para la expedición de las tarjetas de identificación, la cual incluirá foto de la persona que posee el impedimento.

Sección 46.- Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación."

Para la Comisión de Salud del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico es imprescindible visibilizar las diversas manifestaciones que aquejan a los sectores vulnerabilizados de nuestra sociedad. Creemos firmemente que el promover la educación, sensibilidad y concientización, son una herramienta esencial para mitigar las acciones discriminatorias y de exclusión social. Por tanto, realizamos enmienda para ordenar a los patronos, llevar a cabo una orientación a su personal sobre las necesidades de las personas con la enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa. A su vez, con el propósito de promover el uso adecuado y responsable de las tarjetas, se realiza enmienda con el propósito de que toda tarjeta de identificación expedida por el Departamento de Salud posea foto del paciente a quien se le otorgó.

La Comisión entiende que con las enmiendas aquí propuesta se comenzara a hacer justicia social y se atenderán las necesidades imperantes de esta población.

Con relación a los comentarios emitidos por el Departamento de Salud, referente a la asignación de fondos, la Comisión entiende que no es necesaria entendiendo que la agencia ya cuenta con un sistema para la expedición de tarjetas de identificación a personas con impedimentos.

Conforme a lo antes expresado, la Comisión de Salud del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, rinde el Informe Positivo sobre el Proyecto del Senado 228, considerando el propósito meritorio fomentado por esta Medida.

A tenor con lo anterior, la Comisión de Salud del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación del P. del S. 228 con las enmiendas sugeridas.

Respetuosamente sometido.


Rubén Soto Rivera
Presidente
Comisión de Salud

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
GOBIERNO DE PUERTO RICO
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

1^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 228

9 de marzo de 2021

Presentado por el señor *Neumann Zayas*

Referido a la Comisión de Salud

LEY



Para ~~crear la~~ enmendar el artículo 2.25, inciso (c) de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", para añadir en el subinciso 24, la Enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa; "~~Ley de Acceso a Pacientes con Enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa~~", a los fines de facilitar el acceso a los servicios públicos ofrecidos por las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico, así como sus municipios y entidades privadas que reciban fondos públicos; enmendar el Artículo 1 y 4, añadir un Artículo 5 y renombrar el actual Artículo 4 como Artículo 6 de la Ley 51-2001, a los fines de ordenar a agencias, corporaciones públicas y entidades privadas permitir acceso a servicios sanitarios a las personas antes descritas, ordenar al Departamento de Salud a desarrollar e implementar un reglamento del procedimiento para la expedición de la tarjetas de identificación, que incluya foto del paciente; un procedimiento para la expedición de tarjetas de identificación a personas con la enfermedad y establecer la obligación de crear un sistema de "fila de servicio expreso"; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La enfermedad de Crohn es una afección caracterizada por un proceso inflamatorio crónico del tracto intestinal que puede afectar cualquier parte del tracto digestivo desde

la boca hasta el ano. Comúnmente, afecta la porción más baja del intestino delgado o el intestino grueso. De acuerdo con *American Society of Colon and Rectal Surgeons*, en una publicación en su página web, www.fascrs.org, el origen de la enfermedad se concentra en una causa inmunológica o bacteriana y aunque no es contagiosa, tiene una ligera tendencia genética.

Dado a que la afección puede afectar cualquier área intestinal, los síntomas pueden variar de un paciente a otro, siendo los más comunes; cólicos, dolor abdominal, diarrea, fiebre, pérdida de peso e hinchazón. Otros síntomas pueden incluir dolor anal o secreción, lesiones de la piel, abscesos rectales, fisuras y dolor de articulaciones. Dichos síntomas y molestias, dificultan el acceso en cuanto al tiempo de espera se refiere de estos pacientes cuando van a solicitar servicios proveídos por el Estado.

Situación similar ocurre con la colitis ulcerosa, la cual es una enfermedad intestinal inflamatoria que causa inflamación y úlceras en la membrana que recubre el recto y el colon. Los síntomas más comunes son dolor abdominal y diarrea con sangre. Otros síntomas pueden incluir: anemia, cansancio severo, pérdida de peso, pérdida del apetito, hemorragia rectal, llagas en la piel, dolor en las articulaciones, problemas de crecimiento en los niños, entre otros. La mayoría de las personas con colitis ulcerosa experimentan momentos de necesidad urgente de defecar y dolor abdominal con retorcijones.

Esta Asamblea Legislativa en su fiel compromiso de servir al Pueblo de Puerto Rico no claudicará en la lucha que fraguan los sectores más necesitados vulnerabilizados en cuanto al acceso de estos a los servicios gubernamentales y reafirmamos el deber de lograr una mayor visibilidad de los asuntos de salud que aquejan a sectores vulnerables de nuestra sociedad. Es por esto, que consideramos necesario ~~crear~~ la "Ley de Acceso a Pacientes con Enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa" enmendar la Ley 22-2000, supra y la Ley 51-2001, supra, en aras de facilitar el acceso a los servicios públicos ofrecidos por las agencias, corporaciones, instrumentalidades, municipios del Gobierno del Estado

Libre Asociado de Puerto Rico y entidades privadas que reciban fondos públicos; estableciendo la obligación de crear un sistema de "fila de servicio expreso" para atender a esta población y para otros fines relacionados.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 ~~Artículo~~ Sección. 1- Título breve-Permiso de Estacionamiento

2 ~~Esta Ley se conocerá como la "Ley de Acceso a Pacientes con la Enfermedad Crohn y~~
3 ~~Colitis Ulcerosa".~~

4 Se añade un subinciso 24 al inciso (c) Artículo 2.25 Ley 22-2000, según enmendada,
5 conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", con el propósito de añadir la
6 enfermedad de Crohn y colitis ulcerosa, para que lea como sigue;

7 "Artículo 2.25. – Expedición de permisos autorizando estacionar en áreas
8 designadas para personas con impedimentos...

9 El Secretario expedirá permisos para estacionar en áreas designadas para
10 personas con impedimentos en forma de rótulos removibles, a toda persona
11 cuyo impedimento permanente o de duración indefinida le dificulte el acceso
12 a lugares o edificios por estar limitada sustancialmente en su capacidad de
13 movimiento, con sujeción a las siguientes normas:

14 (a) ...

15 (b) ...

16 (c) Podrá solicitar el referido rótulo removible, sujeto a la reglamentación que
17 a tales fines promulgue el Secretario, previa coordinación y consulta
18 directa con el Defensor de las Personas con Impedimentos y tomando en

1 consideración todos los requisitos establecidos por el Health Insurance
 2 Portability and Accountability Act of 1996, Public Law 104-191, toda
 3 persona que tenga una condición física permanente que dificulte
 4 sustancialmente su movilidad de manera permanente o le ocasione
 5 dificultades para ganar acceso libremente a lugares o edificios de manera
 6 permanente, por padecer alguna de las condiciones que se enumeran más
 7 adelante, así como a toda persona que tenga la custodia legal de
 8 dependientes cuya movilidad se vea limitada o cuya condición requiera de
 9 una estrecha supervisión por tener cualquiera de las condiciones que se
 10 enumeran a continuación:

11 (1)...

12 (24) *Enfermedad de Crohn y Colitis ulcerosa*

13 Artículo 2. Turnos de Prioridad.

14 ~~Las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno de Puerto~~
 15 ~~Rico, así como sus municipios y entidades privadas que reciban fondos públicos,~~
 16 ~~garantizarán mediante procedimientos internos la cesión de turnos de prioridad a~~
 17 ~~personas con la enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa.~~

18 Sección 2.- Tarjetas de Identificación.

19 Se enmienda el Artículo 1 y el Artículo 4, se añadir un Artículo 5 y renombra el
 20 actual Artículo 4 como Artículo 6 de la Ley 51-2001, para que lea como sigue:

21 "Artículo 1.- Se ordena a todas las agencias y corporaciones públicas del
 22 Estado Libre Asociado de Puerto Rico que ofrecen servicios directos al

1 ciudadano a que diseñen y adopten un sistema de "fila de servicio expreso"
2 para beneficiar a las personas con impedimentos o con alguna necesidad especial,
3 según certificadas por el Departamento de Salud, así como a personas con
4 edad de sesenta (60) años o más debidamente identificadas con tarjeta con foto
5 o cualquier otra prueba de edad expedida por autoridad estatal.

6 ...

7 Artículo 4.- Toda agencia, corporación e instrumentalidad del Gobierno del Estado
8 Libre Asociado de Puerto Rico y sus municipios que tenga baños para el público o su
9 personal, permitirá el acceso a los mismo de toda persona que tenga la tarjeta de
10 identificación expedida por el Departamento de Salud, a usar dicho servicio sanitario,
11 aun cuando el mismo no está accesible al público. Cada agencia será responsable de
12 ofrecer orientación a su personal sobre la necesidad imperiosa que tienen estos
13 pacientes para acceder al baño.

14 Artículo 5.- El Departamento de Salud desarrollará e implementará un reglamento del
15 procedimiento para la expedición de las tarjetas de identificación.

16 Artículo 6.- Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación."

17 ~~Artículo 3.- Tarjetas de Identificación.~~

18 ~~El Departamento de Salud establecerá un procedimiento para la expedición de~~
19 ~~tarjetas de identificación a personas diagnosticadas con la enfermedad de Crohn y~~
20 ~~Colitis Ulcerosa que así lo soliciten, por un término máximo de hasta cinco (5) años,~~
21 ~~similar al establecido para las personas con impedimento y las personas de edad~~
22 ~~avanzada.~~

1 ~~Artículo 4. Fila de Servicio Expreso.~~

2 ~~Las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno de Puerto Rico, así~~
 3 ~~como sus municipios y entidades privadas que reciban fondos públicos, diseñarán y~~
 4 ~~adoptarán un sistema de "fila de servicio expreso" para beneficiar a las personas~~
 5 ~~con la enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa. Para ser beneficiario de esta "fila de~~
 6 ~~servicio expreso" las personas deberán presentar su tarjeta de identificación expedida~~
 7 ~~por el Departamento de Salud.~~

8 ~~Artículo Sección 53.- Multas Administrativas.~~

9 Toda persona, natural o jurídica que, mediando intención o negligencia, viole
 10 las disposiciones de esta Ley estará sujeto a multas administrativas que no serán
 11 menores de cinco mil (5,000) dólares ni mayores de diez mil (10,000) dólares. Se
 12 delega en la ~~Oficina del Procurador~~ Defensoría de las Personas con Impedimentos
 13 velar por el cumplimiento de las disposiciones de esta ley y la emisión de las multas
 14 correspondientes.

15 ~~El Departamento de Salud establecerá un procedimiento para la expedición de~~
 16 ~~tarjetas de identificación a personas diagnosticadas con la enfermedad de Crohn y~~
 17 ~~Colitis Ulcerosa que así lo soliciten, por un término máximo de hasta cinco (5) años,~~
 18 ~~similar al establecido para las personas con impedimento y las personas de edad~~
 19 ~~avanzada.~~

20 ~~Artículo 4. Fila de Servicio Expreso.~~

21 ~~Las agencias, corporaciones e instrumentalidades del Gobierno de Puerto~~
 22 ~~Rico, así como sus municipios y entidades privadas que reciban fondos públicos,~~

~~1 diseñarán y adoptarán un sistema de "fila de servicio expreso" para beneficiar a las
2 personas con la enfermedad de Crohn y Colitis Ulcerosa. Para ser beneficiario de esta
3 "fila de servicio expreso" las personas deberán presentar su tarjeta de identificación
4 expedida por el Departamento de Salud.~~

5 Artículo Sección 64.- Vigencia.

6 Esta Ley comenzará a regir noventa (90) días después de su aprobación.



ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1069

INFORME POSITIVO

27 de abril de 2023

SENADO DE PUERTO RICO
SECRETARÍA DE ASISTENCIA LEGISLATIVA
27/04/2023
SECRETARÍA DE ASISTENCIA LEGISLATIVA

ESD

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 del Senado 1069**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto del Senado 1069** (en adelante, "**P. del S. 1069**"), busca crear la "Ley para Fomentar la Adquisición de un Vehículo Eléctrico en Puerto Rico", a los fines de que sea política pública del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico promover la adquisición de "Electric Vehicle" (EV), "Plug-in Hybrid Electric Vehicle" (PHEV) y "Battery Electric Vehicle" (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

La electrificación del transporte ha cobrado un impulso significativo en los últimos años, y la legislación estatal desempeña un papel fundamental en los esfuerzos para transformar el sector del transporte. No obstante, según la *U.S. Energy Information Administration*, alrededor del 90% de la energía consumida en el transporte de EE. UU. proviene del petróleo. El sector del transporte también es la principal fuente de

emisiones de gases de efecto invernadero (GHGs, por sus siglas en inglés) en los EE. UU. y representa el 29% de los GHGs del país, según la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés). Aunque las motivaciones entre los formuladores de políticas públicas estatales varían, muchos estados están trabajando para diversificar la combinación de combustibles del sector del transporte y reducir las emisiones, fomentando el uso de combustibles alternativos, incluidos la electricidad, el gas natural, el hidrógeno y los biocombustibles. Para lograr esto, muchos estados han implementado incentivos para promover la adopción de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés), incluidos los vehículos híbridos enchufables (PHEV, por sus siglas en inglés) y los vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés).

 Cuarenta y cinco estados, el Distrito de Columbia y Puerto Rico, brindan ciertos tipos de incentivos para algunos EV y PHEV, ya sea a través de una empresa de servicios públicos específica que opere en el estado o mediante la legislación estatal. Los incentivos van desde créditos fiscales o reembolsos, hasta objetivos de adquisición de flotas, exenciones de pruebas de emisiones o reducciones de tarifas de tiempo de uso de servicios públicos. En el caso de Puerto Rico, la compra de este tipo de vehículos está exenta del pago de arbitrios.

A su vez, el Presidente de Estados Unidos, Joe R. Biden, habilitó una nueva ley en materia de clima, impuestos y salud, donde el gobierno federal se apresta a brindar nuevos incentivos a compradores de EV y PHEV. Esta ley, en la parte pertinente, tiene como propósito incluir un crédito fiscal de hasta \$7,500, que podría utilizarse para financiar la compra de EV y PHEV. No obstante, entre los requisitos de elegibilidad, se encuentra que el automóvil tiene que estar fabricado en Norteamérica. Esto último, ha tenido como consecuencia que, los fabricantes de automóviles aceleren la tarea de encontrar baterías y minerales precedentes de Estados Unidos, Canadá o México.

En Puerto Rico, se creó la Ley 81-2014, conocida como "Ley para el Fomento de los Vehículos Impulsados Mayormente por Electricidad", a los fines de promover la más eficaz conservación de los recursos naturales, así como el desarrollo y aprovechamiento de los mismos para el beneficio general de la comunidad. El propósito consiste en eximir del pago de arbitrios a todo vehículo impulsado mayormente por electricidad y fomentando la eliminación de todo tipo de obstáculo al establecimiento de la infraestructura necesaria para la instalación y uso de estaciones de recarga de vehículos impulsados mayormente por electricidad.

No obstante, el fomentar la adquisición de estos vehículos tiene que estar íntimamente relacionado en que Puerto Rico tenga una infraestructura resiliente y bien distribuida en todos los municipios en aras de que el consumidor no se vea disuadido o impedido en adquirir algún tipo de vehículo eléctrico. Además, de poseer un plan de comunicación efectiva sobre las ventajas de los carros eléctricos, la infraestructura que

se ha estado instalando en Puerto Rico para la recarga de estos automóviles y los incentivos que se han aprobado para la adquisición de estos.

En Puerto Rico, aparecen muy pocas localizaciones para poder recargar un vehículo eléctrico, lo cual es una crítica constante de las personas que aspiran adquirir un EV y PHEV. La mayoría de los vehículos eléctricos del mercado pueden recorrer entre 250 y 300 millas con una sola carga, lo cual es suficiente, excepto para viajes largos, donde se requerirá más planificación para poder encontrar un punto de recarga que se ajuste al automóvil que hayas adquirido. Por tal razón, es menester tener la alternativa de localidades para recargar estos vehículos en distintas partes de Puerto Rico.

Es por todas las razones antes esbozadas, que la Asamblea Legislativa establece como política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, promover la adquisición de "Electric Vehicle" (EV), "Plug-in Hybrid Electric Vehicle" (PHEV) y "Battery Electric Vehicle" (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; y fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Una vez recibida la medida el 28 de octubre de 2022, se solicitaron comentarios al Negociado de Energía de Puerto Rico (NEPR) al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), a la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública y al Departamento de Hacienda. A continuación un resumen de los memoriales recibidos:

Negociado de Energía de Puerto Rico

El Presidente del Negociado de Energía, Edison Avilés Deliz, sometió un memorial explicativo sobre el P. del S. 1069, explicando, en síntesis, apoyar todo lo relacionado para establecer e implementar las acciones necesarias para disminuir la dependencia en los combustibles fósiles. Esbozan que el P. del S. 1069 es un paso en la dirección correcta debido a que promueve la integración de vehículos eléctricos junto con la infraestructura eléctrica requerida para que sea viable para el uso del público.

Es menester señalar que el Negociado de Energía fue creado mediante la Ley Núm. 57-2014 y es el ente independiente especializado encargado de reglamentar, supervisar, fiscalizar y asegurar el cumplimiento con la política pública energética del Gobierno de Puerto Rico. Adicionalmente, como se desprende del memorial explicativo, la Ley Núm. 57-2014 le dispone al Negociado la jurisdicción de:

Fiscalizar la calidad, eficiencia y confiabilidad del servicio eléctrico provisto por cualquier compañía certificada en Puerto Rico para garantizar una red robusta que atienda las necesidades de la isla.

En relación con esto, la Política Pública Energética 2050 de la Ley Núm. 17-2019 establece que se debe reducir la dependencia a los combustibles fósiles desarrollando planes que permitan el establecimiento de una cartera de energía balanceada y óptima basada en el desarrollo de energía renovable para el Sistema Eléctrico de Puerto Rico. Además, el Negociado de Energía menciona que, la Ley Núm. 33-2019, conocida como la Ley de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de Puerto Rico, según enmendada, establece la necesidad de implementar un sistema energético con bajo uso de petróleo. Es por esto por lo que el Negociado de Energía reconoce y está de acuerdo que es prerrogativa de la Legislatura establecer esta política pública.

Departamento de Transportación y Obras Públicas

La Ing. Eileen M. Vélez Vega, Secretaria del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), sometió un memorial sobre el P. del S. 1069 explicando, en síntesis, favorecer la aprobación de la medida. La Autoridad de Carreteras y Transportación, en cumplimiento con los requisitos impuestos por las agencias reguladoras y como subreceptante en Puerto Rico de los fondos bajo el Programa Nacional de Infraestructura para Vehículos Eléctricos (NEVI, por sus siglas en inglés), sometió una propuesta el 13 de mayo de 2022 para la designación de corredores de combustibles alternativos. De igual manera, el 14 de septiembre de 2022 le aprobaron a la ACT su plan para la utilización de los fondos NEVI.

Expone el DTOP que, el NEVI tiene el propósito de construir infraestructura con estaciones de carga para vehículos eléctricos confiable y asequible. La meta de este programa es que para el 2050 la emisión neta de gases de efecto invernadero sea cero. El programa prioriza el sistema interestatal y requiere que cada estación de carga tenga capacidad para que cuatro (4) cargadores-que deberán ser *fast chargers*- estén en función de forma simultánea. En cuanto a esto, el DTOP realizó una evaluación identificando las carreteras PR-22, PR-52 y PR-2 como corredores designados para elaborar las estaciones de carga. En los próximos meses, expone el memorial explicativo que la ACT publicará una solicitud de propuestas (RFP, por sus siglas en inglés) para que entidades interesadas propongan estrategias para la instalación, operación y mantenimiento de estaciones de carga de vehículos eléctricos.

Por tal razón, la ACT expone que el P. del S. 1069 va acorde a los esfuerzos que ya está realizando para cumplir con el plan NEVI para construir una red nacional fiable,

conveniente, asequible y equitativa de infraestructura pública de vehículos eléctricos a lo largo de los corredores de combustibles alternativos ya designados.

Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública

El Presidente de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, Eric G. Delgado Santiago, sometió un memorial explicativo en cuanto al P. del S. 1069, explicando en síntesis avalar la aprobación de la medida. Explican que, el proyecto busca un bienestar común al impulsar el uso de vehículos que utilicen opciones más limpias y menos dañinas al medioambiente. Recomiendan que se realice una campaña de multimedios única por medio de la televisión (canales 6 y 3), radio (Allegro 91.3 FM y 940 AM) y para sus seguidores de las redes sociales y la plataforma (PRTV+)

Proceden a explicar en su memorial sobre una campaña para compartir la experiencia diaria del uso de un vehículo eléctrico asignado a la Corporación. El auto lo utilizarían de manera diaria para gestiones de la corporación, lo pondrán en un lugar visible de la misma y mediante entrevistas grabarían y le contarían al país la experiencia de tener un auto eléctrico. El proyecto lo formularían tipo "reality show" alrededor del auto y la experiencia positiva del usuario. Finalmente, exponen los pasos que tomarían en cuanto a esta campaña:

- Harán reportajes semanales en nuestro noticiario (Notiséis 360) sobre la eficiencia de esta nueva tecnología, las ventajas económicas que ofrece y por qué con su uso protegemos el medioambiente.
- Crearán un programa de una hora con el Departamento de Recursos Naturales sobre la importancia y la necesidad de energía limpia para el planeta.
- Entrevistarán a los miembros de la comisión para plantear los motivos y el por qué esta medida de avanzada es importante para el país.
- Postearán a través de nuestras redes sociales comentarios del usuario del auto destacando las ventajas e instando a la gente a sumarse al equipo de protectores del ambiente.
- Pondrán un "bug" en pantalla compartiendo lo económico que puede ser el auto para que los televidentes se mantengan interesados.
- En un país donde la transportación pública es limitada sabemos que la gente se mueve en sus vehículos propios y es una gran oportunidad para llegarles a través de programas de radio que escucharán en sus vehículos.
- 13 programas de media hora en 940AM a través de 13 semanas y durante los horarios de mayor tráfico y una campaña de concienciación en Allegro 91.3 FM constante sobre el medioambiente y el uso del vehículo.

Departamento de Hacienda

El Lcdo. Ángel L. Pantoja Rodríguez, Subsecretario del Departamento de Hacienda, sometió un memorial explicativo indicando en síntesis que el Artículo 2 de la medida ante nuestra consideración dispone que será política pública del Gobierno de Puerto Rico, entre otros, promover la adquisición de vehículos eléctricos, híbridos enchufables y de batería; crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; así como fomentar la instalación de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustible fósil.

En cuanto al Código de Rentas Internas, la Sección 3030.03 (f)(2) del Código provee una exención del pago total de arbitrios sobre vehículos impulsados mayormente por electricidad. como indican a continuación:

“Sección 3030.03. — Reintegro de Arbitrios sobre Vehículos Impulsados por Energía Alterna o Combinada.

[...]

(f) ...

(1) ...

(2) Se concede una exención total del pago de los arbitrios impuestos por este Subtítulo a los vehículos impulsados mayormente por electricidad, según definidos en el párrafo (2) del apartado (a) de esta Sección. Dicha exención estará disponible hasta el año fiscal en que por primera vez el diez por ciento (10%) del total de los automóviles introducidos del exterior o fabricados en Puerto Rico sean vehículos impulsados mayormente por electricidad. Una vez el Secretario de Hacienda certifique lo anterior la exención dispuesta en este párrafo dejará de estar en vigor”

Del mismo modo, el Departamento señala que, el precitado texto se mantiene en vigor toda vez que, aun no se alcanza el diez por ciento (10%) del total de la exención disponible para los automóviles introducidos del exterior o fabricados en Puerto Rico que sean vehículos impulsados mayormente por electricidad, según lo establece la Sección 3030.03 del Código. Una vez se alcance el referido tope, será necesario enmendar dicha disposición con el propósito de mantener vigente la exención contributiva antes mencionada.

Cabe destacar que la Sección 3030.03 del Código otorgaba un reembolso del pago de arbitrios impuestos a los vehículos de motor impulsados por energía alterna o combinada, según dispuesto en la misma Sección 3030.03 del Código. No obstante, dicho reembolso estuvo vigente hasta el 30 de junio de 2016.

En torno a las declaraciones sometidas al Departamento de Hacienda reclamando la exención del pago de arbitrios sobre vehículos "Plug-In Hybrid" y "Full Electric" establecida en la Sección 3030.03 del Código de Rentas Internas, nuestros récords reflejan un total de 12,170 vehículos declarados e introducidos a Puerto Rico bajo la referida sección.

Para finalizar indican que, en torno al panorama al futuro, y solamente considerando los asuntos dentro del deber ministerial del Departamento, en lo que aquí compete, potenciales beneficios contributivos, es pertinente aclarar que debido a que el incentivo concedido actualmente, a tenor con la Sección 3030.03(f)(2) del Código, estará disponible hasta el año fiscal en que por primera vez se alcance el diez por ciento (10%) del total de los automóviles introducidos del exterior o fabricados en Puerto Rico, impulsados mayormente por electricidad, no tendrían autoridad de extender el incentivo más allá de lo que indica el Código. De este modo, para continuar concediendo tan importante beneficio, se requeriría acción legislativa. Entendiendo la importancia y los beneficios de que la flota de vehículos eléctricos continúe avanzando en Puerto Rico, en particular, por las implicaciones salubristas, cualquier medida futura en torno a este tema debería poder continuar con su trámite legislativo, considerando, a su vez, el principio de neutralidad fiscal que establece el Plan Fiscal.

 En torno a los aspectos sustantivos del beneficio de los vehículos híbridos, damos deferencia al Departamento de Transportación y Obras Públicas, las agencias mencionadas en la propia medida, así como cualquier otra entidad pública y privada con la pericia en los temas adyacentes que esta medida pretende atender.

Vista pública

Del mismo modo, el 30 de marzo de 2023 la Comisión llevó a cabo una vista pública para discutir el P. del S. 1069 en el Salón de Audiencias Roberto "Bobby" Rexach Benítez donde comparecieron el Negociado de Energía de Puerto Rico, representado por la Sra. Lillian Mateo Santos, Comisionada Asociada y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, representado por la Lcda. Annie de Jesús Silva, Ayudante Especial del Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). El Departamento de Hacienda se excusó pero envió su ponencia, la cual fue resumida en la sección anterior.

La vista fue un espacio para discutir las gestiones y los retos que han enfrentado las agencias para la transición del uso de vehículos de motor a vehículos eléctricos. Durante la misma se discutió a detalle el procedimiento que se está trabajando para la implementación de estaciones de carga mediante el plan NEVI. Se aclararon las vías públicas que se estarán implementando dichas estaciones de carga en la primera fase y los fondos que se les fue aprobado en los próximos años. Adicionalmente, se discutió el

efecto que estas estaciones de carga pueden tener en la red eléctrica del País y las medidas consideradas para evitar que se sobrecargue la red. Además, se explicaron los incentivos que se les puede dar a las personas que recarguen sus automóviles fuera de las horas de mayor consumo de electricidad para evitar sobrecargas. En cuanto al costo de la electricidad, el Negociado de Energía explicó que, aun con el precio de esta, el combustible sigue siendo más costoso para los automóviles.

Ahora bien, es menester esbozar las preocupaciones del Negociado sobre las baterías de estos automóviles luego que su vida de uso expira pues, expresan que se debería trabajar política pública que establezca un sistema de reciclaje para las mismas. Adicionalmente, el Departamento de Transportación y Obras Públicas sugirió que la obtención de información sobre la cantidad de automóviles eléctricos en Puerto Rico sea más accesible y haya una recopilación exacta de esta data.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas al título y la exposición de motivos de la medida con el propósito de mejorar la sustancia ortográfica de la misma.

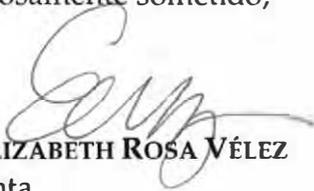
IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

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 del Senado 1069**, 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 ELECTRONICO)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

4^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1069

26 de octubre de 2022

Presentado por la señora *Rosa Vélez* y el señor *Dalmau Santiago*

Coautores las señoras Hau y Trujillo Plumey y el señor Ruiz Nieves

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

LEY

 Para crear la "Ley para Fomentar la Adquisición de un Vehículo Eléctrico en Puerto Rico", a los fines de que sea política pública del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico promover la adquisición de "Electric Vehicle" (EV), "Plug-in Hybrid Electric Vehicle" (PHEV) y "Battery Electric Vehicle" (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La electrificación del transporte ha cobrado un impulso significativo en los últimos años, y la legislación estatal desempeña un papel fundamental en los esfuerzos para transformar el sector del transporte. No obstante, según la *U.S. Energy Information Administration*, alrededor del 90% de la energía consumida en el transporte de ~~EE. UU~~ Estados Unidos proviene del petróleo. El sector del transporte también es la principal fuente de emisiones de gases de efecto invernadero (GHGs, por sus siglas en inglés) en los ~~EE. UU.~~ Estados Unidos y representa el 29% de los GHGs del país, según la Agencia de Protección Ambiental de los Estados Unidos (EPA, por sus siglas en inglés). Aunque

las motivaciones entre los formuladores de políticas públicas estatales varían, muchos estados están trabajando para diversificar la combinación de combustibles del sector del transporte y reducir las emisiones, fomentando el uso de combustibles alternativos, incluidos la electricidad, el gas natural, el hidrógeno y los biocombustibles. Para lograr esto, muchos estados han implementado incentivos para promover la adopción de vehículos eléctricos (EV, por sus siglas en inglés), incluidos los vehículos híbridos enchufables (PHEV, por sus siglas en inglés) y los vehículos eléctricos de batería (BEV, por sus siglas en inglés).

Cuarenta y cinco estados, el Distrito de Columbia y Puerto Rico, brindan ciertos tipos de incentivos para algunos EV y PHEV, ya sea a través de una empresa de servicios públicos específica que opere en el estado o mediante la legislación estatal. Los incentivos van desde créditos fiscales o reembolsos, hasta objetivos de adquisición de flotas, exenciones de pruebas de emisiones o reducciones de tarifas de tiempo de uso de servicios públicos. En el caso de Puerto Rico, la compra de este tipo de vehículos está exenta del pago de arbitrios.

Con el tercer mercado de vehículos eléctricos más grande del mundo, Estados Unidos cuenta con aproximadamente 320,000 nuevos vehículos eléctricos que se vendieron en el 2019. Los datos compilados por *Argonne National Lab* muestran que la participación en el mercado de vehículos eléctricos y la disponibilidad de modelos han aumentado en los últimos años. A medida que crece la cantidad de vehículos eléctricos en las carreteras, también crece la necesidad de estaciones de carga asequibles y convenientes. Los legisladores, tanto estatales como federales, en coordinación con la industria privada, están trabajando rápidamente para expandir la infraestructura de las estaciones de carga. En la actualidad, existen más de 43,000 ubicaciones de estaciones de carga públicas en los ~~EE. UU.~~ Estados Unidos, según ha publicado en su portal de internet el Departamento de Energía de los ~~EE. UU.~~ Estados Unidos.

A partir de julio de 2021, al menos cuarenta y siete estados, así como el Distrito de Columbia ofrecen incentivos para apoyar el despliegue de EV y PHEV e infraestructura de apoyo, ya sea a través de la legislación estatal o incentivos dentro del estado. Entre los incentivos legislativos existentes, se incluyen medidas de incentivos financieros para la compra de vehículos eléctricos, inspecciones de vehículos o exenciones de pruebas de emisiones, incentivos de estacionamiento y reducción en las tarifas de servicios públicos. Las empresas de servicios públicos también ofrecen incentivos, reembolsos y subvenciones para la electrificación del transporte. Uno de los incentivos más comunes son las reducciones de precios para cargar vehículos eléctricos fuera de las horas pico.

gou
Varios estados han implementado incentivos financieros, incluidos créditos fiscales, reembolsos y reducciones de tarifas de registro diseñados para promover la adopción de EV o PHEV. Por ejemplo, el estado de Colorado ofreció un crédito fiscal de \$4,000 hasta 2021 en la compra de vehículos eléctricos livianos, y el estado de Connecticut permite una tarifa de registro vehicular bienal reducida de \$38 para vehículos eléctricos. Los incentivos adicionales incluyen créditos fiscales para la infraestructura de carga eléctrica, subvenciones para proyectos de investigación y tecnología de combustibles alternativos e iniciativas de liderazgo como los requisitos de vehículos de cero emisiones (Zero Emissions Vehicles, ZEV) para las flotas gubernamentales.

Asimismo, el Presidente de Estados Unidos, Joe R. Biden, habilitó una nueva ley en materia de clima, impuestos y salud, donde el gobierno federal se apresta a brindar nuevos incentivos a compradores de EV y PHEV. Esta ley, en la parte pertinente, tiene como propósito incluir un crédito fiscal de hasta \$7,500, que podría utilizarse para financiar la compra de EV y PHEV. No obstante, entre los requisitos de elegibilidad, se encuentra que el automóvil tiene que estar fabricado en Norteamérica. Esto último, ha tenido como consecuencia que, los fabricantes de automóviles aceleren la tarea de encontrar baterías y minerales precedentes de Estados Unidos, Canadá o México.

Por otra parte, las políticas regulatorias estatales integrales que a menudo incluyen la adopción del "Advanced Clean Cars II" del estado de California, también ayudan a impulsar la adopción de EV y PHEV. Además, es menester mencionar que, recientemente California se dispone a usar exclusivamente autos, camionetas y SUV que funcionen con electricidad o hidrógeno para el 2035. Esta medida, por parte de la Junta de Recursos del Aire de California, consistiría en la hoja de ruta más agresiva en los Estados Unidos. Conforme al portal de internet de la *California Air Resources Board*, hasta la fecha, al menos trece estados (California, Colorado, Connecticut, Maine, Maryland, Massachusetts, Nueva Jersey, Nueva York, Oregón, Rhode Island, Virginia, Vermont y Washington), más el Distrito de Columbia, han adoptado los vehículos de bajas emisiones de California. El estado de Virginia promulgó una legislación en marzo de 2021 para adoptar los programas y estándares para los ZEV y "Low Emission Vehicles" (LEV) de California. El estado de Washington, que anteriormente había sido un estado solo de LEV, promulgó una legislación en 2020 que instruía a los reguladores estatales a adoptar los estándares de ZEV; el proceso de elaboración de normas comenzó en junio de 2021. Otros estados como Minnesota, Nuevo México y Nevada, también están trabajando en el proceso regulatorio y es posible que pronto también adopten los estándares de California.

Otros acuerdos multiestatales ofrecen apoyo para el despliegue de vehículos eléctricos. Partiendo de un plan de acción de ZEV de 2014 que se comprometía a tener 3.3 millones de ZEV en las carreteras para 2025, nueve estados desarrollaron un plan de acción de ZEV para 2018-2021, centrado en aumentar la conciencia e incentivos de los consumidores, construir infraestructura y capacitar a los concesionarios de vehículos, entre otras iniciativas. Quince estados (California, Colorado, Connecticut, Hawái, Maine, Maryland, Massachusetts, Nueva Jersey, Nueva York, Carolina del Norte, Oregón, Pensilvania, Rhode Island, Vermont y Washington), también firmaron recientemente un acuerdo multiestatal centrado en aumentar los ZEV en el sector de servicio mediano y pesado, el cual compromete a las jurisdicciones participantes a

alcanzar los objetivos de ventas de ZEV para vehículos nuevos de servicio mediano y pesado del 30% para 2030 y del 100 % para 2050.

Por otra parte, el *Volkswagen's 2016 Clean Air Act Civil Settlement* ha proporcionado una afluencia de fondos para las políticas de electrificación del transporte estatal. El Fondo Fiduciario de Mitigación Ambiental de \$2.7 mil millones está dedicado a compensar las emisiones de diésel de los cincuenta estados, Puerto Rico, el Distrito de Columbia y las tribus, mediante el reemplazo de autobuses escolares, camiones medianos y pesados y otros medios de transporte pesados con diésel por VE y PHVE. El acuerdo también incluye una inversión de \$2 mil millones en infraestructura y promoción de ZEV. Los estados han utilizado estos fondos para ampliar los incentivos y apoyar proyectos de electrificación del transporte. Por ejemplo, Michigan y California están utilizando su parte del fondo para reemplazar los autobuses escolares diésel con vehículos totalmente eléctricos o de combustible alternativo. En 2019, Maine destinó sus fondos a la instalación de equipos de suministro de vehículos eléctricos y, a mediados de 2020, financió con éxito la instalación de varios cargadores de mayor potencia y rapidez.

Los incentivos federales también apoyan el desarrollo y la implementación de alternativas a los vehículos convencionales. Por ejemplo, existe un crédito fiscal federal de \$7,500 por la compra de un vehículo eléctrico nuevo que se aplica además de los incentivos estatales disponibles. Sin embargo, el crédito vence una vez que cada fabricante de automóviles haya vendido 200,000 vehículos calificados. Tesla y General Motors han alcanzado cada uno el límite de 200,000 y sus vehículos ya no son elegibles para el incentivo. Si bien la mayoría de los estados ofrecen algún tipo de incentivo para apoyar la adopción de EV, veintiocho estados, incluidos muchos de los que ofrecen incentivos para EV, tienen leyes que requieren una tarifa de registro especial para los EV y catorce estados imponen una tarifa específica para los PHEV, según reseña Austin Igleheart en el artículo *State Policies Promoting Hybrid and Electric Vehicles*, publicado en el portal de internet del *National Conference of State Legislatures*.

En Puerto Rico, se creó la Ley 81-2014, según enmendada, conocida como “Ley para el Fomento de los Vehículos Impulsados Mayormente por Electricidad”, a los fines de promover la más eficaz conservación de los recursos naturales, así como el desarrollo y aprovechamiento de los mismos para el beneficio general de la comunidad. El propósito consiste en eximir del pago de arbitrios a todo vehículo impulsado mayormente por electricidad y fomentando la eliminación de todo tipo de obstáculo al establecimiento de la infraestructura necesaria para la instalación y uso de estaciones de recarga de vehículos impulsados mayormente por electricidad.

No obstante, el fomentar la adquisición de estos vehículos tiene que estar íntimamente relacionado en que Puerto Rico tenga una infraestructura resiliente y bien distribuida en todos los municipios en aras de que el consumidor no se vea disuadido o impedido en adquirir algún tipo de vehículo eléctrico. Además, de poseer un plan de comunicación efectiva sobre las ventajas de los carros eléctricos, la infraestructura que se ha estado instalando en Puerto Rico para la recarga de estos automóviles y los incentivos que se han aprobado para la adquisición de estos.

En Puerto Rico, aparecen muy pocas localizaciones para poder recargar un vehículo eléctrico, lo cual es una crítica constante de las personas que aspiran adquirir un EV y PHEV. La mayoría de los vehículos eléctricos del mercado pueden recorrer entre 250 y 300 millas con una sola carga, lo cual es suficiente, excepto para viajes largos, donde se requerirá más planificación para poder encontrar un punto de recarga que se ajuste al automóvil que hayas adquirido. Lo anterior ha sido una dificultad, porque muchos automóviles no tienen un enchufe universal, lo cual crea un problema de logística y competencia entre las marcas que afecta al consumidor. La mejor opción es cargar el vehículo en la casa. Sin embargo, se debería poder contar con cargadores públicos o una infraestructura adecuada que facilite la carga de estos en diferentes puntos geográficos a través de todo Puerto Rico.

Para lo anterior, el director ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación, Dr. Edwin González, expresó al periódico el Nuevo Día que designarán corredores de fuentes alternas de combustibles en Puerto Rico, lo cual consiste en el primer paso dentro del plan estatal de implementación de infraestructura de vehículos eléctricos. El plan tiene como propósito, construir una estación con cuatro cargadores entre cada cincuenta millas de los corredores seleccionados. Asimismo, esa determinación, según el Director Ejecutivo, servirá para tener acceso a los fondos asignados bajo el Programa Nacional de Infraestructura para Vehículos Eléctricos (NEVI), que suman los \$7,500 millones incluidos en la ley bipartita de infraestructura que el presidente Biden firmó el año pasado, de cuyo total, Puerto Rico tendrá acceso a \$10 millones por un término de cinco años.

 Los cargadores públicos de vehículos eléctricos siguen siendo escasos en muchas partes de los Estados Unidos, con unas 48,000 estaciones de recarga y 120,000 puertos de carga individuales disponibles, según datos del Departamento de Energía de ~~EE.~~ Estados Unidos. Asimismo, en Puerto Rico existen aproximadamente treinta y nueve conectores en veintisiete localidades. Además, un número cada vez mayor de cargadores públicos ofrece las llamadas estaciones de recarga rápida de corriente continua, que son mucho más rápidas que los cargadores domésticos de nivel 2 y pueden incrementar la carga de un vehículo del 15% al 80% en solo treinta o cuarenta minutos. Sin embargo, la tasa de carga puede variar según el vehículo.

Así las cosas, todavía es incierto si los consumidores de estaciones de recarga en los próximos años elegirán cargar sus vehículos eléctricos en casa, o esperarán utilizar las estaciones públicas o privadas. Independientemente de cual termine siendo la opción más utilizada, es menester tener la alternativa de localidades para recargar estos vehículos en distintas partes de Puerto Rico. Es por esta razón, que esta Asamblea Legislativa entiende necesario que el Gobierno del Estado Libre Asociado tenga como prioridad fomentar la construcción de estaciones de recarga en todos los municipios de

Puerto Rico y realizar una campaña de orientación, en aras de fomentar la adquisición de vehículos eléctricos y cumplir con la política pública de la Ley 81-2014.

Es por todas las razones antes esbozadas, que esta Asamblea Legislativa establece como política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, promover la adquisición de "Electric Vehicle" (EV), "Plug-in Hybrid Electric Vehicle" (PHEV) y "Battery Electric Vehicle" (BEV); crear campañas de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; y fomentar la instalación de estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Artículo 1.- Título.

2 Esta Ley se conocerá y podrá ser citada como "Ley para Facilitar la Adquisición
3 de Vehículos Eléctricos en Puerto Rico".

4 Artículo 2.- Declaración de política pública.

5 Será política pública del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico
6 promover la adquisición de "Electric Vehicle" (EV), "Plug-in Hybrid Electric Vehicle"
7 (PHEV) y "Battery Electric Vehicle" (BEV); crear campañas de orientación sobre las
8 ventajas medioambientales y los incentivos contributivos; fomentar la instalación de
9 estaciones de cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico, a
10 los fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles;
11 y para otros fines relacionados.

12 Artículo 3.- Definiciones.

1 (a) Agencia – significa cualquier departamento, autoridad, junta, comisión,
2 división, oficina, negociado, administración, corporación pública o
3 subsidiaria de esta, o instrumentalidad del Estado Libre Asociado de Puerto
4 Rico, incluyendo cualquiera de sus funcionarios, empleados o sus miembros
5 que actúen o aparenten actuar en el desempeño de sus deberes oficiales,
6 incluyendo los municipios, consorcios y corporaciones municipales.

7 (b) BEV, Battery Electric Vehicle o Vehículos Eléctricos de Batería.

8 (c) Combustibles fósiles - es una sustancia o materia que al combinarse con
9 oxígeno es capaz de reaccionar desprendiendo calor, especialmente las que se
10 aprovechan para producir calor, y proceden de la descomposición natural de
11 la materia orgánica a lo largo de millones de años, como el petróleo, el carbón
12 mineral o el gas natural.

13 (d) GHG, *Green House Gasses* o gases de efecto invernadero.

14 (e) EV, *Electric Vehicles* o Vehículos Eléctricos – vehículos que poseen una batería
15 y un motor eléctrico, en vez de un tanque de gasolina y un motor de
16 combustión interna.

17 (f) PHEV, *Plug-in hybrid electric vehicles* o vehículos híbridos enchufables, los
18 cuales poseen una batería, un motor eléctrico, un tanque de gasolina y un
19 motor de combustión interna.

20 (g) ICE, *Internal Combustion Engine* o vehículos que funcionan con motores que
21 utilizan combustibles fósiles.

1 (h) BEV o *Battery Electric Vehicles* - vehículos eléctricos de batería.

2 (i) ZEV o *Zero Emission Vehicles* – vehículos de cero emisiones.

3 Artículo 4.- Deberes de las agencias.

4 La Autoridad de Carreteras y Transportación y el Negociado de Energía tendrán
5 el deber de realizar todas las gestiones y trámites pertinentes para cumplir con la
6 política pública de promover la adquisición de un vehículo eléctrico y crear campañas
7 de orientación sobre las ventajas medioambientales y los incentivos contributivos
8 disponibles para la adquisición de estos vehículos, así como fomentar la instalación de
9 estaciones cargadores eléctricos públicos en todos los municipios de Puerto Rico a los
10 fines de desincentivar la adquisición de vehículos que utilizan combustibles fósiles.

11 En la consecución de ese fin, es necesaria la promoción y educación por parte del
12 Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, a través de la Autoridad de
13 Carreteras y Transportación, el Negociado de Energía, el Departamento de Educación,
14 la Universidad de Puerto Rico y la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública,
15 quienes establecerán programas integrales y acuerdos colaborativos para realizar una
16 campaña educativa sobre este asunto.

17 Artículo 5.- Acuerdos colaborativos.

18 La Autoridad de Carreteras y Transportación y el Negociado de Energía podrán
19 procurar la cooperación de las agencias federales en los Estados Unidos para ejecutar
20 los mandatos de los artículos que preceden.

21 Artículo 6.- Cláusula de cumplimiento.

1 La Autoridad de Carreteras y Transportación y el Negociado de Energía tendrán
2 que presentar conjuntamente a las Secretarías de ambos Cuerpos de la Asamblea
3 Legislativa de Puerto Rico un informe que acredite en detalle el cumplimiento con lo
4 ordenado en esta Ley, en un plazo no mayor de ciento ochenta (180) días de aprobada
5 esta Ley.

6 Artículo 7.- Separabilidad.

7 Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo,
8 disposición, artículo, inciso o parte de esta Ley fuera anulada o declarada
9 inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto dictada no afectará,
10 perjudicará, ni invalidará el remanente de esta Ley. El efecto de dicha sentencia quedará
11 limitado a la parte de esta que así hubiere sido anulada o declarada inconstitucional. Si
12 la aplicación a una persona o a una circunstancia de cualquier cláusula, párrafo,
13 subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo, disposición, artículo, inciso o parte de esta
14 Ley fuera invalidada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a
15 tal efecto dictada no afectará ni invalidará la aplicación del remanente de esta Ley a
16 aquellas personas o circunstancias en las que se pueda aplicar válidamente.

17 Es la voluntad expresa e inequívoca de esta Asamblea Legislativa que los
18 tribunales hagan cumplir las disposiciones y la aplicación de esta Ley en la mayor
19 medida posible, aunque se deje sin efecto, anule, invalide, perjudique o declare
20 inconstitucional alguna de sus partes, o, aunque se deje sin efecto, invalide o declare
21 inconstitucional su aplicación a alguna persona o circunstancias.

1 Artículo 8.- Vigencia.

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

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1094

INFORME POSITIVO

11 de ^{abril}~~marzo~~ de 2023

RECIBIDO ABR 11 PM 12:44:12

TRÁMITES Y RECORDS SENADO

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Educación, Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, tiene a bien someter a este Alto Cuerpo un informe recomendando la aprobación del P. del S. 1094, con las enmiendas sugeridas en el entirillado electrónico que le acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto del Senado 1081 (P. del S. 1081), persigue añadir un nuevo inciso (55) al Artículo 1.03 del Capítulo I de la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como "Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico"; añadir un nuevo Artículo 2.17 al Capítulo II de la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como "Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico", a los fines de visibilizar y reconocer a la profesión del Trabajo Social en las escuelas; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

Según se desprende de la Exposición de Motivos de la presente pieza legislativa, que en el sistema público y privado de enseñanza en Puerto Rico laboran profesionales del trabajo social, pero lamentablemente la Ley 85-2018, según enmendada, conocida

como la “Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico”, invisibiliza drásticamente a este profesional. La cual no reconoce, ni contempla las funciones, tareas y certificaciones que estos profesionales realizan. Como tampoco, integra su participación en el desarrollo social de los estudiantes dotados y no establece una división de roles entre el rol que realiza un psicólogo y el rol que realiza un trabajador social en la escuela para con estos estudiantes. Por lo que el psicólogo se debe ocuparse de la dimensión cognitiva y psicológica del estudiante dotado, mientras que el trabajador social debe ocuparse de la dimensión social del mismo.

 De igual forma relata, que esta profesión se rige por un código y cánones éticos que fundamentan la acción profesional, anclada en principios y valores asociados a la dignidad de las personas y los pueblos, la liberación y emancipación, la democracia, la integridad, la justicia social, los derechos humanos, la equidad, entre otros. A su vez, se inserta en distintos escenarios laborales, como: el escenario forense, clínico, individual, familiar, grupal, comunitario, administrativo y escolar. Este último es de vital importancia, ya que el profesional del trabajo social es parte esencial en el desarrollo de los niños y jóvenes a lo largo de la educación primaria y secundaria.

Es por tal razón, que el profesional del trabajo social escolar es imprescindible en la escuela y es punta de lanza en la prestación de servicios especializados a nivel individual, familiar y académico. De igual modo, el profesional del trabajo social tiene la preparación académica, las destrezas y competencias, así como la injerencia de trabajar con poblaciones particulares, como: estudiantes dotados, con diversidad funcional, víctimas de maltrato, acoso escolar, entre otras. Por lo que es necesario visibilizar a este profesional y dar a conocer su rol protagónico y esencial en la búsqueda del mejor desarrollo de la niñez y la juventud en Puerto Rico.

Dentro de sus funciones indica la pieza legislativa, está el iniciar el proceso de cernimiento, trabajar con los problemas de salud física y mental del estudiantado, ofrecer

apoyo académico dentro y fuera del salón de clases, realizar consultas con maestros, familias y administradores, realizar entrevistas, brindar asesoramiento, realizar intervenciones terapéuticas individuales y grupales según sea requerido, entre otras. Es necesario que se conozcan todas estas funciones, se establezcan por ley y se le otorgue el respeto, la competencia y responsabilidad que estos profesionales requieren. Por lo que es necesario que esta Asamblea Legislativa reconozca las funciones y certificaciones profesionales que aporta al sistema educativo el profesional del trabajo social.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión de Educación, Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, en su deber de analizar la medida ante su consideración, tuvo a bien evaluar la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como "*Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico*", la Carta Circular Núm. 023-2021-2022 que establece la "*Política Pública sobre la Organización y el Funcionamiento del Programa de Trabajo Social Escolar*" y la Descripción del Puesto (DE-16) Trabajador Social Escolar; entre otros.

Al mismo tiempo, esta honorable Comisión en virtud de cumplir con su deber de evaluar e investigar todos los componentes concernientes a esta medida, le solicitó sus comentarios al Departamento de Educación (DE) y al Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico. A continuación, se presenta un resumen de los comentarios ofrecidos por las organizaciones antes mencionadas, según fueron recibidos, como parte de la evaluación de la medida ante nuestra consideración.

COMENTARIOS

COLEGIO DE PROFESIONALES DEL TRABAJO SOCIAL EN PUERTO RICO

En su ponencia escrita, el Colegio de Profesionales del Trabajo Social de Puerto Rico (*en adelante* CPTSPR), representado por su presidente, Dr. Larry Emil Alicea

Rodríguez, coincide en lo planteado en la Exposición de Motivos del P. del S. 1094, al exponer que el trabajo social escolar como esencial en el desarrollo de la niñez y jóvenes a lo largo de la educación primaria y secundaria. Y de igual manera, certificar que cada profesional de trabajo social tiene la preparación académica, las destrezas y competencias para trabajar con poblaciones particulares.

Por otro lado, en su ponencia el CPTSPR indicó concurrir con lo estipulado en el artículo 2.17 del proyecto de ley respecto a especificar los objetivos y funciones del trabajo social escolar. Además, con la definición del trabajador(a) social escolar. Sin embargo, propusieron el enmendar el cuarto párrafo de la exposición de motivos, la cual dice: *"Como parte de las funciones de este profesional, se encuentran: iniciar el proceso de cernimiento, trabajar con los problemas de salud física y mental"* ... y sustituir por la frase de *"trabajar con los problemas de salud física y mental"* por *"atender o promover el bienestar físico y socioemocional del estudiantado..."*. Esto respondiendo a la preocupación de profesionales del trabajo social escolar respecto a la claridad entre los roles entre disciplinas. Considerando los aspectos antes señalados, el CPTSPR apoya el proyecto de ley PS 1094.

DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN

El Secretario del Departamento de Educación, Lcdo. Eliezer Ramos Parés, en su representación, indicó en su memorial explicativo que la aspiración del DE es que el estudiante se desarrolle de manera integral, por lo que promueve una educación de excelencia de manera que los estudiantes estén preparados para enfrentar los retos que presenta la sociedad moderna. A su vez, recalcó que de la Ley 85, supra, se desprende la importancia que tiene para la educación el bienestar físico, social, emocional y psicológico. De hecho, uno de los principios esenciales de la agencia es que los estudiantes sean "educados de forma integral, atendiendo sus intereses y velando por satisfacer sus necesidades particulares. Lo que incluye el velar por su bienestar físico, emocional y mental. El DE persigue, además, que los estudiantes sean conscientes de la necesidad de

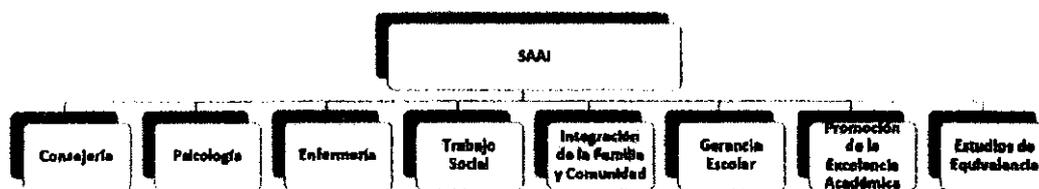
mantener una buena condición física y valor de la vida, incluyendo la integración de profesionales del área psicológica, hasta donde los recursos del Estado lo permitan; como también la promoción de estilos de vida saludables y campañas de prevención del contagio de enfermedades y del suicidio.

Por otro lado, Ramos Parés indicó, que el DE ha realizado acuerdos con profesionales de la salud y entidades afines, de forma que contribuyan a alcanzar este fin. A su vez, hizo mención en su ponencia que desde el 2017, el DE ha incrementado las iniciativas y programas dirigidos a el bienestar socioemocional y psicológico de los estudiantes. Respondiendo a un reenfoque de las ramas legislativa y ejecutiva en cuanto a las estrategias para atender la salud mental de los estudiantes, factor sumamente importante en el desarrollo del estudiante. Esta necesidad se hizo aún más palpable con los retos que trajeron los huracanes Irma y María (y en meses más reciente, el huracán Fiona), la serie de terremotos que ocurrieron en el área suroeste de la isla, y el lidiar con una situación sin precedente en el mundo moderno: la pandemia por COVID-19. Sin embargo, como consecuencia de esta serie de eventos, en ocasiones, traumantes, el DE ha tenido acceso a una serie de fondos para la respuesta y manejo de estas emergencias. Estas subvenciones han permitido que el DE, por primera vez en la historia de la agencia, pueda contar con un equipo de profesionales para colaborar en el desarrollo socioemocional, personal, interpersonal, psicológico y familiar, entre otros aspectos.

La Secretaría Auxiliar de Apoyo Integrado (*en adelante, la SAAI*), adscrita a la Subsecretaría para Asuntos Académicos y Programáticos del DE, colabora en la formación del estudiante mediante el desarrollo de valores, una conciencia inspirada en la automotivación, y en promover una buena salud física y socioemocional. La SAAI fomenta buenas relaciones interpersonales, liderazgo y el servicio comunitario, como elementos fundamentales para el desarrollo de los estudiantes. Y examina los programas de servicios al estudiante mediante un sistema efectivo, de respuesta rápida, basado en la toma de decisiones para la solución de los problemas más apremiantes que afectan el

aprendizaje del estudiantado. La SAAI ofrece una serie de servicios y recursos educativos y de prevención, a los estudiantes, sus familias o encargados, y el resto de la comunidad escolar. De igual modo, efectúa estrategias (como el marco de un modelo biopsicosocial) para apoyar la adquisición de conocimiento y destrezas sociales que mejoren la calidad de vida del estudiantado.

La SAAI tiene varias subdivisiones (o componentes) que se encargan de sus programas, respectivamente. A continuación, se ilustra su organigrama:



Con relación al P. del S. 1094, y lo concerniente al Programa de Trabajo Social Escolar (*en adelante, el PTSE*). La Exposición de Motivos resume y resalta la importancia de los trabajadores sociales (*en adelante, el TS*) pero argumenta que la Ley 85, supra:

1. No reconoce ni contempla las funciones de los TS.
2. No integra la participación de los TS con los estudiantes dotados.
3. No diferencia entre el rol de los TS en contraste con los psicólogos.

Sin embargo, si bien la Ley 85, supra, no define el término "trabajador social escolar", su participación e importancia en la gestión educativa y la comunidad escolar es imprescindible. En su ponencia el DE indicó, que el PTSE es una parte integral e indispensable del departamento. Por lo que dentro de su Política Pública busca que el PTSE estructure, organice y encamine las funciones y los servicios que se les ofrecerán a los estudiantes, según sus necesidades. De esta forma, se garantiza la obtención de resultados sobre el funcionamiento del programa. Esto contemplado en la Carta Circular

núm. 023-2021-2022 en la que se recoge la “Política Pública sobre la Organización y el Funcionamiento del PTSE y el documento DE-16 describe las funciones de los TS (*ver anejos*).

Dicho lo anterior, el proyecto en epígrafe propone incluir, entre las definiciones de la Ley 85, supra, una que describe el “*Trabajador Social Escolar*”. Además, el proyecto añade un nuevo artículo 2.17 para incluir las funciones que debe realizar el trabajador social escolar, y el requisito de certificación. Este último, es parte ya de los procesos con los que cualquier aspirante a fungir como trabajador social debe cumplir. Por lo que el DE recomienda que la descripción de funciones, sean acordes a los objetivos y procesos ya establecidos por el PTSE en la Carta Circular Núm. 23-2021-2022 y recogidos en la descripción del puesto del formulario DE-16. De adoptarse estas recomendaciones, el DE no tiene mayor reparo en que se apruebe el proyecto de epígrafe, siempre y cuando no requiera cambios a las operaciones del DE ni impacte, negativamente, el presupuesto de la agencia.

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 Educación, Turismo y Cultura certifica que la pieza legislativa bajo análisis no impone una obligación económica en el presupuesto de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

Luego de evaluar todos los elementos concernientes a la presente medida, esta honorable Comisión de Educación, Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, entiende pertinente y meritorio el reconocer las funciones y certificaciones profesionales que aporta al sistema educativo el profesional del trabajo social, así como el integrar su participación en beneficio del desarrollo social de los estudiantes dotados.

Por todo lo antes expuesto, la **Comisión de Educación, Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico**, previo estudio y consideración, recomienda a este Honorable Cuerpo Legislativo la **aprobación del Proyecto del Senado 1094, con las enmiendas sugeridas en el entirillado electrónico que se acompaña.**

Respetuosamente sometido,


ADA I. GARCÍA MONTES
Presidenta
Comisión de Educación, Turismo y Cultura

ENTIRILLADO ELECTRONICO ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 1094

14 de diciembre de 2022

Presentado por el señor *Villafañe Ramos*

(Por petición de William Edgardo Robles Torres)

Referido a la Comisión de Educación, Turismo y Cultura

LEY

Para añadir un nuevo inciso (55) al Artículo 1.03 del Capítulo I de la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como "Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico"; añadir un nuevo Artículo 2.17 al Capítulo II de la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como "Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico", a los fines de visibilizar y reconocer a la profesión del Trabajo Social en las escuelas; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



La profesión del trabajo social en Puerto Rico es una que ha existido desde principios del siglo 20 y ha servido como vehículo para educar, asistir en las necesidades, proveer servicios especializados y ser parte de la transformación de la vida de los individuos, grupos, familias y comunidades a los que asiste. Esta profesión se rige por un código y cánones éticos que fundamentan la acción profesional. De igual forma, se ancla en principios y valores asociados a la dignidad de las personas y los pueblos, la liberación y emancipación, la democracia, la integridad, la justicia social, los derechos humanos, la equidad, entre otros. A su vez, se inserta en distintos escenarios laborales, como: el escenario forense, clínico, individual, familiar, grupal, comunitario, administrativo y escolar. Este último es de vital importancia, ya que el profesional del

trabajo social es parte esencial en el desarrollo de los niños y jóvenes a lo largo de la educación primaria y secundaria.

En el sistema público y privado de enseñanza puertorriqueño laboran profesionales del trabajo social, pero lamentablemente la Ley 85-2018, según enmendada, conocida como la "Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico", invisibiliza drásticamente a este profesional. Y no reconoce, ni contempla las funciones, tareas y certificaciones que estos profesionales realizan. A su vez, no integra su participación en el desarrollo social de los estudiantes dotados y no establece una división de roles entre el rol que realiza un psicólogo y el rol que realiza un trabajador social en la escuela para con estos estudiantes. El psicólogo se debe ocuparse de la dimensión cognitiva y psicológica del estudiante dotado, mientras que el trabajador social debe ocuparse de la dimensión social del mismo.

El profesional del trabajo social escolar es imprescindible en la escuela y es punta de lanza en la prestación de servicios especializados a nivel individual, familiar y académico. Por otro lado, el profesional del trabajo social tiene la preparación académica, las destrezas y competencias, así como la injerencia de trabajar con poblaciones particulares, como: estudiantes dotados, con diversidad funcional, víctimas de maltrato, acoso escolar, entre otras. Es necesario visibilizar a este profesional y dar a conocer su rol protagónico y esencial en la búsqueda del mejor desarrollo de la niñez y la juventud en Puerto Rico.

Como parte de las funciones de este profesional, se encuentran: iniciar el proceso de cernimiento, ~~trabajar con los problemas de salud física y mental~~ atender o promover el bienestar físico y socioemocional del estudiantado, ofrecer apoyo académico dentro y fuera del salón de clases, realizar consultas con maestros, familias y administradores, realizar entrevistas, brindar asesoramiento, realizar intervenciones terapéuticas individuales y grupales según sea requerido, entre otras. ~~Es necesario que se conozcan todas estas funciones, se establezcan por ley y se le otorgue el respeto, la competencia y responsabilidad que estos profesionales requieren.~~

Por tanto, es necesario que esta Asamblea Legislativa reconozca las funciones y certificaciones profesionales que aporta al sistema educativo el profesional del trabajo social. Y de igual forma que se integre su participación en beneficio del desarrollo social de los estudiantes dotados.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.— Se añade un nuevo inciso (55) al Artículo 1.03 del Capítulo I de la
2 Ley 85-2018, según enmendada, conocida como “Ley de Reforma Educativa de
3 Puerto Rico”, para que lea como sigue:

4 “Artículo 1.03 — Definiciones.

5 A efectos de esta Ley, los siguientes términos tendrán el significado que se
6 expresa a continuación:

7 1. ...

8 ...

9 55. *Trabajador Social Escolar: aquella persona que haya completado su programa*
10 *profesional como trabajador social, obtenga la certificación del Estado y la misma esté vigente.*
11 *Los hallazgos, sugerencias y recomendaciones que realice este profesional deberán ser*
12 *considerados prioritariamente en la prestación de los servicios educativos para los estudiantes*
13 *dotados, con diversidad funcional y aquellos que se encuentran en la corriente regular dentro*
14 *del ambiente escolar. Este profesional se ocupará de la dimensión social de los estudiantes.*

15 [55.] 56. *Transición...*

16 [56.] 57. *Tercer Sector...*”

1 Sección 2.— Se añade un nuevo Artículo 2.17 al Capítulo II de la Ley 85-2018,
2 según enmendada, conocida como “Ley de Reforma Educativa de Puerto Rico”, para
3 que lea como sigue:

4 “CAPÍTULO II: SISTEMA DE EDUCACIÓN PÚBLICA

5 Artículo 2.01

6 ...

7 *Artículo 2.17.— Profesional del Trabajo Social Escolar; Funciones; Certificación.*

8 *El profesional del trabajo social escolar es fundamental para contribuir al propósito de las*
9 *escuelas en proporcionar un entorno adecuado para la enseñanza, el aprendizaje y el logro de*
10 *las competencias en un ambiente seguro. El mismo cuenta con un grado académico en esta*
11 *disciplina y es licenciado por el Estado para ejercer sus funciones. En el ámbito de la*
12 *educación, el trabajador social escolar tiene como objetivos: (a) aportar conocimientos,*
13 *destrezas, competencias y habilidades únicas al sistema escolar y al equipo interdisciplinario*
14 *de servicios estudiantiles; (b) ser el vínculo entre el hogar, la escuela y la comunidad en la*
15 *prestación de servicios directos e indirectos a estudiantes, familias y personal escolar para*
16 *promover y apoyar el desarrollo académico de los estudiantes, así como su éxito social; (c)*
17 *trabajar mediante un enfoque basado en los derechos humanos y la justicia social; (d) trabajar*
18 *con todas las necesidades, intereses y problemas sociales del estudiante, su familia y el*
19 *ambiente.*

20 *El profesional del trabajo social escolar ~~tendrá las siguientes funciones: (1) iniciará el~~*
21 *~~proceso de cernimiento de los estudiantes, (2) trabajará problemas de salud física y mental del~~*
22 *~~estudiantado, (3) ofrecerá apoyo académico dentro y fuera del salón de clases, (4) realizará~~*

1 ~~consultas con maestros, familias y administradores, (5) coordinará los servicios necesarios~~
 2 ~~para lograr su acción profesional, (6) realizará referidos a la comunidad o a entidades públicas~~
 3 ~~o privadas para la consecución de logros y servicios, (7) realizará las entrevistas necesarias al~~
 4 ~~identificar una situación socioemocional de índole académico, familiar, social y de salud~~
 5 ~~mental, (8) brindará asesoramiento, (9) realizará intervenciones terapéuticas individuales y~~
 6 ~~grupales según sea requerido, entre otras funciones." desempeñará las funciones~~
 7 determinadas bajo la organización y el funcionamiento del Programa de Trabajo Social
 8 Escolar del Departamento de Educación o cualquier otra normativa establecida a los efectos,
 9 que enumere las funciones relacionadas con los estudiantes, los padres, madres o encargados,
 10 el personal escolar y las funciones administrativas del puesto.

11 Sección 3.— Cláusula de Supremacía.

 12 Las disposiciones de esta Ley prevalecerán sobre cualquier otra disposición de
 13 ley que no estuviere en armonía con lo aquí establecido, sea una ley especial o
 14 general.

15 Sección 4.— Cláusula de Cumplimiento.

16 Se autoriza al Departamento de Educación y cualquier otra agencia,
 17 departamento o instrumentalidad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a crear,
 18 enmendar o derogar cualquier reglamentación vigente para cumplir con el propósito
 19 en esta Ley.

20 Sección 5.— Cláusula de Separabilidad.

21 Si cualquier ~~el~~ cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo,
 22 ~~disposición, sección, subsección, título, capítulo, subcapítulo, acápite o~~ parte de esta

1 Ley fuera anulada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a
2 tal efecto dictada no afectará, perjudicará, ni invalidará el remanente de esta Ley. El
3 efecto de dicha sentencia quedará limitado a la ~~eláusula, párrafo, subpárrafo,~~
4 ~~oración, palabra, letra, artículo, disposición, sección, subsección, título, capítulo,~~
5 ~~subcapítulo, acápite~~ o parte *específica* de esta que así hubiere sido anulada o
6 declarada inconstitucional. Si la aplicación a una persona o a una circunstancia de
7 cualquier ~~eláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, artículo, disposición,~~
8 ~~sección, subsección, título, capítulo, subcapítulo, acápite~~ o parte de esta Ley fuera
9 invalidada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal
10 efecto dictada no afectará ni invalidará la aplicación del remanente de esta Ley a
11 aquellas personas o circunstancias en que se pueda aplicar válidamente. Es la
12 voluntad expresa e inequívoca de esta Asamblea Legislativa que los tribunales hagan
13 cumplir las disposiciones y la aplicación de esta ley en la mayor medida posible,
14 aunque se deje sin efecto, anule, invalide, perjudique o declare inconstitucional
15 alguna de sus partes, o aunque se deje sin efecto, invalide o declare inconstitucional
16 su aplicación a alguna persona o circunstancia. Esta Asamblea Legislativa hubiera
17 aprobado esta Ley sin importar la determinación de separabilidad que el Tribunal
18 pueda hacer.

19 Sección 6.— Vigencia.

20 Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

5^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 214

INFORME POSITIVO CONJUNTO

28 de ~~enero~~ ^{abril} de 2023

RECIBIDO ABR 28 PM 4:38:02
TRAMITES Y RECORDS SENADO

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Salud y la Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez del Senado de Puerto Rico, recomiendan a este Alto Cuerpo, la aprobación de la Resolución Conjunta del Senado 214, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

Para ordenar a la Administración de Seguros de Salud (ASES), al Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda que procedan a realizar las correspondientes enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del gobierno federal, a los fines de prevenir que los aumentos al salario mínimo no excluyan automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas participantes de los programas de beneficencia social administrados por estos departamentos y agencias; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

En la Exposición de Motivos de la medida que nos ocupa, se indica que durante la consideración de la Ley 47-2021, conocida como "Ley de Salario Mínimo de Puerto Rico", en la Asamblea Legislativa se atendió la preocupación que existe sobre el posible efecto del aumento en el salario mínimo sobre las ayudas de beneficencia social en Puerto Rico. Por tal razón, anticiparon el efecto que pudiesen tener los aumentos de salario mínimo en los programas de beneficencia social si la Rama Ejecutiva no solicitaba oportunamente una enmienda a los planes estatales del gobierno federal para que los aumentos no excluyeran automáticamente a los cientos de miles beneficiarios en Puerto Rico.

La Asamblea Legislativa entiende imperativo ordenar a la ASES, al Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda, que realicen enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del gobierno federal. La medida tiene como propósito que los aumentos de salario mínimo, según la Ley 47-2021, *supra*, no provoquen que los ciudadanos sean inelegibles para programas de beneficencia social a causa de los aumentos de salario mínimo en los años 2022 a 2024. Entre las más importantes ayudas se encuentran: el acceso a servicios de salud bajo el Plan de Salud del Gobierno (Plan Vital), el acceso al Plan de Asistencia Nutricional (PAN) y servicios de vivienda administrados por el Departamento de la Vivienda.

ALCANCE DEL INFORME

La Comisión de Salud del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, según dispone la regla 13 del Reglamento del Senado, tiene la función y facultad de investigar, estudiar, evaluar, informar, hacer recomendaciones, enmendar o sustituir aquellas medidas o asuntos que estén comprendidos, relacionados con su jurisdicción o aquellos que le sean referidos.

Cumpliendo con la responsabilidad de esta medida legislativa, la Comisión de Salud del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, peticionó Memoriales Explicativos a la Administración de Seguros de Salud, Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda. Además, la Comisión de Salud del Senado recibió un memorial explicativo de la Asociación de Constructores de Puerto Rico. Al momento de realizar el análisis de la pieza legislativa, la Comisión contó con todos los memoriales solicitados. La Comisión suscribiente se encuentra en posición de realizar su análisis respecto al R.C. del S. 214.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Esta Resolución Conjunta busca prevenir que los aumentos al salario mínimo excluyan automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas de poder ser partícipes de los programas de beneficencia social administrados por los referidos departamentos y agencias.

Según lo expresado en los Memoriales Explicativos recibidos, se presenta un resumen de sus planteamientos y recomendaciones.

Administración de Seguros de Salud

La Administración de Seguros de Salud (ASES), representada por su director ejecutivo, **Lcdo. Jorge E. Galva**, sometió un Memorial Explicativo sobre el R. C. del S. 214. En su escrito expone que da deferencia a la opinión del Departamento de Salud y la Oficina

Medicaid y se hizo disponible para trabajar en conjunto de ser necesaria una nueva enmienda al Plan Estatal de Medicaid.

El Lcdo. Galva indicó que entienden el meritorio propósito de la medida, sin embargo, el nivel de indigencia que indica la elegibilidad de los beneficiarios al Plan de Salud Vital es establecido por los Centros de Servicios Medicare y Medicaid (CMS). Destacó que se ha estado trabajando con atemperar el Federal Poverty Level (FPL) de Puerto Rico a las exigencias del programa Medicaid, (Puerto Rico Poverty Level, PRPL) al 85%. Asimismo, señaló que para lograrlo se debe presentar a CMS la enmienda al Plan Estatal de Medicaid y obtener la aprobación del gobierno federal.

Expuso que para que se puedan hacer enmiendas al plan estatal, de forma que el nivel de pobreza cambie de acuerdo con los nuevos estándares de salario mínimo en Puerto Rico, la Oficina de Medicaid adscrita al Departamento de Salud, que es la oficina encargada de determinar la elegibilidad al Plan Vital, deberá iniciar el proceso de actualizar y enmendar el Plan Estatal.

Departamento de la Familia

La Dra. Carmen Ana González Magaz, secretaria del **Departamento de la Familia**, sometió un Memorial Explicativo en representación de dicha agencia. En su escrito expone que el Departamento de la Familia está en cumplimiento con el fin de la Resolución Conjunta del Senado 214 por lo que favorece su aprobación.

En su memorial presenta una breve descripción de la Administración de Desarrollo Socioeconómico de la Familia (ADSEF) del Departamento de la Familia y sus programas fundamentales, Programa de Asistencia Nutricional (PAN) y Programa de Ayuda Temporal a Familias Necesitadas (TANF).

Continúa su escrito informando sobre la determinación de elegibilidad e indicando que se basa en ciertos requisitos que se toman en consideración, entre los cuales se encuentra que si tienen menores entre cinco (5) y diecisiete (17) años, sometan evidencia de que estudian; evidencia de sus recursos económicos, ingresos, propiedad mueble e inmueble; en los casos que aplique, documentos que acrediten incapacidad total, transitoria o permanente, entre otros. Conforme a la reglamentación vigente del programa, al determinar la elegibilidad de los participantes todo ingreso es tomado en consideración para determinar elegibilidad, a menos, que sea expresamente excluido.

La Secretaria informó que la ADSEF, sometió el 1 de diciembre de 2021 una enmienda al Plan Estatal de Operaciones con la intención de ajustar las guías de deducciones al evaluar la elegibilidad de los participantes que trabajan. De esa manera, el aumento en salario mínimo no afectaría los beneficios que dichos participantes reciben de los programas. Dicha enmienda se sometió al USDA, Food and Nutrition Service (FNS), Mid-Atlantic Regional Office. Esta fue aprobada y está en vigor.

Administración de Desarrollo Socioeconómico de la Familia
Departamento de la Familia

En conjunto con el memorial del Departamento de la Familia, el Sr. Alberto E. Fradera, Vázquez, administrador de la **Administración de Desarrollo Socioeconómico de la Familia (ADSEF)**, proveyó información sobre la enmienda y su actualización en el Plan Estatal de Operaciones de PR NAP FY 2022. En el escrito no exponen una posición categórica a favor o en contra de la medida, sin embargo, presentaron las enmiendas propuestas a fin con lo establecido en la medida que nos ocupa.

El Plan Estatal de Operaciones PR NAP FY 2022 incluye la revisión de las tablas de elegibilidad de ingresos máximos de los participantes y las deducciones resultantes de la aprobación de la Ley de PR 47 (PL-47) del 21 de septiembre de 2021, conocida como "Ley del Salario Mínimo de Puerto Rico". El PL-47 autoriza un aumento escalonado en el salario mínimo estatal dentro de un período de tres (3) años. El estatuto tiene como objetivo promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de la clase trabajadora, mientras proporciona justicia salarial.

Para aplicar los ajustes salariales escalonados, ADSEF ha asignado las tablas de ingresos máximos actuales de NAP y las posibles deducciones para determinar el ingreso neto del participante y la elegibilidad de los beneficios. Con estas modificaciones, ADSEF abordaría la necesidad apremiante de brindar apoyo a aquellos participantes que puedan no ser elegibles una vez que se implementen los aumentos del salario mínimo en Puerto Rico.

La regulación establece una deducción por ingresos devengados del 50% del ingreso total hasta un máximo de \$600.00. ADSEF propone aumentar el límite de deducción a \$900.00 en 2022 y \$ 1,000.00 en 2023, la deducción de \$ 1,000.00 también se considera en 2024. Se propone aumentar la deducción fija de \$100.00 a \$184.00 a partir de 2022 para todos los hogares. Este cambio establece la deducción fija en el mismo nivel de la deducción fija SNAP utilizada por los estados.

Mediante varios análisis, se observó que aumentar el límite de la deducción por ingresos devengados y aumentar la deducción fija no es suficiente para mantener a un participante dentro de los niveles de elegibilidad. Por lo tanto, ADSEF estudió la posibilidad de modificar el Ingreso Neto Máximo utilizado para determinar la elegibilidad de ingresos. Para lograr una transición gradual, se sugiere aumentar el límite máximo de ingresos netos en aproximadamente \$60.00 en los años 2022 y 2023. Esto llevaría el límite de ingresos netos a \$673.00 en 2022 y \$739.00 en 2023. Con esta última enmienda, los participantes en el PAN podrían mantener sus beneficios mientras se incorporan a la fuerza laboral en un camino estable.

Departamento de la Vivienda

El Lcdo. William O. Rodríguez Rodríguez, secretario del **Departamento de Vivienda**, sometió un memorial explicativo en representación de dicha agencia. En su escrito, no expone una postura categórica a favor o en contra de la R. C. del S. 214.

El Secretario resaltó que el Plan Estatal que prepara el Departamento de la Vivienda y el Plan Anual de su agencia adscrita, la Administración de Vivienda Pública (AVP) no atiende el tema de cómo se fijan los criterios de elegibilidad a los diferentes programas que administran. Esto se trata de una determinación que realiza "Housing Urban Development" (HUD, por sus siglas en inglés), sin el insumo de las entidades que reciben sus fondos. En ese sentido, la propuesta de enmendar el plan de Vivienda no logrará el objetivo de la medida. Ahora bien, reconoce que el problema es real y merece urgente atención.

Por otra parte, indicó que lograr que los residentes de vivienda pública alcancen la autosuficiencia económica es una meta prioritaria de la AVP. Ahora bien, esta tarea se dificulta por lo que se conoce como el abismo de beneficios o "benefits cliff effect". Es decir, los beneficios sociales que recibe un participante se reducen en la medida que sus ingresos aumentan. Esta condición aplica de igual manera a todos a los programas de Vivienda y AVP, ya que los límites de ingreso para determinar elegibilidad los establece HUD y son mandatorios para nuestras agencias.

Los programas de HUD están dirigidos principalmente a familias en desventaja económica, la cual se determina a base del ingreso mediano, ajustado al tamaño de la familia y el área geográfica. De igual manera, el ingreso es un factor de elegibilidad determinante para muchos de los programas de recuperación que el Departamento de Vivienda administra como parte de CDBG-DR. En lo que concierne al programa de Sección 8, las familias con ingresos por debajo de 80% de la mediana en su área (LMI) pueden participar de sus beneficios. Señaló que el Departamento y la AVP están legal y contractualmente obligados a utilizar los límites de ingreso establecidos por HUD para determinar elegibilidad para el programa de vivienda pública y demás programas de asistencia.

Asimismo, mencionó que el Gobierno de Puerto Rico no tiene autoridad en ley para enmendar los requisitos de elegibilidad o recalcular *motu proprio* los límites de ingreso para participar en los programas solventados por HUD. Cualquier modificación de dichos criterios requiere acción federal, sea administrativa o congresional. Por otro lado, HUD ha creado un programa de exclusión de ingreso devengado (Earned Income Disregard o EID), el cual permite que las agencias de vivienda pública, incluyendo AVP, excluyan todo o parte del aumento en el ingreso de una familia a los fines de determinar su elegibilidad para participar del programa, por un periodo de 24 meses consecutivos.

Continuó exponiendo que los límites de ingreso de 2022 se basarán en los datos de las encuestas de 2019; es decir, antes del comienzo de la pandemia de COVID-19. A base de los datos de 2019 que el Censo ha publicado, Novogradac, una firma de consultoría con

una presencia importante en el sector de vivienda pública y subsidiada, estima que los límites de ingreso de este año aumentarán de manera significativa. Ahora bien, en lo que concierne a las comunidades de residenciales públicos, opina que el aumento al salario mínimo promulgado por la Ley 47-2021, *supra*, no tendrá un impacto adverso significativo. Ello por la realidad económica de sus residentes, a saber: 60% tiene ingresos por debajo del 30% de la mediana; 9% no supera el 50% de la mediana, y 6% no supera 80%. Solamente 2% de los residentes, tiene ingresos sobre 80% de la mediana, según estudios realizados por HUD.

Por último, indicó que están maximizando las alternativas reglamentarias que provee HUD para evitar el abismo de beneficios de las familias que están moviéndose hacia la independencia económica mediante la obtención de un empleo. La determinación de los criterios de elegibilidad de los programas de HUD administrados por Vivienda y AVP están fuera del alcance del Gobierno de Puerto Rico. Sin embargo, el Secretario del Departamento de Vivienda hace mención de estar consciente de la necesidad de asegurar que los nuevos límites no excluyan injustamente a miles de familias puertorriqueñas. Señaló que están trabajando con sus representantes en la capital Federal y con los funcionarios concernidos de HUD para adelantar esta meta, de forma que puedan continuar proveyendo vivienda asequible, recuperación y resiliencia a las poblaciones más vulnerables de Puerto Rico.

Asociación de Constructores de Puerto Rico

La Sra. Vanessa de Mari-Monserrate, presidenta de la **Asociación de Constructores de Puerto Rico**, sometió un memorial explicativo en representación de la asociación que dirige. En su escrito endosa la medida para enmendar los planes estatales y solicita se les brinde atención a las sugerencias esbozadas en su escrito.

La Sra. de Mari-Monserrate menciona que los aumentos escalonados al salario mínimo en Puerto Rico no deben representar una exclusión o eliminación automática de la elegibilidad de los individuos partícipes de programas de beneficencia. Expuso que, ante el elevado costo de vida y la necesidad de que cada trabajador cuente con una compensación adecuada y razonable, dicho ajuste en el salario mínimo es un paso importante en lograr dicha compensación. Sin embargo, si el ajuste conllevara la pérdida inmediata o automática de la elegibilidad de todos o algunos de los programas de beneficencia social, ello representaría un disuasivo importante a los que han optado por mantenerse insertados en el mercado laboral.

Por otra parte, mencionó que muchos de estos programas, sino todos, se nutren de fondos federales, distribuidos a base de leyes y regulaciones del gobierno federal. Por ello, las agencias locales no tienen la autoridad final o discreción para modificar o establecer los requisitos de elegibilidad, sino que deben contar con la autorización de las respectivas agencias federales que supervisan la utilización de los fondos asignados a Puerto Rico. Debido a lo expresado anteriormente, en lugar de directamente instruir a las

agencias locales a someter las enmiendas a los planes estatales aplicables, entiende que lo apropiado sería encomendarles a realizar la evaluación inmediata, la consulta y la solicitud de autorización correspondiente a las agencias federales. Esto con el propósito de enmendar los planes estatales para los fines dispuestos en esta legislación, según sea necesario para el programa que se administra.

Procede su memorial indicando la importancia de tener en cuenta que los programas federales poseen regulaciones uniformes en Estados Unidos, sin dependencias ni sujetos a variaciones que se adquieren por los estados o territorios. Indicó que es fundamental que el Gobierno de Puerto Rico informe a la Asamblea Legislativa, a través de sus agencias y esfuerzos, las comunicaciones emitidas con la Administración Biden-Harris y las agencias federales. Además, sería pertinente conocer si alguno de los programas de beneficencia ha tenido o está considerándose en este momento, alguna propuesta de cambio o enmienda al Plan Estatal aplicable o, si mediante otros procesos, se está auscultando algún cambio específico en la elegibilidad de dicho programa.

La Sra. de Mari-Monserrate entiende se debe incorporar el tema "Fair Market Rents" y sus respectivos "income limits" como parte de esta discusión. Estos conceptos establecen la determinación de elegibilidad para participar en programas de ayuda de Vivienda, entre estos el programa de Sección 8 "Project-Based", Sección 8 "Housing Choice Voucher", Sección 202 vivienda para adultos mayores y Sección 811 para personas que padecen de discapacidades. El Departamento de Vivienda Federal (HUD) desarrolla "income limits", basados en estimados de la media de ingreso familiar, así como establece "Fair Market Rents" para cada área metropolitana, partes de áreas metropolitanas y áreas no metropolitanas.

Por último, establece la importancia de lograr la implementación adecuada y justa de "income limits" y "Fair Market Rents", para Puerto Rico. Con el motivo de aumentar la cantidad de familias e individuos que puedan participar de los programas de vivienda sin ser afectados por el ajuste en el salario mínimo.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 del Código Municipal de Puerto Rico, Ley 107-2020, según enmendada, luego de evaluar la medida esta Comisión estima que la aprobación de esta medida no tendrá impacto fiscal sobre los presupuestos de los municipios, pues no genera obligaciones adicionales en exceso a los ingresos disponibles de los gobiernos municipales.

CONCLUSIÓN

La Resolución Conjunta del Senado 214, busca ordenar a la Administración de Seguros de Salud (ASES), al Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda que procedan a realizar las correspondientes enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del gobierno federal, a los fines de prevenir que los aumentos al salario mínimo no excluyan automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas participantes de los programas de beneficencia social administrados por estos departamentos y agencias; y para otros fines relacionados.

Las Comisiones analizaron las opiniones y recomendaciones presentadas en los memoriales sobre el R. C. del S. 214. Los sectores consultados expresaron que están conscientes de la necesidad de atender la preocupación que surge con los aumentos escalonados al salario mínimo en Puerto Rico para que no se excluyan injustamente a miles de familias puertorriqueñas de obtener servicios de los diversos programas de beneficencia, por resultar beneficiados con dicho ajuste de compensación.

Por su parte, la secretaria del Departamento de la Familia planteó que están en cumplimiento con la resolución y establece que el aumento en el salario mínimo no afectará los beneficios que los participantes reciben de sus programas. La Asociación de Constructores recomendó que se enmiende la medida para ordenar a las agencias a realizar los trámites correspondientes con las agencias federales debido a que muchas dependen de fondos federales que se rigen por leyes y regulaciones del gobierno federal y no cuentan con la autoridad de modificar dichos requisitos. Luego de analizar los comentarios emitidos por las diversas agencias, la Comisión coincide con dicho planteamiento, por lo cual acogió la recomendación en el entrillado que se acompaña. Además, se añadió al Departamento de Salud ya que la Oficina de Medicaid es la encargada de determinar la elegibilidad al Plan Vital y son los llamados a actualizar y enmendar el Plan Estatal.

Las Comisiones favorecen la aprobación de la medida para asegurar que los beneficiarios de las ayudas de beneficencia social no sean impactados por el aumento del salario mínimo según establecido en la Ley 47-2021, *supra*. Asimismo, la Comisión coincide con el planteamiento de la Asociación de Constructores de Puerto Rico, ya que, de no atenderse este asunto, se perpetuaría el constante problema social y gubernamental de que el ciudadano, cuando sopesa los beneficios y costos de insertarse al mercado laboral, versus mantenerse dentro de los programas de beneficencia, sin formar parte de la fuerza laboral, en muchas instancias escoge lo segundo, por resultar más rentable o de mayor beneficio inmediato.

El aumento de salario responde al elevado costo de vida y la necesidad de brindar una compensación adecuada y razonable a los trabajadores. Sin embargo, el que esto implique

la pérdida inmediata o automática de la elegibilidad de los programas de beneficencia social, representaría un disuasivo para los que han optado por mantenerse insertados en el mercado laboral. Como se pudo observar en los memoriales recibidos, las agencias ya han realizado o se encuentran realizando las gestiones pertinentes para trabajar con la problemática que se pretende mitigar a través de la medida que nos ocupa.

Luego del análisis, las Comisiones entienden que la Resolución Conjunta del Senado 214 busca proteger los derechos de los puertorriqueños y puertorriqueñas a los accesos de servicios básicos ofrecidos a través de los programas de beneficencia social de la Administración de Seguros de Salud (ASES), el Departamento de la Familia y el Departamento de la Vivienda. El acceso a estos recursos es esencial para la calidad de vida de los ciudadanos. Esta medida permitiría asegurar que los nuevos límites no excluyan injustamente a las poblaciones más vulnerables de Puerto Rico de continuar obteniendo los beneficios ofrecidos por dichas agencias mientras se dirigen a la independencia económica mediante la obtención de un empleo.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Salud y la Comisión de Bienestar y Asuntos de la Vejez del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomiendan favorablemente la aprobación de la R. C. del S. 214, con las enmiendas en el entirillado que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Hon. Rubén Soto Rivera
Presidente
Comisión de Salud



Hon. Rosamar Trujillo Plumey
Presidenta
Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez



(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 214

7 de diciembre de 2021

Presentada por los señores *Vargas Vidot y Zaragoza Gómez*

Referida a las Comisiones de Salud; y de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez

RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para ordenar a la Administración de Seguros de Salud (ASES), a la Oficina de Medicaid de Puerto Rico adscrita al Departamento de Salud, al Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda que procedan a realizar los trámites para las correspondientes enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del gobierno federal, a los fines de prevenir que los aumentos al salario mínimo no excluyan automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas participantes de los programas de beneficencia social administrados por estos departamentos y agencias; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Mediante la aprobación de la Ley 47-2021, conocida como "Ley del Salario Mínimo de Puerto Rico", ~~se creó la Ley de Salario Mínimo en Puerto Rico y se dispuso de un aumento inicial en el salario mínimo en Puerto Rico de ocho dólares con cincuenta centavos la hora (\$8.50/hr) comenzando el 1 de enero de 2022. Asimismo, la referida ley disponía de dos aumentos adicionales al salario mínimo, siendo el primero efectivo el 1 de julio de 2023, a nueve dólares con cincuenta centavos la hora (\$9.50/hr) y para el 1 de julio de 2024 el salario mínimo de Puerto Rico aumentaría a diez dólares con cincuenta centavos la hora (\$10.50/hr), a menos que la Comisión Evaluadora de Salario Mínimo emita un decreto mandatorio ~~variando el mismo~~ variándolo.~~

Durante la consideración de la Ley 47-2021, *supra*, en la Asamblea Legislativa se atendió la preocupación que existe sobre el posible efecto del aumento en el salario mínimo sobre las ayudas de beneficencia social en Puerto Rico. Entre las más importantes ayudas se encuentran: el acceso a servicios de salud bajo ~~la reforma de salud~~ el Plan de salud del Gobierno (Plan Vital), el acceso al ~~plan de asistencia nutricional~~ Programa de Asistencia Nutricional (PAN) y servicios de vivienda administrados por el Departamento de la Vivienda.

Es menester reconocer que la propia Ley ~~de~~ 47-2021, supra, en su Sección 2.09 dispone lo siguiente respecto a esta preocupación:

“(m) Será deber de la Comisión, notificar aquellas agencias que estén a cargo de desembolsar, solicitar y/o supervisar programas de beneficencia social sobre la aprobación de cualquier decreto, en o antes de un término de treinta (30) días desde la aprobación del mismo. **De la misma forma, se les ordena a dichas agencias a atemperar o solicitar que se atemperen, los requisitos y topes de ingreso para la cualificación de los mismos, a los fines de minimizar cualquier posible impacto negativo a sus beneficiados y que los mismos no sean descalificados automáticamente.**” (Énfasis suplido)

De esta forma, la Asamblea Legislativa, en el descargue de sus funciones, anticipó el efecto que ~~podiese~~ podiesen tener los aumentos de salario mínimo en los programas de beneficencia social si la Rama Ejecutiva no solicitaba oportunamente una enmienda a los planes estatales del gobierno federal para que los aumentos no excluyeran automáticamente a los cientos de miles beneficiarios en Puerto Rico.

El primer aumento de salario mínimo está ~~encaminado a~~ se proyectó para comenzar el 1 de enero de 2022. Sin embargo, al ~~presente~~ las agencias que administran las ayudas de beneficencia social no han solicitado u obtenido la aprobación ~~a una enmienda a~~ para enmendar los planes estatales. Esto ~~podiese~~ repercutir en la elegibilidad de miles de puertorriqueños a los mencionados programas, haciéndoles inelegibles al aumentar su ingreso.

Ante esta situación, esta Asamblea Legislativa entiende imperativo ordenarle a la Administración de Seguros de Salud (ASES), a la Oficina de Medicaid de Puerto Rico adscrita al Departamento de Salud, al Departamento de la Familia y al Departamento de la Vivienda que procedan a realizar las correspondientes enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del gobierno federal, a los fines de prevenir que los aumentos al salario mínimo no excluyan automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas participantes de los programas de beneficencia social administrados por estos departamentos y agencias.

RESUÉLVASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1. - Se ordena a la Administración de Seguros de Salud (ASES), al
2 Departamento de la Familia, y al Departamento de la Vivienda y a la Oficina de Medicaid
3 de Puerto Rico adscrita al Departamento de Salud que procedan a realizar los trámites para
4 las correspondientes enmiendas a los planes estatales sometidos ante las agencias del
5 gobierno federal, a los fines de prevenir que los aumentos al salario mínimo no
6 excluyan automáticamente a miles de puertorriqueños y puertorriqueñas participantes
7 de los programas de beneficencia social administrados por estos departamentos y
8 agencias.

9 Sección 2. - ~~La~~ En un período no mayor de treinta (30) días a partir de la aprobación de
10 esta Resolución Conjunta la Administración de Seguros de Salud (ASES), el Departamento
11 de la Familia, y el Departamento de la Vivienda y la Oficina de Medicaid de Puerto Rico
12 adscrita al Departamento de Salud deberán radicar ante la Secretaría de ambos cuerpos
13 legislativos, ~~no más tarde de treinta (30) días naturales luego de aprobada esta~~

1 ~~resolución conjunta~~, una certificación de que ha han cumplido con el mandato que
2 imponer esta resolución conjunta dispuesto en la Sección 1 de la presente.

3 Sección 3. — Si cualquier, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, disposición,
4 sección, acápite o parte de esta Resolución Conjunta fuera anulada o declarada
5 inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto dictada no afectará,
6 perjudicará, ni invalidará el remanente de esta Resolución Conjunta. El efecto de dicha
7 sentencia quedará limitado al, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra, disposición,
8 sección, subsección, título, capítulo, subcapítulo, acápite o parte de la misma que así
9 hubiere sido anulada o declarada inconstitucional. Si la aplicación a una persona o a
10 una circunstancia de cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, oración, palabra, letra,
11 artículo, disposición, sección, acápite o parte de esta Resolución Conjunta fuera
12 invalidada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto
13 dictada no afectará ni invalidará la aplicación del remanente de esta Ley a aquellas
14 personas o circunstancias en que se pueda aplicar válidamente. Es la voluntad expresa e
15 inequívoca de esta Asamblea Legislativa que los tribunales hagan cumplir las
16 disposiciones y la aplicación de esta Resolución Conjunta en la mayor medida posible,
17 aunque se deje sin efecto, anule, invalide, perjudique o declare inconstitucional alguna
18 de sus partes, o aunque se deje sin efecto, invalide o declare inconstitucional su
19 aplicación a alguna persona o circunstancia. Esta Asamblea Legislativa hubiera
20 aprobado esta Resolución Conjunta sin importar la determinación de separabilidad que
21 el Tribunal pueda hacer.

1 Sección 4 3. - Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su
2 aprobación.

an
ATP

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

5^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 391

INFORME POSITIVO

4 de Mayo
de 2023


SENADO DE PUERTO RICO
COMISIONADO ANNYEZA-RODRIGUEZ
SENADO DE PR
TRAMITES Y SECRETARIA

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Hacienda, Asuntos Federales y Junta de Supervisión Fiscal del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión de Hacienda"), previo estudio y consideración, recomienda la aprobación con enmiendas de la R. C. del S. 391.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La **Resolución Conjunta del Senado 391** (en adelante, "R. C. del S. 391"), según radicada, dispone asignar al "Fondo de Asistencia de Emergencia Municipal", creado al amparo de la Ley 96-2018 y administrado por el Departamento de Hacienda, la cantidad de quinientos sesenta y dos millones de dólares (\$562,000,000), provenientes de la *Public Law 117-58*, conocida como *Infrastructure Investment and Jobs Act*, con el fin de llevar a cabo los propósitos que se describen en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; facultar para la contratación de tales obras; autorizar el pareo de fondos reasignados; y para otros fines.

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LA MEDIDA

A pesar de que entre las responsabilidades que tienen los municipios y el Gobierno central se encuentra el proveer una infraestructura adecuada a los ciudadanos, en los últimos años Puerto Rico ha enfrentado grandes emergencias y desastres naturales de gran envergadura. Estas situaciones han provocado que, en muchos lugares alrededor de país, la infraestructura se encuentre en condiciones de cuidado que requieren respuesta inmediata para evitar otros infortunios.

Dada la gran cercanía a la ciudadanía, que tienen los gobiernos municipales y a la lamentable acción que ha tenido la Rama Ejecutiva para resolver satisfactoria y diligentemente los problemas de infraestructura del país, han sido estos los que, aún con sus grandes dificultades económicas, han respondido de forma inmediata a las emergencias y desastres naturales que en los pasados años nos han afectado al país.

El 15 de noviembre de 2021, el presidente Joe Biden firmó el H.R. 3684, que se convirtió en el *Infrastructure Investment and Jobs Act*. Esta Ley Federal permite, entre otras cosas, que Puerto Rico pueda competir en el “Programa de Inversión de Puentes”, dedicado a aquellos puentes con impacto económico significativo.

**LEY DE INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURA Y EMPLEOS
LEY PÚBLICA 117-58**

I. INTRODUCCIÓN

La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos, también conocida como “*Infrastructure Investment and Jobs Act*”, Ley Pública 117-58, fue aprobada por el Congreso de los Estados Unidos y promulgada por el presidente Joe Biden el 15 de noviembre de 2021.

La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos es un paquete de gasto masivo destinado a mejorar la infraestructura de Estados Unidos y Puerto Rico, incluidas sus carreteras, puentes, transporte público, aeropuertos y acceso a Internet de banda ancha. La referida ley asigna \$550 mil millones en nuevos gastos federales durante cinco años, con \$110 mil millones adicionales en financiamiento para carreteras, puentes y otros proyectos de transporte durante los próximos diez años. Una parte de estos fondos, han sido asignados a Puerto Rico para estos propósitos.

Algunas de las disposiciones clave de la ley incluyen:

- Carreteras y puentes: la ley incluye \$110 mil millones en nuevos fondos para carreteras, puentes y autopistas, con énfasis en la reparación y mejora de la infraestructura existente.
- Transporte público: la ley incluye \$ 39 mil millones para el transporte público, incluidos nuevos autobuses y vagones de tren, mejoras a los sistemas de transporte existentes y financiamiento para autobuses de cero emisiones y otras opciones de transporte ecológicas.
- Aeropuertos: la ley incluye \$ 25 mil millones para mejoras en los aeropuertos, incluidas mejoras en las pistas, terminales y otra infraestructura aeroportuaria.
- Banda ancha: la ley incluye \$ 65 mil millones para mejorar el acceso a Internet de banda ancha en áreas desatendidas en todo el país.
- Vehículos eléctricos: la ley incluye \$7500 millones para la infraestructura de carga de vehículos eléctricos, así como la financiación de autobuses eléctricos y otros vehículos de cero emisiones.

- Infraestructura de agua: la ley incluye \$55 mil millones para infraestructura de agua, incluida la financiación de agua potable limpia, tratamiento de aguas residuales y sistemas de almacenamiento y distribución de agua.
- Resiliencia climática: la ley incluye \$47 mil millones para abordar el cambio climático y mejorar la resiliencia de la infraestructura del país frente a los desastres naturales y otras amenazas relacionadas con el clima.

En general, la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos es una de las inversiones federales más grandes en infraestructura en la historia de los EE. UU. y se espera que cree millones de nuevos empleos mientras mejora los sistemas de transporte, comunicación y energía de los Estados Unidos y Puerto Rico.

II. CARRETERAS Y PUENTES

La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos incluye financiamiento significativo para carreteras y puentes, con un total de \$110 mil millones asignados para estos proyectos durante los próximos cinco años. Estas son algunas de las disposiciones clave de la ley relacionadas con carreteras y puentes:

- Reparación y mejora de la infraestructura existente: la ley incluye \$40 mil millones en fondos para la reparación y mejora de puentes, caminos y carreteras existentes. Este dinero se utilizará para abordar los retrasos en el mantenimiento, reparar la infraestructura obsoleta y mejorar la seguridad vial.
- Reparación y reemplazo de puentes: la ley incluye \$16 mil millones en fondos específicamente para la reparación y reemplazo de puentes en todo el país. Este dinero se utilizará para abordar puentes estructuralmente deficientes y mejorar la seguridad y la eficiencia de la red de transporte de la nación.
- Resiliencia climática: la ley incluye \$12 mil millones en fondos para mejorar la resiliencia climática de la infraestructura de transporte de la nación. Este dinero se utilizará para abordar los impactos del cambio climático, como inundaciones y fenómenos meteorológicos extremos, en carreteras y puentes.
- Vehículos eléctricos: la ley incluye \$ 7.5 mil millones en fondos para infraestructura de vehículos eléctricos, incluidas estaciones de carga y otras instalaciones. Este dinero se utilizará para apoyar el crecimiento de la adopción de vehículos eléctricos y reducir las emisiones del transporte.
- Seguridad: la ley incluye disposiciones para mejorar la seguridad vial, incluido el establecimiento de un programa nacional para reducir los accidentes y muertes en carreteras y autopistas. La ley también incluye

fondos para programas para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y aumentar la seguridad de los peatones y ciclistas.

En general, las disposiciones de la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos relacionadas con carreteras y puentes tienen como objetivo mejorar la seguridad, la eficiencia y la sostenibilidad de la red de transporte de la nación mientras se crean nuevos empleos en las industrias de construcción y mantenimiento.

III. INFRAESTRUCTURA Y PUENTES

Reparación y mejora de la infraestructura existente: La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos incluye \$40 mil millones en fondos para reparar y mejorar las carreteras, puentes y carreteras existentes. Este dinero ha sido asignado para abordar las necesidades de mantenimiento atrasadas en todo el país y mejorar la seguridad y confiabilidad de la red de transporte.

Específicamente, esta financiación se utilizará para una variedad de proyectos, incluida la repavimentación de carreteras, la reparación de baches, el reemplazo de barandas y la mejora de las señales de tráfico. También se utilizará para mejorar la seguridad de los caminos rurales y hacer que la infraestructura sea más resistente al cambio climático y otros riesgos ambientales.

Esta financiación se distribuirá a través de una combinación de subvenciones de fórmula a los estados y programas de subvenciones competitivos. Los estados deberán priorizar los proyectos en función de sus beneficios de seguridad, impacto económico y capacidad para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

dw
Reparación y reemplazo de puentes: La Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos incluye \$16 mil millones en fondos específicamente para la reparación y reemplazo de puentes en todo el país. Estos fondos se utilizarán para abordar los puentes estructuralmente deficientes, que son aquellos que tienen necesidades importantes de mantenimiento y requieren reparación o reemplazo para garantizar su seguridad.

Los fondos se distribuirán a través de un programa de subvenciones competitivas, con prioridad para proyectos que aborden necesidades críticas de infraestructura, mejoren la resiliencia de los puentes al cambio climático y tengan los mayores beneficios económicos.

Además de la financiación para la reparación y el reemplazo de puentes, la ley incluye disposiciones para mejorar la inspección y el control de los puentes para garantizar su seguridad continua. También incluye financiamiento para desarrollar nuevas tecnologías para mejorar el diseño y la construcción de puentes y para mejorar

la resiliencia de los puentes ante eventos climáticos extremos y otros riesgos ambientales.

En general, estas disposiciones tienen como objetivo abordar las importantes necesidades de mantenimiento de la infraestructura del país y mejorar la seguridad y la resiliencia de la red de transporte. Al invertir en estas áreas críticas, se espera que la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos cree empleos, mejore la economía y haga que los viajes sean más seguros y eficientes para todos los estadounidenses.

IV. APLICABILIDAD A PUERTO RICO

Específicamente, la ley proporciona \$1 mil millones en fondos a Puerto Rico para proyectos de infraestructura, incluidos caminos, puentes y sistemas de tránsito. Esta financiación se distribuirá a través de una combinación de subvenciones de fórmula y programas de subvenciones competitivas, dando prioridad a los proyectos que abordan necesidades críticas y tienen los mayores beneficios económicos.

Además de esta financiación, la ley incluye disposiciones que beneficiarán la infraestructura de Puerto Rico de manera más amplia. Por ejemplo, la ley incluye fondos para mejorar la resistencia de la infraestructura de transporte al cambio climático, lo cual es particularmente importante para una isla que es vulnerable a los fenómenos meteorológicos extremos. La ley también incluye fondos para infraestructura de vehículos eléctricos, lo que podría ayudar a respaldar la transición hacia opciones de transporte más limpias en la isla.

En general, la Ley de Inversión en Infraestructura y Empleos representa una inversión significativa en infraestructura en todo el país, incluido Puerto Rico. Si bien aún se están determinando los proyectos específicos que se financiarán, se espera que las disposiciones de la ley creen empleos y mejoren la seguridad y la eficiencia de la infraestructura de transporte en la isla.

Según se desprende de la Exposición de Motivos de la R. C. del S. 391, en Puerto Rico existen doscientos ochenta y dos (282) puentes y mil cuatrocientas noventa y dos (1,492) millas de autopistas en pésimas condiciones. Por lo que, la asignación de los fondos federales discutidos anteriormente representa una importancia para la Asamblea Legislativa. Ya que, aun con la disponibilidad de los fondos para rehabilitar, construir y mantener en buen estado los puentes y las carreteras alrededor de todo Puerto Rico, la recuperación de la infraestructura ha sido excesivamente lenta.

Para la Comisión de Hacienda, Asuntos Federales y Junta de Supervisión Fiscal (en adelante, "Comisión de Hacienda"), es preciso resaltar que; de los 50 estados de la Unión, tan solo ocho (8) le delegan el poder para asignar y regular los *State Fiscal*

Recovery Funds (CSFRF) enteramente al ejecutivo¹. La abrumadora mayoría de los estados, sin embargo, han canalizan la utilización de los fondos CSFRF a través del proceso legislativo. De esta manera, tanto la legislatura estatal como el ejecutivo tienen poder decisonal.

Por ejemplo, en estos estados ya se ha asignado y delimitado la utilización de fondos ARPA a través de Resoluciones Legislativas específicas o a través de la confección del presupuesto estatal, y sus enmiendas, para un sin número de propósitos, incluyendo, más no limitándose a: el desarrollo de la fuerza laboral, mejoras a la infraestructura de agua potable, capitalización de fideicomisos para el desempleo, necesidades operacionales de los gobiernos estatales, para cubrir ingresos perdidos como consecuencia del Coronavirus, para financiar mejoras capitales, para expandir programas sociales, para proveer vivienda segura, para mejoras educacionales, para mejorar el servicio y la disponibilidad de internet de banda ancha (“broadband”), para otorgar alivios económicos a pequeños y medianos negocios para incentivar el turismo y la cultura, para financiar programas de acceso a la justicia y para fortalecer programas de salud pública, entre otros fines².

Ciertas Legislaturas, como las de Connecticut, Oklahoma, Indiana y Kentucky han promulgado restricciones sobre la autoridad estatutaria para manejar fondos federales del gobernador (sobretudo en tiempos de emergencia), a manera ganar mayor control legislativo sobre la asignación de Fondos ARPA, CARES y otros fondos federales de emergencia³.

Connecticut

Connecticut HB 6555 directs the governor to submit a proposal for the using the ARPA funds, and then gives the legislature the opportunity to make recommendations. Use of the funds must ultimately be authorized by the general assembly. The bill also directs the governor’s office to prepare a report detailing how previous funds from the CARES Act were spent. The governor signed the bill into law in March.

¹ De estos, sólo Wisconsin tiene gobierno compartido entre un gobernador demócrata y una legislatura republicana. Seis (6) otros estados (Alaska, Arizona, Georgia, Indiana, Iowa y New Hampshire) tienen gobierno unitario liderado el partido republicano; y uno (1) (New Mexico) por el partido demócrata.

² Véase e.g., National Conference of State Legislatures. ARPA STATE FISCAL RECOVERY FUND ALLOCATIONS. NCSL (18 abril 2022): <https://www.ncsl.org/research/fiscal-policy/arpa-state-fiscal-recovery-fund-allocations.aspx>; véase también Center on Budget and Policy Priorities. HOW STATES CAN BEST USE FEDERAL FISCAL RECOVERY FUNDS: LESSONS FROM STATE CHOICES SO FAR. State Budget and Tax (22 abr. 2022): <https://www.cbpp.org/research/state-budget-and-tax/how-states-can-best-use-federal-fiscal-recovery-funds-lessons-from>; Center on Budget and Policy Priorities. AMERICAN RESCUE PLAN’S FISCAL RECOVERY FUNDS ARE HELPING PRODUCE A STRONGER RECOVERY. State Budget and Tax (1ro mar. 2022): <https://www.cbpp.org/research/state-budget-and-tax/american-rescue-plans-fiscal-recovery-funds-are-helping-produce-a>; PEW Research Trust. HOW STATES ARE USING PANDEMIC RELIEF FUNDS TO BOOST BROADBAND ACCESS. Broadband Access (6 dic. 2021): <https://www.pewtrusts.org/en/research-and-analysis/articles/2021/12/06/how-states-are-using-pandemic-relief-funds-to-boost-broadband-access>

³ National Conference of State Legislatures. THE GREAT DEBATE: WHO HAS THE AUTHORITY TO SPEND FEDERAL STIMULUS FUNDS?. NSCL Fiscal Briefs (27 mayo 2021): <https://www.ncsl.org/research/fiscal-policy/the-great-debate-who-has-the-authority-to-spend-federal-stimulus-funds.aspx>

Oklahoma (Legislatura Republicana; Gobernador Republicano)

In Oklahoma, the legislature passed HB 2932, which prohibits executive branch entities from spending federal funds in a manner that “will or likely will lead to increased demand for state-appropriated funds or any other state funds,” unless authorized by the legislature. The governor allowed the bill to become law without his signature.

Más significativo aún, tanto es el poder de las Asambleas Legislativas Estatales sobre estos fondos que, de estas, al menos dos (2) legislaturas (Indiana y Kentucky) han ido por encima del veto del gobernador para defender su potestad de asignar y reglamentar el uso de fondos ARPA.

Indiana (Legislatura Republicana; Gobernador Republicano)

Indiana’s legislature passed HB 1123, expanding legislative authority in an emergency. The bill establishes the legislative state of emergency advisory group and reates the economic stimulus fund (ESF) for the deposit of all discretionary funds received by the state. Defines “discretionary funds” to mean federal economic stimulus funds received under federal legislation granting the state authority to determine the amounts and manner in which the federal economic stimulus funds may be expended. Governor Eric Holcomb vetoed the bill, but his veto was overridden by the legislature.⁴

Kentucky (Legislatura Republicana; Gobernador Demócrata)

The legislature passed HB 192, the state’s appropriation bill for the upcoming fiscal year. The legislature included language prohibiting the governor from spending any of the federal funds from the American Rescue Plan without legislative approval. The governor used his line-item veto authority on the section, but the legislature overrode the veto⁵.

Además de analizar la Ley Federal y la práctica Estatal, la Comisión de Hacienda solicitó los comentarios a la Asociación de Alcaldes (en adelante, “AAPR”), Federación de Alcaldes (en adelante, “FAPR”), Departamento de Hacienda (en adelante, “DH”), Oficina de Gerencia y Presupuesto (en adelante, “OGP”), y la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico (en adelante, “AAFAF”). Al momento de la redacción de este informe no se habían recibido los comentarios de la OGP ni de AAFAF, por lo que la Comisión de Hacienda entiende que no tienen oposición a la medida.

Mediante memorial explicativo dirigido a esta Comisión, tanto, Verónica Rodríguez Irizarry, Directora Ejecutiva de la AAPR y el Hon. Gabriel Hernández, Presidente de la FAPR, en representación de los alcaldes, por separado, endosaron la medida.

⁴ Indiana State Legislature. HOUSE BILL 1123 (2021). LegiScan (aprobado 15 abr. 2021) (acceso válido abril 2022): <https://legiscan.com/IN/bill/HB1123/2021>

⁵ Kentucky State Legislature. HOUSE BILL 192 (2021). LegiScan (aprobado 30 mar. 2021) (acceso válido abril 2022): <https://legiscan.com/KY/text/HB192/2021>

La señora Rodríguez añadió que con la aprobación de la R. C. del S. 391, los municipios recibirán una inyección financiera para la mejora de la infraestructura. Por su parte, el Hon. Hernández, resaltó que: “los municipios son el ente principal para ofrecer servicios a los ciudadanos, [los cuales] necesitan que el Gobierno Central le provea herramientas para que puedan llevar a cabo las obras en sus municipios ante la escases de recursos económicos que llevan sufriendo hacen años...”

De otra parte, el Equipo de Legislación de la Oficina de Asuntos Legales del DH se expresó mediante correo electrónico en el cual recomendó auscultar con la OGP. Para que esta agencia determine si se ha identificado alguna asignación presupuestaria para atender esta asignación de fondos e identifique a qué entidad sería la transferencia y la cifra de la cuenta.

El Director Ejecutivo de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, el licenciado Blanco, reconoció mediante memorial explicativo dirigido a esta Comisión que: “el asunto aquí atendido representa un esfuerzo legítimo para agilizar las mejoras necesarias en nuestra infraestructura vial. . .”. Añadieron que, el *Public Law 117-58*, constituye una enmienda a las asignaciones del secretario de transportación al territorio de Puerto Rico para su programa de infraestructura vial⁶. Por lo cual, recomiendan que se sigan los procedimientos requeridos por el gobierno federal y no objetan en principio lo propuesto [en la presente medida], aunque estiman adecuado brindar el tiempo y espacio necesario a las agencias y los gobiernos municipales para evaluar esta propuesta.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

dw
En cumplimiento con el Artículo 1.007 del Código Municipal de Puerto Rico, Ley Núm. 107-2020, según enmendada, luego de evaluar la medida, esta Comisión estima que, la R. C. del S. 391 no tendrá impacto fiscal sobre los presupuestos de los municipios, pues la medida no genera obligaciones adicionales en exceso a los ingresos disponibles de los gobiernos municipales.

IMPACTO FISCAL ESTATAL

Cabe enfatizar que la gestión propuesta por la R. C del S. 391, de asignar al “Fondo de Asistencia de Emergencia Municipal”, creado al amparo de la Ley 96-2018 y administrado por el Departamento de Hacienda, la cantidad total de quinientos sesenta y dos millones de dólares (\$562,000,000), provenientes de la *Public Law 117-58*, conocida como *Infrastructure Investment and Jobs Act*, para ser distribuidos de forma justa y equitativa a los sesenta y ocho (78) municipios de Puerto Rico, a razón de siete millones doscientos cinco mil ciento veintiocho con veinte centavos (\$7,205,128.20). Mediante la distribución de estos recursos federales se integran a los gobiernos municipales en el esfuerzo de ejecutar importantes obras de reparación y mejoras a la infraestructura del país. Los recursos que se distribuyen están disponibles por virtud de la *Public Law 117-*

⁶ Véase 23 U.S. Code secc. 165 – Territorial and Puerto Rico highway program.

58, antes mencionada. Es por lo anterior que la aprobación la R. C del S. 391, no representa un impacto adverso ni impone una obligación económica al presupuesto operacional del gobierno.

CONCLUSIÓN

A pesar de que Puerto Rico resalta positivamente en muchos aspectos, las carreteras y puentes a lo largo y ancho del país se destacan por su mal estado. Constantemente y a través de todos los medios disponibles, los ciudadanos expresan su pesar sobre el deplorable estado de las carreteras y puentes, municipales y estatales.

Por lo que, como resultado de una recuperación de la infraestructura excesivamente lenta y la falta de recursos en los municipios para responder completamente a los eventos naturales que han afectado y pudieran afectar al país, es imprescindible que la Asamblea Legislativa se inmiscuya en la utilización de fondos federales. De manera, que los fondos disponibles sean asignados directamente a los municipios, para que puedan contar con los recursos necesarios para rehabilitar, construir y mantener en buen estado los puentes y carreteras alrededor de todo Puerto Rico.

La Comisión coincide con OGP en cuanto a que se sigan los procedimientos requeridos por la ley federal. Y en vista de que la Rama Ejecutiva es la responsable de cumplir tales propósitos, no ve inconvenientes en continuar el proceso legislativo.

Por los fundamentos antes expuestos, la Comisión de Hacienda, Asuntos Federales y Junta de Supervisión Fiscal del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación de la R. C. del S. 391, con las enmiendas incluidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Hon. Juan Zaragoza Gómez
Presidente

Comisión de Hacienda, Asuntos Federales
y Junta de Supervisión Fiscal

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{a.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 391

21 de febrero de 2023

Presentada por el señor *Dalmau Santiago*

Referida a la Comisión de Hacienda, Asuntos Federales y Junta de Supervisión Fiscal

RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para asignar al “Fondo de Asistencia de Emergencia Municipal”, creado al amparo de la Ley 96-2018 y administrado por el Departamento de Hacienda, la cantidad de quinientos sesenta y dos millones de dólares (\$562,000,000), provenientes de la *Public Law* 117-58, conocida como *Infrastructure Investment and Jobs Act*, con el fin de llevar a cabo los propósitos que se describen en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; facultar para la contratación de tales obras; autorizar el pareo de fondos reasignados; y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los municipios tienen la responsabilidad de proveer una infraestructura adecuada para sus ciudadanas y ciudadanos. Ello incluye realizar una amplia variedad de proyectos de mejoras públicas permanentes con el propósito de cumplir con dicha responsabilidad. En la mayoría de los casos, el Gobierno Central no puede realizar dichas obras en un periodo de tiempo satisfactorio y diligente para resolver los problemas de infraestructura en los municipios. Esta situación se une a la escasez de recursos que sufren los municipios para llevar a cabo dichas obras.

Sin embargo, a pesar de las dificultades anteriormente mencionadas, a través de la historia de Puerto Rico, han sido los municipios quienes han respondido de forma

inmediata a las emergencias y desastres naturales. Ello, ya que los gobiernos municipales son la entidad más cercana a la ciudadanía, que conoce de primera mano las necesidades e inquietudes de esta. Consciente de ello, esta Asamblea Legislativa reconoce la importancia que tienen los municipios en las respuestas a los eventos naturales que han afectado a Puerto Rico durante los pasados años. Por otra parte, se reconoce la estrechez económica que enfrentan los municipios, dificultades que no han sido impedimento para que puedan cumplir con sus responsabilidades y deberes.

Cónsono con lo anterior, el 15 de noviembre de 2021, el presidente Joe Biden firmó el H.R. 3684, que se convirtió en el *Infrastructure Investment and Jobs Act*. Esta Ley incluye, entre otras partidas, una asignación de novecientos millones de dólares (\$900,000,000) para carreteras y una asignación de doscientos veinticinco millones (\$225,000,000) para puentes. Esto para un total de mil ciento veinticinco millones de dólares (\$1,125,000,000) que recibirá Puerto Rico durante los próximos cinco (5) años en estas dos partidas o usos mencionados.

Según los datos incluidos de dicha legislación, en Puerto Rico existen doscientos ochenta y dos (282) puentes y mil cuatrocientas noventa y dos (1,492) millas de autopistas en pésimas condiciones. Por lo que, se asignan dichos fondos para reconstruir las carreteras y, entre estos, se incluye la mayor inversión individual dedicada a puentes desde la construcción del sistema de carreteras interestatales.

De igual manera, la referida Ley Federal permite que Puerto Rico pueda competir en el "Programa de Inversión en Puentes", dedicado a aquellos puentes con impacto económico significativo, cuyo fondo cuenta con doce mil quinientos millones de dólares (\$12,500,000,000). Además, puede competir para el fondo de dieciséis mil millones de dólares (\$16,000,000,000), dedicado a Proyectos de gran envergadura que redunden en beneficio económico sustancial para las comunidades.

El Gobierno cuenta con los fondos disponibles para rehabilitar, construir y mantener en buen estado los puentes y las carreteras alrededor de todo Puerto Rico. Aun así, la recuperación de la infraestructura ha sido excesivamente lenta. Por tanto, esta

1 estatales; obras de rehabilitación o construcción de puentes
2 municipales y estatales; adquisición y mantenimiento de
3 áreas verdes en los puentes municipales y estatales y para
4 cualquier otro fin directamente relacionado con el
5 mantenimiento, la rehabilitación, construcción de puentes
6 dentro de la jurisdicción municipal.

7 TOTAL: (\$112,000,000)

8 c. Estas asignaciones totalizan: (\$562,000,000)

9 Sección 2.- Se autoriza al Secretario del Departamento de Hacienda y a cualquier
10 agencia o instrumentalidad pública que administre los fondos provenientes del Infrastructure
11 Investment and Jobs Act a perfeccionar la transferencia inmediata de estos fondos
12 cumpliendo con los procedimientos requeridos por la referida ley federal. La Oficina de Gerencia
13 y Presupuesto certificará la distribución de los fondos aquí asignados al Fondo de
14 Asistencia de Emergencia Municipal para los propósitos expresados.

15 Sección 3.- Se autoriza el pareo de los fondos asignados a través de esta
16 Resolución Conjunta con otras aportaciones particulares, estatales, municipales y/o
17 federales.

18 Sección 4.- Se autoriza a contratar con los gobiernos municipales, contratistas
19 privados, así como cualquier departamento, agencia o corporación del Gobierno de
20 Puerto Rico, para el desarrollo de los propósitos de esta Resolución Conjunta.

21 Sección 5.- La Oficina de Gerencia y Presupuesto y el Departamento de Hacienda
22 tendrán que presentar ante la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, en un término no

1 mayor de veinte (20) días luego de aprobada esta Resolución Conjunta, a través de la
2 Secretaría de ambos Cuerpos Legislativos, un informe detallado sobre la forma en que
3 se han distribuido y utilizado los fondos asignados por medio de esta Resolución
4 Conjunta. Asimismo, deberá rendir informes subsiguientes cada noventa (90) días
5 contados a partir de la fecha del primer informe aquí requerido, hasta tanto se hayan
6 desembolsado la totalidad de los fondos asignados mediante esta Resolución Conjunta.

7 Sección 6.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después
8 de su aprobación.



ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

19^{na} Asamblea
Legislativa

5^{ta} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 42

DECIMOSEGUNDO INFORME PARCIAL

27 de abril de 2023


SENADO 27 APR 2023 11:49:33

AL SENADO DE PUERTO RICO

La *Comisión Especial para la Monitoría Legislativa del Programa de Educación Especial del Departamento de Educación*, previa consideración, estudio y análisis, somete el presente Informe Parcial al amparo de la **Resolución del Senado 42**, con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones preliminares.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado Núm. 42, aprobada el 21 de enero de 2021, confiere a la *Comisión Especial para la Monitoría Legislativa del Programa de Educación Especial del Departamento de Educación*¹ las facultades de investigar, fiscalizar y dar continuo seguimiento al desempeño del Programa de Educación Especial del Departamento de Educación, a fin de evaluar el cumplimiento con las leyes y reglamentos vigentes que amparan a la población escolar con diversidad funcional, y con la sentencia por estipulación del caso *Rosa Lydia Vélez y otros v. Awilda Aponte Roque y otros*, Caso Núm. K PE 80-1738 (Sentencia por Estipulación del 14 de febrero de 2002).

MCS

¹ En adelante, *Comisión Especial*.

ASUNTO BAJO ANÁLISIS

La Ley Federal de Educación Especial (IDEA) le requiere al Departamento de Educación de Puerto Rico (DEPR) proveer una educación, pública, gratuita y apropiada a cada niña con diversidad funcional, de acuerdo con sus necesidades particulares. En los casos en los que el DEPR no cuenta con una ubicación apropiada para la estudiante con necesidades especiales, la agencia tiene la obligación legal de pagar los gastos educativos y de servicios relacionados en una institución privada, sin costo para la familia o persona encargada. Las estudiantes ubicadas por la agencia en instituciones o escuelas privadas tienen los mismos derechos que las estudiantes que reciben servicios en el sistema de escuelas públicas. Si las familias o tutoras se ven obligadas a sufragar, en primera instancia, los costos de una ubicación privada, se activa, conforme a la ley y la jurisprudencia, su derecho a recibir, a modo de reembolso, el monto de los gastos incurridos en servicios educativos y relacionados para el beneficio de sus hijas.

El memorial sometido por el DEPR expone que esos procedimientos se regimientan por el Reglamento Núm. 9196, denominado "Reglamento de Compras de Servicio en Escuelas Privadas". Su Artículo 6 recoge las tres modalidades de compras de servicios reconocidas a nivel administrativo: (1) la ubicación de estudiantes en instituciones que tienen contratos con el DEPR, (2) el reembolso de pagos por servicios educativos o relacionados ofrecidos a estudiantes que fueron ubicados por sus madres o encargados en colegios o escuelas privadas luego de no haberseles provisto una educación pública y oportuna y (3) el pago directo por parte de la agencia a instituciones privadas que no tienen un contrato (formal) con el DEPR. Esta última modalidad fue creada por la agencia con el propósito de ubicar, *de emergencia*, a estudiantes en instituciones únicas, que brinden servicios especializados, menos restrictivos y que se ajusten de manera específica a las necesidades de la estudiante.

M. J. S.

R. del S. 42

Por otra parte, el artículo 9 establece el trámite para procurar el reembolso aludido en la segunda modalidad de compra. A base de esta provisión, el DEPR obliga a las madres a registrarse en el Sistema Financiero del Departamento de Educación (SIFDE)² y someter un cúmulo muy oneroso y complejo de información acreditándose como proveedoras de servicios educativos o relacionados –a sabiendas de que no lo son y de que esta información es falsa– antes de poder acceder los fondos adeudados. Éste es, esencialmente, un sistema mecanizado, por lo cual, de ordinario resulta complejo lograr contacto con funcionarias humanas para clarificar requisitos o procesos, auscultar el estado de los desembolsos o procurar asistencia de cualquier tipo.

Las instituciones que interactúan directamente con el DEPR siguen un proceso paralelo. Cada fin de mes, las proveedoras privadas someten una factura a través del sistema MiPE. Luego de sometida, el interventor coteja las certificaciones de servicios y lo facturado. Si la factura logra la aprobación del interventor, se procede a autorizar el pago a través del SIFDE. **En los casos de instituciones que reciben y administran fondos federales, las facturas pasan a la revisión del síndico federal y no se procede al ciclo de pago a través del Departamento de Hacienda hasta que su oficina lo aprueba. Resulta medular destacar que la Comisión Especial le requirió a la agencia contestar cuántos, si alguno, de los pagos adeudados por compra de servicios se encuentran detenidos por intervención del síndico federal y cuál es el fundamento provisto para no desembolsar el dinero. No obstante, el DEPR no proveyó información alguna al respecto.**

A la Secretaría Asociada de Educación Especial se le asignó un presupuesto total de \$6,155,000 para el pago de los servicios provistos mediante compra durante el

² Memorial del Departamento de Educación sobre la R. del S. 42, sometido a la Comisión Especial para la Monitoría Legislativa del Programa de Educación Especial del Departamento de Educación el 23 de febrero de 2023, pág. 4. Véase el Memorando del Departamento de Educación de 21 de agosto de 2020, sobre REGISTRO EN EL SISTEMA FINANCIERO DEL DEPARTAMENTO DE EDUCACIÓN (SIFDE) PARA LOS PADRES Y ENCARGADOS QUE RECIBEN REEMBOLSOS DE GASTOS DE SERVICIOS EDUCATIVOS Y RELACIONADOS EN INSTITUCIONES PRIVADAS.

R. del S. 42

año escolar 2022-2023. Este presupuesto es menor al monto total de la deuda acumulada por la agencia con las familias e instituciones proveedoras de niñas que reciben servicios por compra, cuyo total es de \$17,980,616.94.³ El Secretario, Lcdo. Ramos Parés, explica que, "como parte de la política pública del Gobierno de Puerto Rico, el Programa de Educación Especial no puede gastar más del 50% de la asignación de presupuesto durante el primer semestre escolar. **Lo anterior, en ocasiones retrasa el proceso de desembolso una vez el gasto excede la asignación de fondos correspondiente al primer semestre**".⁴

57p4
Con ese cuadro fáctico, por virtud de la Resolución de epígrafe, el 15 de febrero de 2023 la *Comisión Especial* celebró una Vista Pública con el propósito de investigar las denuncias de estudiantes e instituciones educativas sobre la falta de diligencia en el desembolso de pagos adeudados por servicios brindados a estudiantes del Programa de Educación Especial mediante el mecanismo de compra. Comparecieron como deponentes la Dra. Janice Fernández Santiago, Directora de *Caguas Learning Academy*, el Sr. David E. Jiménez Toro, Director Ejecutivo de la Fundación Pequeño Campeón de Jesús, la Sra. María E. Rodríguez González, madre de un niño registrado en el Programa de Educación Especial, y la Sra. Sulaika Estremera, madre de un niño registrado en el Programa de Educación Especial. La *Comisión Especial* excusó al Departamento de Educación de participar de los trabajos a solicitud de la agencia, pero recibió su insumo mediante memorial escrito, por vía de su Secretario, Lcdo. Eliezer Ramos Parés.

Al Departamento de Educación se le solicitó presentar información y un análisis sobre:

1. qué mecanismos administrativos hay establecidos en el Departamento de Educación para garantizar el desembolso oportuno de fondos asignados a la compra de servicios educativos para estudiantes del Programa de Educación Especial;

³ *Id.*, pág. 6.

⁴ *Id.*, pág. 4. Énfasis suplido.

R. del S. 42

2. cuántas estudiantes registradas en el Programa de Educación Especial reciben servicios educativos mediante el mecanismo de compra de servicios y, de estos, cuántos se proveen por contrato directo convenido con las instituciones educativas y cuántos se pagan a través de reembolso a las madres o encargados;
3. con cuántas instituciones educativas, si alguna, el Departamento de Educación tiene una deuda líquida y exigible por concepto de compra de servicios, y cuáles son;
4. a cuánto asciende el monto total de la deuda contraída por el Departamento de Educación por concepto de compra de servicios, y cuál es el monto total de la deuda contraída con madres y padres que esperan reembolso;
5. qué prerrogativas o facultades le reconoce el estado de derecho actual al síndico federal asignado al Departamento de Educación para intervenir en la autorización, o detener, los pagos de deudas líquidas y exigibles contraídas mediante el mecanismo de compra;
6. cuántos, si alguno, de los pagos adeudados por compra de servicios se encuentran detenidos por intervención del síndico federal y cuál es el fundamento provisto para no desembolsar el dinero.

Por otra parte, a las proveedoras de servicios y a las madres de estudiantes registradas en el Programa de Educación Especial se les solicitó que proveyeran información sobre:

1. desde cuándo existe un contrato o acuerdo (por compra) con el Departamento de Educación para ofrecer servicios educativos especializados a través de una institución privada;
2. cuántos estudiantes reciben servicios educativos en las instituciones comparecientes por virtud del contrato (o contratos) celebrado con el Departamento de Educación;
3. cuánto tiempo ha estado o estuvo el Departamento de Educación sin desembolsar los pagos adeudados por esos servicios;
4. a cuánto asciende el monto de la deuda acumulada por la agencia con la institución o la familia;

R. del S. 42

5. cómo ha afectado el incumplimiento del Departamento de Educación la estabilidad financiera de la institución o la familia y la provisión de los servicios a que tiene derecho el estudiantado matriculado; y
6. cualquier otra información que estime pertinente al tema de la convocatoria.

HALLAZGOS

A. Departamento de Educación

1. Para el año escolar en curso (2022- 2023), el DEPR tiene contratos con 24 instituciones educativas alrededor del Archipiélago. De igual forma, la agencia realiza desembolsos a través del mecanismo de pago directo a 13 instituciones. Consecuentemente, hay un total de 37 instituciones brindado servicios a estudiantes del Programa de Educación Especial a través de una u otra modalidad.
2. Al presente, el Programa de Educación Especial tiene un total de 2,410 estudiantes ubicadas en escuelas privadas. Éstas se distribuyen de la siguiente forma:

| ORE | Compra de Servicio | Pago Directo | Reembolso | Total de Estudiantes |
|---------------|--------------------|--------------|-----------|----------------------|
| ARECIBO | 112 | 40 | 22 | 174 |
| BAYAMÓN | 150 | 6 | 32 | 188 |
| CAGUAS | 83 | 53 | 16 | 152 |
| HUMACAO | 104 | 8 | 6 | 118 |
| MAYAGÜEZ | 113 | 1 | 2 | 116 |
| PONCE | 134 | 0 | 6 | 140 |
| SAN JUAN | 1118 | 96 | 308 | 1522 |
| Total general | 1814 | 204 | 392 | 2410 |

3. Al 14 de febrero de 2023, el memorial del DEPR identificó 55 pagos pendientes de desembolso por compra de servicios a escuelas privadas, para una deuda líquida total de \$17,774,801.06. Esto significa que la agencia tiene un retraso promedio de 1.5 pagos por institución educativa, equivalente a **\$480,400.00 por proveedora**. Según expondremos subsiguientemente, el promedio, sin contexto, no necesariamente es reflejo de las circunstancias muy precarias en que se han encontrado algunas instituciones por el retraso prolongado en pagos del DEPR.

⁵ *Id.*, pág. 6.

R. del S. 42

4. En cuanto a los reembolsos a que son acreedores las madres, padres y encargadas, el memorial del DEPR identificó 33 pagos pendientes para la misma fecha, equivalente a un total de \$205,815.88. Los números provistos por la agencia suponen la existencia de una **deuda líquida, exigible promedio de \$533.00 por madre**. Un monto inaceptable cuando se considera que, según un informe publicado en el 2019 por la *National Disability Institute*, la proporción de familias con diagnósticos de diversidad funcional que viven bajo el umbral de pobreza es más del doble que la reflejada para personas típicas. Por otra parte, resulta imprescindible señalar que el Anejo 2 sometido por el DEPR, donde se supone que se recoja el detalle de los pagos adeudados a madres pendientes de reembolso, está incompleto (o no es congruente con la información expuesta en el memorial). Allí, se destacan deudas con madres o encargadas de estudiantes que ascienden a cantidades exorbitantes como: \$5,300.00; \$6,810.00; \$8,940.00; \$9,168.22 y \$14,875.00, entre otros montos significativos.
5. Finalmente, según los números provistos por el DEPR, las cuentas de la agencia reflejan una **deuda total promedio de \$7,461.00** por cada estudiante que recibe servicios mediante el mecanismo de compra, en alguna de sus tres modalidades.

B. *Caguas Learning Academy*

6. *Caguas Learning Academy* es una institución sin fines de lucro con sobre 200 estudiantes y 75 personas empleadas. Ésta le brinda servicios al Programa de Educación Especial desde el año 2006. Desde el 2016, la institución ha participado del programa de compra de servicios educativos en la modalidad de reembolso. Luego comenzó a ofrecer servicios a través del mecanismo de pago directo. *Caguas Learning Academy*, no tiene un contrato formal con el DEPR. La mayoría de las estudiantes del Programa de Educación Especial ubicadas allí por concepto de pago directo reciben servicios en la institución por órdenes de juezas administrativas; órdenes a base de las cuales el DEPR emite cartas de ubicación o de continuidad de servicios.
7. Hoy, *Caguas Learning Academy* le ofrece servicios a 19 niñas bajo la modalidad de pago directo. El proceso se inicia con la preparación de una propuesta de servicios, en la que se le acredita a la jueza administrativa que la academia cumple con los requisitos de ley para brindarle servicios a la estudiante ante su consideración. En dicha vista se le presenta a la jueza un plan minucioso sobre cómo se trabajará con la estudiante, cubriendo todas las necesidades que se estipularon en un Comité de Programación y Ubicación de Educación Especial (COMPU) y que luego se concretizaron en la minuta.

R. del S. 42

El plan es único para cada estudiante, ajustado a sus necesidades y sincronizado con su Programa Educativo Individualizado (PEI). Estos suelen contemplar la provisión de servicios educativos específicos, terapias, asistentes de servicios especiales, enfermeras, alimentos y materiales terapéuticos; conforme lo estipulado en la minuta, PEI o sentencia dictada por una jueza. La sentencia o resolución impone un término específico para el desembolso de pagos. Éstas leen: **“Pague en un término no mayor a 30 días a partir de la resolución”**. Es la experiencia de *Caguas Learning Academy* que esa determinación nunca se cumple.

- Ms
8. No obstante el incumplimiento periódico del DEPR, por causa de la premura y escasez de servicios y, en aras de no violentar el derecho a la educación derivado de fuentes estatales y federales, la academia permite que las estudiantes comiencen de manera inmediata, luego de emitida la resolución. Mientras espera el pago de la agencia, la academia cubre todos los costos de maestras de educación especial, materiales, equipos, alimentos, terapias, asistentes de servicios especiales y cualquier otro servicio a que tenga derecho la estudiante. Regularmente, los pagos se retrasan meses. Explica la Directora, Dra. Fernández Santiago, que el pago de matrícula se demora entre 90 y 120 días, mientras que el pago de mensualidades se desembolsa entre 120 a 160 días luego de facturado. A la academia se le exige una factura detallada sobre los servicios brindados mensualmente. “Estas facturas se someten al sistema el primero de cada mes. Pero los pagos por parte del DE no se desembolsan”, expuso la profesora.
 9. Además, todos los años *Caguas Learning Academy* confronta problemas con las cartas que avalan la continuidad de servicios para estudiantes que ya fueron ubicadas en la institución por orden administrativa o judicial. “No importa con cuánto tiempo de anticipación completamos los planes de servicio de los estudiantes –para ser específicos, se realizan entre febrero a mayo de cada año– el DEPR no atiende esas cartas y no es hasta octubre o noviembre que se firman”, testificó Fernández Santiago. Esto significa que la autorización de continuidad de servicios no se notifica hasta después de iniciado el año escolar siguiente.
 10. La academia se arriesga cada año brindando servicios desde agosto y haciendo las contrataciones pertinentes para no incumplir con las necesidades y derechos de las estudiantes. La institución se expone a que la inversión realizada en concepto de salarios pagados a maestras y asistentes, materiales y servicios no sea reembolsada antes de la firma de las cartas de aprobación de continuidad de servicios. Mes tras mes cumple oportunamente con sufragar los costos de nómina, aunque el DEPR no

R. del S. 42

haya desembolsado nada. Pero, según afirmó su Directora, es muy peligroso arriesgar económicamente a la institución que brinda servicios a una comunidad estudiantil de sobre 200 estudiantes y 75 personas empleadas.

11. Al momento de celebrarse la Vista Pública, la deuda del DEPR con *Caguas Learning Academy* ascendía a \$73,730.00. Además, continuaban esperando la emisión de cartas de continuidad de servicios relacionadas a 2 estudiantes y sus T1, que se encuentran recibiendo el servicio desde agosto. Por tanto, la institución no ha podido facturar ni un solo centavo correspondiente a los servicios recibidos por esas dos estudiantes, a pesar de que ambas tienen derecho a estar allí por disposición del PEI, las resoluciones de las juezas, y las evaluaciones en tránsito. El monto que no ha podido ser facturado asciende a \$33,460 adicionales.
12. **“Urge que se prepare un sistema de pagos recurrentes que cumpla con la capacidad de desembolso oportuno para la cual se separan estos fondos”**, insistió la representación de *Caguas Learning Academy*.

C. Fundación Pequeño Campeón de Jesús

13. Pequeño Campeón de Jesús es una institución sin fines lucro con localizaciones en Barceloneta y Manatí. Desde el 2011, la corporación ha brindado servicios educativos, clínicos y relacionados a niñas con necesidades especiales y sus familias bajo un modelo multidisciplinario y multimodal. La escuela, además, recibe niños típicos y otorga grados. Pequeño Campeón de Jesús les ha brindado servicios a niñas ubicadas en sus instalaciones por el DEPR, bajo el modelo de compra de servicios, desde el 2014. Entre maestras, coordinadoras educativas y clínicas, trabajadoras sociales, asistentes de maestras, servicios de enfermería, personal de mantenimiento, choferes, empleomanía administrativa y terapistas, la institución emplea a 76 personas que garantizan el desarrollo de su modelo educativo especializado.
14. Actualmente, la institución tiene 25 estudiantes bajo acuerdos de compras de servicio entre sus dos localidades. Las estudiantes, en su mayoría con diagnósticos múltiples entre moderados y severos, requieren atención uno a uno y han llegado a la institución luego de entablar y ganar procesos de querrelas contra el DEPR. Entre los diagnósticos se destacan: Trastornos del Espectro del Autismo, Síndrome de Down, perlesía cerebral, Síndrome de Hertz, gastrectomía y disfagia, entre otros.

R. del S. 42

15. Pequeño Campeón de Jesús se ha visto forzada en varias ocasiones a presentar recursos contra el DEPR por falta de pagos. Durante el año escolar 2014-2015, por ejemplo, estuvieron un año completo sin recibir los pagos adeudados por la agencia. No fue hasta que un juez administrativo emitió una resolución contra el DEPR que la dependencia desembolsó el dinero en julio de 2015. Durante el año siguiente, 2015-2016, ante el incumplimiento reincidente del DEPR, la institución tuvo que acudir nuevamente a los foros legales. La falta de diligencia del DEPR no se subsanó hasta que, luego de varios trámites, el Tribunal de Apelaciones emitió una resolución a favor de la escuela. Desde entonces, el cumplimiento del DEPR no ha sido consistente. Todos los años ofrecen servicio varios meses sin recibir pago. Tampoco hay correlación entre lo que se factura y lo que se recibe como pago.
16. Pequeño Campeón de Jesús ofrece servicios de terapias que nunca podrán ser facturados porque el DEPR suspende los pagos para servicios ofrecidos en días catalogados como “no lectivos” en el transcurso del semestre.
17. Expuso su Director que, este año escolar (2022-2023), el DEPR estuvo desde agosto de 2022 hasta enero de 2023 sin cumplimentar un solo pago adeudado a Pequeño Campeón de Jesús. Cuando, luego de esperar un semestre completo, la agencia realizó un desembolso, tampoco liquidó su deuda, sino que se ciñó a pagar sólo el servicio provisto durante el mes de agosto de 2022. Esto ocurrió a pesar de las gestiones realizadas directamente por la Secretaria Asociada de Educación Especial con la división legal del DEPR para que se pusieran al día los pagos adeudados a la institución. Al momento de realizarse la vista pública referida, la agencia todavía no había completado los pagos adeudados a Pequeño Campeón de Jesús. De hecho, al presente, la agencia debe el 56% de lo facturado hasta el mes de enero de 2023. El monto ronda \$1,000,000. Consecuentemente, la institución se encuentra en riesgo de ver cancelada su línea de crédito y de cerrar operaciones. El Director Ejecutivo, Sr. David E. Jiménez –quien expuso en la vista que perdió su casa como consecuencia del impago del DEPR– cataloga la situación como “muy frustrante”.

D. Madres de niños registrados en el Programa de Educación Especial

18. La Sra. María E. Rodríguez González, madre de un niño registrado en el Programa de Educación Especial desde el 2017, testificó que su hijo comenzó a recibir terapias a los 3 años de edad a raíz de un diagnóstico de trastornos del habla y lenguaje. Desde entonces, su interacción con la agencia ha sido una batalla cuesta arriba.

19. En el año escolar 2018-2019, la maestra de Pre-Kínder le recomendó, a base de sus observaciones, que le realizaran evaluaciones de naturaleza psicológica y ocupacional al niño. Los progenitores el niños tuvieron que costear las evaluaciones toda vez que el DEPR pretendía dilatar el proceso hasta el final del año escolar, cuando se revisara el PEI. Con los resultados de las evaluaciones, y por la insistencia incesante de los padres, el PEI se enmendó en noviembre de 2018 con el fin de añadir su derecho a recibir terapias psicológicas y ocupacionales. El DEPR no cumplió con su obligación de proveer las terapias dentro del término legal establecido, por lo cual la Rodríguez González y su esposo procuraron el servicio mediante Remedio Provisional.
20. Todas las terapias fueron suspendidas a partir de marzo 2020 por motivo de la pandemia, con excepción de la terapia de habla, que fue provista de modo virtual. A causa de la pandemia, según el DEPR, para el año escolar 2020-2021 al niño tampoco se le diseñó un PEI. Las terapias se reanudaron de forma intermitente en agosto de 2020.
21. Explica la madre que, en enero 2021, la maestra de primer grado recomendó que al estudiante se le realizaran nuevas evaluaciones psicométrica y psicológica. Una vez más, la familia tuvo que sufragar el costo de las evaluaciones porque el DEPR nunca contestó las llamadas ni los correos electrónicos. A base de las evaluaciones, el niño fue diagnosticado con dislexia y déficit de atención con hiperactividad. A petición de la madre, el COMPU se reunió para revisar el PEI con el resultado de las evaluaciones. La madre solicitó, sin éxito, que se les permitiera participar a la maestra y la psicóloga del estudiante. Y, al no estar de acuerdo con lo que se pretendía concluir en la reunión, la facilitadora de Educación Especial la amenazó diciendo que, de no firmar la minuta del PEI, las terapias del niño serían canceladas. La situación inspiró a la familia a buscar representación legal.
22. Una vez se asieron de representación legal, los padres incoaron una querrela contra DEPR. En agosto de 2021 la jueza, Hon. Maricarmen Calero Font, adjudicó la controversia a favor de los padres y concluyó que se violentaron derechos federales bajo IDEA. Consecuentemente, la jueza otorgó la compra de servicios.
23. Los reembolsos retroactivos a los años escolares 2019-2020 y 2020-2021 fueron pagados 100 días más tarde del término establecido (30 días a partir de la resolución judicial). La matrícula y las mensualidades de agosto, septiembre y octubre de 2021 fueron recibidos 106 días más tarde de lo establecido. Los pagos adeudados por los

R. del S. 42

servicios de noviembre de 2021, diciembre de 2021 y enero de 2022 fueron desembolsados 107 días más tarde del término legal. Los pagos correspondientes a febrero de 2022, marzo de 2022, abril de 2022 y mayo de 2022 fueron recibidos 90 días más tarde de lo requerido. El monto correspondiente a la matrícula del año escolar 2022-2023 fue recibida con 212 días de atraso. Los reembolsos concernientes a las mensualidades de agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre de 2022 también se efectuaron atrasados.

24. La Sra. Rodríguez González relata que los pagos por concepto de matrícula suelen tardar más de 7 meses ya que, según las funcionarias del DEPR, no pueden autorizarse reembolsos hasta tanto se revise el PEI, al finalizar el año escolar. Esto no es lógico, toda vez que el niño se encuentra ubicado en una escuela privada mediante compra de servicios a raíz de la orden de un tribunal.
25. La madre atestigua que “el proceso para tramitar la compra de servicios es uno completamente atropellante y lleno de discrimen contra los niños que están en escuelas privadas. En la Unidad de Seguimiento a Querellas NUNCA responden el Teléfono. El envío de correos electrónicos nunca es respondido. Las madres y los padres tienen que sacar de su tiempo de trabajo para dar continuo seguimiento, muchas veces teniendo que ir personalmente a las oficinas y estar esperando 2 y 3 horas para que se nos atienda, y la mayoría de las veces salir sin ninguna solución. En muchas ocasiones NO reciben a los padres y tenemos que entregar documentos confidenciales de nuestros hijos a personas ajenas al Departamento de Educación, como por ejemplo al guardia de seguridad del edificio”.
26. La Sra. Sulaika Estremera, madre de un niño registrado en el Programa de Educación Especial, testificó que el 31 de agosto de 2021 la Hon. Marie Lou de la Luz Quiles, jueza administrativa, le ordenó al DEPR reembolsar los gastos incurridos por la Sra. Estremera –ascendentes a \$7,370.00– por concepto de matrícula, libros, uniformes, mensualidades y otros servicios educativos. Hasta el día de hoy, esta deuda no se ha satisfecho en su totalidad. Luego de que la madre cumpliera con los trámites burocráticos reseñados en este informe, tuvo que esperar hasta el 28 de febrero de 2022 para recibir un pago parcial de \$4,400.00, restando un balance adeudado por la agencia de \$2,970.00. La madre relata que, a pesar de sus múltiples llamadas y correos electrónicos, nunca recibió respuesta, por lo cual tuvo que acudir personalmente a las instalaciones del DEPR el 9 de mayo de 2022. La respuesta que recibió de parte de las funcionarias de la agencia fue que la partida que ella reclamaba había sido

51P4

R. del S. 42

desembolsada a la institución donde estudiaba el niño, como pago de unas facturas que la escuela había sometido correspondientes a los meses de agosto a noviembre de 2021. Es medular recordar el hijo de la Sra. Estremera recibe servicios mediante compra, bajo la modalidad de reembolso, no a través del pago directo a la institución.

27. Inconforme con la acción del DEPR, quien (según explica la Sra. Estremera) no procedió con el reembolso de conformidad con lo determinado en la resolución administrativa, la madre le envió una carta al Secretario de Educación, Lcdo. Eliezer Ramos Parés. Éste la citó a una reunión a celebrada el 31 de octubre de 2022. El Secretario le aseguró a la madre que, de identificarse que la agencia le había pagado a la institución lo adeudado a ella por error, él daría instrucciones para que se le reembolsara el dinero lo antes posible. Desde entonces, no empuja las gestiones y diligencias realizadas por la Sra. Estremera, al momento de celebrarse la Vista Pública, el DEPR no había reembolsado los \$2,970.00 adeudados.
28. El Senador Zaragoza Gómez argumentó durante la vista que el DEPR tiene cerca de 5 mil millones de dólares asignados como presupuesto, y que la cuenta corriente de la agencia cuenta con alrededor de 8 mil millones de dólares. A base de esto, el Senador interpreta que el desfase entre el deber de diligencia del DEPR y la deuda pendiente de pago a las madres e instituciones acreedoras de reembolso muy probablemente no es adjudicable al Departamento de Hacienda.
29. La *Comisión Especial* indagó entre las personas ponentes si existía algún mecanismo o información suficiente que permitiera conciliar las cuentas y discrepancias. Todas las personas e instituciones presentes en la vista coincidieron en que esto no era posible por dos razones principales: En primer lugar, porque las comunicaciones emitidas por el DEPR junto con los pagos no identifican a qué factura o servicio se le adjudica el desembolso, sino que se limitan a declarar que "el pago fue realizado". "La factura es detallada, el pago no lo es", explicó Jiménez Toro, Director Ejecutivo de la Fundación Pequeño Campeón de Jesús. En segundo término, porque no existe congruencia o correspondencia identificable entre lo facturado y lo desembolsado. El DEPR desembolsa el dinero de forma irregular y por cantidades disimilares a lo facturado, usualmente menores. Finalmente, añadieron que las instrucciones sobre cómo facturar son modificadas casi todos los meses; consecuentemente, recuperar, al menos, parte de lo invertido en servicios educativos, relacionados y suplementarios es una tarea ardua y engorrosa.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PREMILINARES

A pesar de la aseveración del DEPR en su memorial, en el sentido de que “las facturas están siendo procesadas conforme a los procedimientos establecidos”,⁶ de los testimonios vertidos ante la *Comisión Especial*, debe concluirse que el DEPR incurre en un patrón de incumplimiento contumaz en su responsabilidad de desembolsar oportunamente los pagos adeudados a madres, encargados e instituciones por concepto de servicios educativos, relacionados y suplementarios ofrecidos bajo el sistema de compra de servicios. Al 23 de febrero de 2023 los números provistos por la agencia reflejan una deuda mínima, registrada de \$17,980,616.94.⁷ Esto supone una **deuda total promedio de \$7,461.00** por cada estudiante que recibe servicios mediante el mecanismo de compra, en alguna de sus tres modalidades.

Por otra parte, también es forzoso ultimar que la dependencia u oficina del DEPR cuya responsabilidad es administrar los procesos de pago y reembolso en las modalidades discutidas en este informe (SIFDE), no observa las mejores prácticas de contabilidad establecidas en esa disciplina. Los testimonios vertidos coinciden en que no existen mecanismos viables de conciliación porque (1) las comunicaciones emitidas por el DEPR junto con los pagos no identifican a qué factura o servicio se le adjudica el desembolso y (2) porque, para las receptoras, no existe correspondencia identificable entre lo facturado y lo desembolsado. Como tercer señalamiento, no abona a la confianza del tracto contable el que la agencia altere regularmente las instrucciones sobre cómo facturar. Esa práctica hace imposible la planificación financiera a las acreedoras, sean madres o proveedoras de servicios, y pone en riesgo el derecho a una educación pública, gratuita y apropiada de las niñas que han acudido al mecanismo de compra a causa del incumplimiento del DEPR en los entornos educativos ordinarios.

⁶ *Id.*, pág. 6.

⁷ *Id.*

MDIS

En virtud de todo lo antes expuesto, la *Comisión Especial para la Monitoría Legislativa del Programa de Educación Especial del Departamento de Educación* presenta las siguientes recomendaciones preliminares:

1. Ordenar al DEPR, mediante Resolución Conjunta, remitir todos los pagos adeudados por concepto de compras de servicio, en cualquiera de sus modalidades, a las proveedoras, madres, padres y encargadas acreedoras de pago o reembolso, dentro de un término de treinta (30) días contados a partir de la aprobación de la Resolución Conjunta.
2. Ordenar al DEPR, mediante Resolución Conjunta, revisar sus procesos de contabilidad dirigidos a evaluar facturas y desembolsar pagos o reembolsos por concepto de compras de servicios, con el fin de garantizar el cumplimiento oportuno con las acreedoras y una mayor precisión que permita la conciliación adecuada de facturas y desembolsos, dentro de un término de sesenta (60) días contados a partir de la aprobación de la Resolución Conjunta.
3. Ordenar al DEPR, mediante Resolución Conjunta, diseñar un mecanismo alternativo para que las madres, padres y personas encargadas de menores que reciban servicios mediante el mecanismo de compra, procuren los reembolsos a que son acreedoras, de manera que no tengan que identificarse o registrarse como proveedoras, cuando no lo son.
4. Ordenar al DEPR, mediante Resolución Conjunta, establecer reglamentación para que las estudiantes ubicadas en instituciones privadas mediante compra de servicios por determinación de un foro judicial o administrativo puedan recibir servicios ininterrumpidamente mientras se encuentren ubicadas en la misma institución, sin requerir una carta anual de la agencia que autorice la continuidad de servicios.
5. Ordenar al DEPR, mediante Resolución Conjunta, establecer reglamentación para que la agencia cubra el costo de los servicios relacionados a los que tiene derecho el estudiantado registrado en el Programa de Educación Especial, según estipulado en el Programa Educativo Individualizado, independientemente de que se ofrezcan en días catalogados por la agencia como "lectivos" o "no lectivos".

MDL

R. del S. 42

Respetuosamente sometido,



María de Lourdes Santiago Negrón

Presidenta

Comisión Especial para la Monitoría Legislativa del
Programa de Educación Especial del Departamento de Educación

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 647

PRIMER INFORME PARCIAL

28 de abril de 2023

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Gobierno del Senado de Puerto Rico, rinde su Primer Informe Parcial sobre la Resolución del Senado 647.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado 647, (en adelante, "R. del S. 647"), ordena a la Comisión de Gobierno del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre en qué etapa se encuentra el informe de aumento del precio del café que se establece por la Ley 222-2008, que faculta al Secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor, a realizar cada cinco (5) años una revisión en el precio del café, por recomendaciones establecidas en el Comité constituido por ley, y para otros fines relacionados.

Relación de Hechos

Por más de dos siglos, el café ha sido uno productos agrícolas protegidos importante de la economía puertorriqueña y es uno de los alimentos más importante de la dieta de los consumidores. Sin embargo, con el paso de los años ha sufrido una reducción dramática en su producción y comercialización. Situación que se agravó desde el año 2017, cuando el Huracán María de categoría cinco (5) destruyó el 85% de la cosecha de ese año, que se proyectaba en alrededor de 100,000 quintales. Asimismo, el paso del Huracán Fiona puso mucha más amargura a las siembras, ya que árboles sembrado post María fueron arrancados proporcionando otro golpe a la industria.

RECIBIDO ABR 28 PM 3:47:41

TRAMITES Y RECORDS SENADO

A esto se añade que hay otros factores que impactaron negativamente la producción del café puertorriqueño como:

- Crisis por la Pandemia del COVID-19 - En el 2020, el mundo se enfrentó a una pandemia que afectó todas las áreas de nuestras vidas, y la industria del café no fue la excepción.
- Los constantes aumentos en los costos de producción, transportación, distribución, fertilizantes, pesticidas y abonos ponen a la industria en una situación delicada. Puerto Rico es un país con un índice de costo de vida bastante alto por su condición de isla. Los costos de producción de café puertorriqueño pueden ser hasta 4 veces más altos que en otros países de Centro y Suramérica.
- Escasez de mano de obra diestra por la falta de remuneración adecuada a los recogedores y el aumento temporero en ayudas gubernamentales son las principales causas de la escasez.
- A todo lo anterior se añade los exagerados costos en la electricidad y el agua.

Dada la importancia de la industria del café para el País, el Departamento de Agricultura por medio del Programa de Compra y Venta de Café de la Administración para el Desarrollo de las Empresas Agropecuarias (ADEA) protege a los pequeños y medianos caficultores, ofreciendo apoyo técnico en la comercialización de café y garantiza un mercado para garantizar su precio y mantener un abasto a los consumidores.

Actualmente, Puerto Rico solo produce el 28% de nuestro consumo nacional de café, lo que significa que más de dos tercios del café que consume en el País es importado. Estas importaciones se hacen por medio del Programa de Compra y Venta de Café que su función principal es mantener los abastos para cubrir la demanda de los consumidores. Sin embargo, el precio del café al consumidor lo establece DACO por medio de la Ley 222-2008, que faculta al Departamento de Asuntos del Consumidor a revisar el precio del café cada cinco años.

La primera situación que atiende este Primer Informe Parcial fue la que prevalecía en Puerto Rico sobre la industria del café previo a la primera Vista Pública celebrada en septiembre 2022. Desde el 2015, la Orden de Precio #1 del Departamento de Asuntos al Consumidor (DACO), bajo el amparo del Reglamento Núm. 8578, Reglamento para el Control de Precios del Café, vigente a partir del 18 de mayo de 2015, estableció los siguientes precios y condiciones para la venta del producto:

| Precios mínimos de café al agricultor | Precio |
|---------------------------------------|---------|
| Café uva maduro por almud | \$14.58 |
| Café uva maduro por libra | \$0.52 |

| Precios mínimos de café al agricultor | Precio |
|--|---------------|
| Café verde – maduro por almud | \$9.90 |
| Café verde – maduro por libra | \$0.35 |
| Café Robusta por almud | \$9.00 |
| Café Robusta por libra | \$0.32 |
| Precios a Beneficiadores | |
| Café maduro | \$379.98 |
| Café verde – maduro | \$266.85 |
| Café Robusta | \$233.10 |

Estos precios son los **mínimos** a los que se pagaba el café a los agricultores y beneficiadores. Los precios del café en el resto de la cadena de distribución estaban libres del control tradicional.

El 15 de agosto de 2022, el secretario del Departamento de Agricultura, utilizando sus deberes y responsabilidades, dispuso la Orden Administrativa 2022 – 19 que establece la venta y distribución del café que ofrece el Programa de Compra y Venta de Café de la ADEA. Bajo este mandato se mantuvo el costo del café semitostado importado que se mercadea por el Gobierno en \$322.76 por quintal de Café Arábigo y \$230.00 por Quintal de Café Robusta.

El precio del Café Arábigo primera producción local, ya industrializado “pilado”, se fijó en \$379.98 y el café segundo “pilado” de \$266.85. Se mantuvo un margen de industrialización de siete (7) dólares. En cuanto, al Café Robusta “pilado” de producción local el costo se estableció en \$233.10 con un margen de pilado de siete (7) dólares.

Para asegurar el precio al mercado de café local y asegurar un aumento en el suministro adecuado de materia prima la Orden Administrativa 2022 – 19 del Departamento de Agricultura dispuso lo siguiente:

1. Todo torrefactor vendrá obligado a comprar no menos del 20% de su consumo anual de café local.
2. El consumo anual de los torrefactores será calculado a base de las compras de café importado y los informes de la División de Fiscalización, Investigación y Mercadeo del Café del Departamento de Agricultura creada por la Ley Núm. 311 de 31 de diciembre de 2002. Esta Oficina tiene como propósito principal evitar la importación ilegal de café al Estado Libre Asociado de Puerto Rico en coordinación con agencias estatales y federales. Además, es la responsable de adoptar y poner en vigor la Ley Núm. 82 de 29 de octubre de 1992, según enmendada, y sus reglamentos, orientados a establecer los mecanismos para enfrentar el contrabando de café en Puerto Rico, para que no se afecte el desarrollo de la industria cafetalera.

3. Cuando no haya suficiente café local disponible, la ADEA venderá importado en las siguientes proporciones:

| Tipo de Café | % a venderse |
|---------------------|--------------|
| Arábigo Semitostado | 100% |
| Robusta Semitostado | 0% |
| Arábigo Semitostado | 80% |
| Robusta Semitostado | 20% |

Todo lo anterior se aprueba para asegurar el mercado de la cosecha local que se estimó en alrededor de 50 mil quintales en 2022.

A raíz de estos cambios en la Orden Administrativa 2022-19, el secretario del Departamento de Agricultura pidió al Departamento de Asuntos al Consumidor un aumento del 37% en el precio del café que paga el consumidor. Para esto, se activó el Comité de Precios del Café el 17 de agosto de 2022 y apoyaron la propuesta de aumento que estaba contenido en un documento titulado "*Informe sobre la Revisión de los Precios del Café*" emitida el 30 de agosto de 2022, firmado por cinco de los seis integrantes del grupo y sometido ante la consideración del secretario del Rivera Rodríguez. Se destaca que el alza sugerida por el grupo fue de un 40% y que el Informe no se acompañó de anejo alguno, situación que fue recogida en el análisis que realizó el DACO en su determinación final.

El Comité de Precios del Café estaba compuesto por (1) Agro. Juan Rodríguez Reyes (Administrador de ADEA), (2) Sr. Pedro Pons (agricultores), (3) Miguel López Hernández (beneficiadores), (4) José Torres Olivencia (torrefactores), (5) Dr. Julio César Hernández (Colegio Ciencias Agrícolas del Recinto Universitario de Mayagüez de la Universidad de Puerto Rico) y la única economista del grupo (6) la Econ. Camille García (DACO). Esta última no tuvo la oportunidad de expresarse en torno al documento sometido para la atención del DACO.

El titular de DACO, Rivera Rodríguez determinó que el Informe sometido no justificó la necesidad de cambiar el precio del producto, ya que no proveyó los elementos necesarios para evaluar si era meritorio un cambio de precio en el producto. De la misma forma, el documento sometido por el Comité del Precio del Café carecía de: (1) un estudio económico completo para justificar el alza, (2) datos del sector cafetalero, (3) una evaluación sobre el impacto al consumidor y (4) estadísticas ni información concreta del mercado internacional del café. Todo lo anterior era necesario para que el secretario, pudiera analizar una propuesta de aumento de costo solicitada por el secretario de Agricultura, debidamente informado.

El 2 de septiembre de 2022, DACO por medio de su secretario reiteró esa decisión de NO alza ante una petición de reconsideración enviada por González Beiró, secretario del Departamento de Agricultura. Esta discrepancia entre las dos agencias creó un ambiente de incertidumbre sobre el precio que se debía pagar al caficultor que afectaba el recogido y venta de más de 50,000 quintales de café del País en el 2022 y de otros 12,000 quintales de la pasada cosecha 2021, que no se habían vendido.

El 29 de agosto de 2022, el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico aprobó la R. del S. 647 de la autoría del senador Hon. Ramón Ruiz Nieves que ordena a la Comisión de Gobierno realizar una investigación sobre en qué etapa se encuentra el informe de aumento del precio del café que se establece por la Ley 222-2008, que faculta al secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor, a realizar cada cinco (5) años una revisión en el precio del café, por recomendaciones establecidas en el Comité constituido por ley, y para otros fines relacionados.

El jueves, 15 de septiembre de 2022, la Comisión de Gobierno del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico celebró una Vista Pública, en el Salón de Audiencias Miguel García Méndez para escuchar a representantes de la industria de café, con el objetivo de conocer el sentir y recopilar información sobre el asunto bajo estudio, que forma parte de este Informe Parcial. Los deponentes citados y que prestaron sus comentarios escritos y verbales como parte de las preguntas de los senadores fueron:

- 1- Departamento de Asuntos al Consumidor – secretario Edan Rivera Rodríguez y la licenciada María Fernández Vélez, subsecretaria. El deponente principal fue Rivera Rodríguez, quien se reitero en que no recomendó un aumento en el precio del café porque el Informe que presentó el Comité de Precios del Café no justificó con estadísticas y datos económicos un cambio de precio. Reiteró que la injerencia de DACO es exclusivamente la de fijar el precio del café y que la responsabilidad de fiscalizar esa industria es de la Oficina del Café del Departamento de Agricultura, una entidad creada por ley. El funcionario dijo que esta entidad tiene la potestad de emitir multas a los protagonistas de la industria para hacer cumplir su reglamentación que busca asegurar la calidad del café puertorriqueño. Pero, el senador Ramón Ruiz cuestionó el funcionamiento de esta Oficina y afirmó que la misma estaba inoperante, que “no existía”.
- 2- Presidente de Beneficiadores del Café - Sr. Miguel López, quien sostuvo que los \$20 por almud era un precio justo y denunció que desde el sector de los torrefactores se ha gestado una competencia desleal porque el café importado se ha estado empacando y vendiendo como café del país. Incluso denunció que se estaban mercadeando marcas “especiales” con grano importado. Las marcas especiales deben estar integradas totalmente por grano de alta calidad

cosechado en Puerto Rico y su precio a nivel del consumidor es mucho más alto que las marcas de café comercial conocidas.

- 3- Café Torres Corp. – José I. Torres Olivencia, integrante del Comité de Precios del Café de DACO, reiteró su apoyo al aumento en el precio ante la consideración de la agencia.
- 4- Asociación de Agricultores – La señora Iris Y. Rodríguez, presidenta fue representada por Jorge Sanders, ya que el mismo día de la Audiencia se informó de la muerte del padre de la agricultora. Sanders denunció que se estaban registrando ventas en que se le paga al caficultor el almud a \$14.58 junto con un certificado en que se garantiza el pago de la diferencia, luego de que DACO aumentara el precio del almud, cambio que no estaba contemplado en ese momento y que continuamente se reitero en la audiencia pública.
- 5- Colegio de Agrónomos – Agro. Alberto Maldonado Rodríguez, presidente apoyó la estrategia del Departamento de Agricultura para proteger la cosecha local.

Además, de los deponentes mencionados, se citó al secretario de Agricultura, Hon. Ramón González, quien fue excusado porque estaría participando de la Conferencia de Prensa por el paso de la Tormenta Fiona. De hecho, el impacto de la referida tormenta opaco la controversia sobre el precio del café, ya que el Gobierno se ocupó de las labores de recuperación.

En una noticia que sorprendió a Puerto Rico, el viernes, 4 de noviembre de 2022, el gobernador Pedro Pierluisi confirmó que aceptó la renuncia, de Edan Rivera Rodríguez al cargo de secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO). Debido a esta dimisión, la subsecretaria, María Fernanda Vélez, se hizo cargo de la agencia de manera interina.

Varios días después, el gobernador confirmó que tuvo discrepancias con Edan Rivera Rodríguez que provocaron su renuncia de manera inmediata, pese a que el funcionario, ya había informado su intención de dejar el cargo para diciembre 2022. El trabajo del saliente secretario del DACO tuvo una aceptación pública positiva, ya que actuó de forma enérgica para controlar el precio de la gasolina y los ciudadanos aplaudieron su decisión de rechazar el aumento en el precio del café.

El 22 de noviembre de 2022, el gobernador de Puerto Rico, Pedro R. Pierluisi, anunció la designación del licenciado Hiram Torres Montalvo como nuevo secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO). El 26 de enero de 2023, el nuevo titular firmó la Orden Provisional Núm. 1, bajo el amparo del Reglamento 8578, en la que establece el precio mínimo al agricultor por café uva maduro de almud aumentó \$18. Dicha orden tendrá una duración de 12 meses y contó con el análisis del

economista Nicolas Muñoz, contratado por el Departamento de Agricultura para estos fines.

Además, se informó que el café importado semitostado que se vende a través de la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias (ADEA) se fijó a un precio de \$375 por quintal de arábica y \$256 por quintal de robusta. El 30 de enero de 2023, se anunció por el nuevo secretario del DACO, que el precio del café se revisará anualmente, y es probable que antes del periodo de 12 meses, vuelva a cambiar la orden provisional que recién se había firmado.

El jueves, 2 de febrero de 2023, la Comisión de Gobierno celebró una segunda Vista Pública, en el Salón de Audiencias Luis Negrón López. bajo el escenario creado por la nueva determinación del DACO para imponer un aumento del café. Esta alza se realizó a tenor de la Orden Provisional 1 del Reglamento 8578. Como parte de esta OP, se establece el precio **mínimo** al agricultor por café uva maduro de almud a \$18.00. Además, fija el precio para el café importado semitostado que se vende a través de la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias (ADEA) a un precio de \$375.00 por quintal de arábica y \$256.00 por quintal de robusta.

La referida Orden Provisional estará vigente por 12 meses, por lo que se adelanta que el DACO estará monitoreando constantemente el mercado para evaluar, mes a mes, su comportamiento en caso de que se necesite un ajuste. En los siguientes párrafos se resumen los comentarios sometidos en la audiencia pública:

Departamento de Asuntos al Consumidor

El Departamento de Asuntos del Consumidor, fue representado por su secretario designado Lcdo. Hiram J. Torres Montalvo. El funcionario comenzó su exposición indicando la jurisdicción de la agencia en la determinación del precio del café.

"Para iniciar, la jurisdicción del DACO tiene su punto en la ley 222-2008, la cual enmendó el Artículo 6 inciso (a) de la Ley Núm. 5 de 23 de abril de 1973, según enmendada, para establecer que el DACO revise el precio del café cada cinco años y fije un aumento en el precio de acuerdo a las recomendaciones que surjan de los estudios económicos realizados por el Departamento de Agricultura y la Universidad de Puerto Rico a través del Departamento de Ciencias Agrícolas y el Servicio de Extensión Agrícola del Recinto Universitario de Mayagüez".

Contrario al exsecretario Edan Rivera, Torres Montalvo aseguró que después de revisar todos los factores antes mencionados, en conjunto con documentación oficial del Departamento de Agricultura de Puerto Rico, mediante el Informe sobre la Revisión de los Precios del Café que fueron evaluados detenidamente por los seis (6) miembros del Comité Evaluador del Café, **agronomo Juan L. Rodríguez Reyes, administrador de la Administración para el Desarrollo Empresarial Agropecuario (ADEA), el agricultor Pedro**

Pons, el beneficiado Miguel López Hernández, el torrefactor José L. Torres Oliveras, el doctor Julio Hernández del Colegio de Ciencias Agrícolas de la Universidad de Puerto Rico y la Lcda. Lisoannette González Ruiz, subsecretaria del DACO, se llegó una conclusión informada que recomendaba un aumento al precio.

El secretario indicó que, en adición a la recomendación del Comité del Café, también recopiló información producto del diálogo directo con caficultores y beneficiados, así como con torrefactores puertorriqueños, quienes describieron el panorama sombrío por el cual atraviesa la industria, la cual forma parte de la idiosincrasia del puertorriqueño. Para Torres Montalvo, los intercambios de ideas y conceptos se realizaron a través de reuniones, conferencias telefónicas y una visita, el día 13 de enero, junto con el secretario del Departamento de Agricultura, a las fincas localizadas en el municipio de Lares. Todo este insumo fue evaluado por los miembros del Comité con mucho detalle y consideración.

“Luego de evaluar detalladamente los informes desarrollados, incluyendo una radiografía actual de la industria del café local, la recomendación del Comité, de forma unánime, fue ajustar los precios para atemperar los mismos a la nueva realidad del Mercado. El 26 de enero de 2023 se firmó la Orden Provisional Número 1-2023 (Orden) la cual establece la nueva plataforma de precios”.

A continuación, se incluye copia de la tabla, que proveyó el secretario, la cual contiene los precios mínimos a los que se le compensará a los agricultores y beneficiarios por el café. Destacó que: *“Cabe mencionar que los precios, en el resto de la cadena de distribución a partir de la entrada en vigor de la nueva orden se mantendrán libre del control tradicional”.*

| Precios mínimos de Café al Agricultor | Precios |
|--|----------------|
| Café uva maduro por almud (22 almud= 1 quintal) | \$18.00 |
| Café uva maduro por libra (22 almud=1 quintal) | \$0.64 |
| Café verde-maduro por almud (22 almud = 1 quintal) | \$12.00 |
| Café verde-maduro por libra (22 almud = 1 quintal) | \$0.43 |
| Café Robusta por almud (18 almud = quintal) | \$12.00 |
| Café Robusta por libra | \$0.43 |
| Precios Beneficiadores | Precios |
| Precio beneficiario húmedo | |
| Pergamino primera – base pilado | \$488.00 |
| Collor segunda – base pilado | \$347.00 |
| Robusta Collor – base pilado | \$294.00 |
| Beneficio Seco | Precio |
| Pilado primera | \$500.00 |
| Pilado segunda | \$359.00 |
| Robusta Pilado | \$306.00 |

Por último, el secretario estableció que: *“La Orden provisional, tiene una vigencia de 12 meses debido a que nuestros inspectores y expertos, en conjunto con personal técnico del Departamento de Agricultura y el Colegio de Ciencias Agrícolas de la Universidad de Puerto*

Rico con el propósito de monitorear, de forma constante el comportamiento del mercado para eliminar, de ser necesario, alguna de las disposiciones establecidas en la Orden”.

Departamento de Agricultura

El Departamento de Agricultura, a través de su secretario el Hon. Ramón González Beiró, expresó que el café es uno de los productos agrícolas de mayor importancia y tradición, siendo este sector agrícola el pilar de la economía del centro de la Isla. Se estiman que unas 20,000 cuerdas sembradas, para los que se emplean sobre 14,000 obreros en las diferentes fases del proceso de producción del café.

“En la actualidad tenemos 20 beneficiadores y 76 torrefactores certificados para comprar, vender y procesar café en Puerto Rico. A estos esfuerzos y para continuar con el desarrollo de la industria cafetalera, se une la proliferación de los “Coffe Shops” modalidad que ha despertado un interés por la educación, adiestramiento y especialización en la producción de café. El café se ha cultivado en Puerto Rico por más de doscientos setenta y cinco (275) años. Puerto Rico cuenta con una zona cafetalera amplia que abarca varios municipios, entre ellos: Yauco, Adjuntas, Jayuya, Ciales, Lares, Maricao, Las Marías, San Sebastián y Utuado. Estos municipios, en su mayoría, son sectores socialmente desventajados cuyo ingreso agrícola depende de nuestra industria cafetalera. En cada uno de estos pueblos se cosechan granos de café con su aroma y sabor peculiar debido a sus características topográficas y edáficas únicas”.

De acuerdo al secretario, en los últimos años, la industria cafetalera ha tenido múltiples retos, entre ellos los estragos sufridos por los huracanes Irma y María, los Terremotos en el 2020, la pandemia mundial causada por el Coronavirus (Covid'19) y para completar el paso del huracán Fiona retrasó la cosecha 2022-23, provocando que la mayoría de los esfuerzos en la recuperación de esta industria quedaran rezagados.

“Por las razones antes mencionadas, sumando a otros factores que presentaremos a continuación, este servidor como secretario de Agricultura en cumplimiento con la ley y a solicitud de los componentes que rigen la Industria del Café, a principios del pasado año solicité al entonces Secretario del DACO, Lcdo. Edan Rivera Rodríguez, comenzar con el ejercicio de revisión de precios para tan importante industria. Habiendo transcurrido cerca de 8 años sin que los precios que afectan a tan importante industria fueran revisados, el Lcdo. Hiram Torres Montalvo, secretario nominado del DACO, tuvo a bien el analizar y revisar el estudio que recoge la información necesaria para ajustar el precio del café. Luego de varias reuniones con los líderes de cada componente y tras el análisis de los datos presentados por dicho comité, se emite la Orden Provisional Núm. 1, bajo el reglamento para el Control de Precios del Café Núm. 8578”.

El secretario concluyó expresando que: *“entendemos que la Orden Provisional Núm. 1, atiende las necesidades del Sector del Café, garantizado un precio justo en cumplimiento con la*

leyes y reglamentos vigentes y creando, además, un balance adecuado entre el precio del café local y el precio del café importado”.

Agradeció el compromiso de la Comisión por, *“fomentar el desarrollo de la agricultura en la montaña y velar por la sustentabilidad y rentabilidad de todos los caficultores de Puerto Rico”*.

El presidente de la Comisión, Hon. Ramón Ruiz Nieves, solicitó al secretario de Agricultura que corrigiera la ponencia donde expresa que: *“queremos aplaudir la iniciativa de esta honorable Comisión que busca aumentar el precio del café”*. Esta aseveración es incorrecta y pudiera confundir al pueblo, ya que implica un apoyo de la Comisión de Gobierno al aumento del precio del café, lo cual no es el objetivo de la R. del S. 645.

Asociación de Beneficiadores

La Asociación de Beneficiadores, representada por su presidente el Sr. Miguel López Hernández, expresó en su ponencia que: *“el Comité Evaluador para el precio del café llegó a unos acuerdos, y le presentamos una petición, de aumentar el precio del café”*.

El señor López Hernández indicó en su ponencia que, esta petición fue evaluada por el Dr. Julio César Hernández Correa, Catedrático de la Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez y el economista Nicolás Muñoz, quien fue reclutado por el Departamento de Agricultura y que ambos dictaron una orden sugerida al secretario de DACO. También, señaló que entre los que estuvieron presentes y de acuerdo con la orden se encuentran: el agricultor Pedro Pons, representantes de los agricultores, el señor López Hernández, representando a los beneficiadores y el Sr. José Torres Olivencia, representando a los torrefactores. Asimismo, la Lcda. Lisoannette González Ruiz, sub-secretaria del DACO y el agrónomo Juan A. Rodríguez, representante del Departamento de Agricultura.

El Sr. Miguel López indicó que *“se firmó la orden en la cual todos estuvimos de acuerdo; cabe señalar que el Honorable secretario de DACO, hizo los ajuste que entendió necesarios en la orden para que saliera la orden final”*, ya que esta solo tiene un año de vigencia y el mismo comité, se comprometió a seguir evaluado y presentar un informe final, dentro de un año”.

El señor López Hernández aseguró que los beneficiadores, *“no podemos hacer nuestro trabajo con lo que teníamos en 2015, contestando así a los protagonistas del sector del café que criticaron la Orden Provisional. Por último, mencionó que este aumento se prometió para el año 2023 y 2024 y “nos comprometemos hacer un análisis de costo detallado para el 2025. Este se lo presentaremos al secretario del DACO y/o a todas las agencias del gobierno que así lo requieran, siempre y cuando estén basadas en recomendaciones científicas que sean para beneficio de la industria”*.

Sector del Café de la Asociación de Agricultores

La Sra. Iris Jannette Rodríguez en representación del Sector de Café de la Asociación de Agricultores, expresó sus comentarios en relación con la presente medida en un Memorial Explicativos. La señora Rodríguez, además de ser la presidenta del Sector del Café de la Asociación de Agricultores de Puerto Rico, es vicepresidenta de la Asociación de Agricultores de Puerto Rico y presidenta de la entidad sin fines de lucro Productores de Café de Puerto Rico (PROCAFE). Estuvo acompañada de la Sra. Vanessa Piñero quien, a su vez, representó al Sr. Héctor L. Cordero Toledo, presidente de la Asociación de Agricultores y expresaron para récord que la *“Asociación de Agricultores acoge la ponencia del Sector del Café, presentada por la Sra. Iris Jannette Rodríguez”*.

En su ponencia, la señora Rodríguez indicó que los caficultores de Puerto Rico, dentro de la estructura de Ordenes de Precio para el Café que emite el Departamento de Asuntos al Consumidor (DACO), han tenido (históricamente) y tienen **precios mínimos garantizados** a nivel de finca para el café. Apunta que cosechan (café uva), utilizando el término almud/libras. Hasta el año 2015, todos los otros sectores en la cadena de elaboración y distribución del café tenían controles de precio máximo.

La Orden de Precio Núm. 1 del 15 de julio de 2015, estableció precios mínimos para el café a los agricultores y por primera vez, precios mínimos (margen) a los beneficiadores, al igual dejando por primera vez los precios del café en el resto de la cadena libre de control de precio.

“Los precios mínimos garantizados a nosotros los caficultores tienen la función de asegurar que nuestra inversión, esfuerzo y trabajo de cultivar y cosechar café en nuestra isla sean compensados, como mínimo, en sus costos y retorno justo. Paralelamente, y de igual importancia para los caficultores y toda la industria de café de Puerto Rico, los precios mínimos garantizados para nuestro café son la base que utiliza el Departamento de Agricultura (DA) para cumplir con la política de mantener una garantía de mercado y precio a los caficultores de Puerto Rico (Reglamento 4227, Artículo II, Programa de Compra y Venta de Café) durante la cosecha de café (Artículo VI). El hecho de que los precios pagados por el mercado a nosotros los caficultores en las cosechas 2019, 2020 y 2021 estuvieran por encima (\$20 o más por almud) del precio mínimo garantizado de \$14.58 almud, no obvia el propósito, función fundamental y seguridad de mercado justo que representa para los caficultores el tener un precio mínimo garantizado que esté basado en los costos de producción actualizados a nivel de finca.

La señora Rodríguez estableció que por lo antes indicado, enviaron una carta con fecha del 2 de agosto de 2022 y antes de que comenzará la cosecha de café de 2022 donde, *“se le solicito al Secretario de Agricultura que ejerciera su deber ministerial como Secretario del DA de preparar un informe de costos de producción de café a nivel de finca (café*

uva), y lo sometería al Secretario del DACO con su correspondiente recomendación y solicitud de revisión de los precios mínimos garantizados al caficultor. Esto según se lo requiere el inciso (r) del Artículo 8 del plan de reorganización 4-2010, añadido por medio de la Ley Núm. 78 de 27 de julio de 2019.

De acuerdo a la Agricultora, la contestación del Secretario del DA a su petición fue someter al DACO una solicitud de aumento al precio del café semitostado importado que ADEA le vende a los Torrefactores como materia prima, e igualmente referir la solicitud de los caficultores al DACO, sin estudio de costo o recomendación alguna. Anotó, además que una secuencia de acciones con relación a este asunto que se detallan a continuación:

- 7 de agosto de 2022, el secretario del DACO, el licenciado Edan Rivera Rodríguez, convocó una reunión con los fines de activar el comité evaluador del precio del café.
- El secretario de Agricultura escogió como representante de los torrefactores al señor José Luis Torres y de los beneficiadores a Miguel López
- El representante de los caficultores es el Sr. Pedro Pons, éste llevó un informe/estudio de costos a nivel de finca que fue preparado por un grupo de caficultores con experiencia en previos comités y usando el modelo que se utilizó en el estudio de costos a nivel de finca del comité del 2014.
- Ante las dos cartas de serios señalamientos, por parte del licenciado Rivera Rodríguez al presidente del comité evaluador, sobre fallas y falta de datos que sometió el señor Julio Hernández, economista de la UPR, el sector de caficultores le envió una carta el 5 de septiembre de 2022.
- A solicitud del secretario del DACO se volvieron a reunir y en la misma, el secretario acogió los planteamientos presentados y ante la urgencia porque estamos en plena cosecha, nos indica que existe la alternativa para atender específicamente el tema de precio mínimo garantizado al caficultor.
- En el proceso de recopilar la información y los datos, surge el huracán Fiona y se detuvo el proceso
- Cuando se fue a retomar, el secretario de DACO había renunciado.
- Con el nombramiento del secretario designado de DACO, le cursan comunicación y nunca recibieron respuesta.
- En enero de 2023, se reunieron de manera virtual los miembros del comité porque se iban a presentar los estudios y a tomar decisiones sobre la solicitud del aumento del precio del café semitostado importado por el departamento de agricultura y la revisión de los precios mínimos garantizados de los caficultores y beneficiadores.
- En la reunión solo se discute la solicitud del Departamento de Agricultura que es el de, aumentar el precio del café semitostado importado y que la orden de emergencia dure dos años

De lo presentado anteriormente se desprende que, lo que pidieron los caficultores fue una revisión a los precios mínimos; garantizados con los costos reales de producir un quintal de café, porque es la base bajo la cual el programa de

compraventa de café del Departamento de Agricultura puede cumplir con su obligación reglamentaria de garantizar a los caficultores de Puerto Rico la compra de su café y su cosecha. Sin embargo, lo que aprobó el secretario del DACO fue aumentar el precio del café semitostado importado.

Puerto Rico Coffee Roasters, LLC

La Puerto Rico Coffee Roasters, LLC fue representado por su presidente Sr. Germán L. Negrón González, quien emitió sus comentarios con relación a la R. del S. 647 por medio de un Memorial Explicativo. En este documento se indica que la una empresa posee y opera tres (3) fincas de café localizadas en: Maricao, Vega Baja y Jayuya. También, posee dos (2) viveros, dos (2) beneficiados de café, un (1) beneficiado ecológico para la fase húmeda y otro para industrialización del grano, una torrefacción localizada en Ponce y cuenta con oficinas administrativas en Bayamón. Además, indica que, compran café a sobre mil (1,000) caficultores, directa e indirectamente en sus beneficiados y en seis (6) centros de compra satélite extendidos por los principales municipios cafetaleros de la montaña.

Según el señor Negrón, Puerto Rico Coffee Roasters, LLC, *"es la empresa líder de café de Puerto Rico y, por ende, tenemos la responsabilidad de, a través de nuestra marca, inspirar y nutrir el futuro de nuestra isla mientras crecemos y nos expandimos al mundo. Para lograrlo, sabemos que es necesario un mercado estable atendido en Puerto Rico y fuera de la isla, pero principalmente un sector de caficultores y una zona montañosa sólida y sostenible tanto socioeconómicamente como ambientalmente. Queda mucho por hacer, pero trabajamos todos los días para esto"*.

El destacado empresario de café, expresó que a partir de los huracanes Irma y María, la industria cafetalera volvió a cambiar, como lo ha hecho cada vez que es impactada por los fenómenos atmosféricos, cada vez más frecuentes por la transformación climática en el planeta.

"Fieles a nuestra misión, nuestra empresa entró de lleno a atender las necesidades principales de los caficultores en aquel momento: la falta de semilla (granos selectos) y almácigos (arbolitos) de café, saludables tolerantes a la roya y de alta productividad. Apoyándonos en la tecnología y con el apoyo de otras entidades privadas locales e internacionales como ConPRmetidos, Hispanic Federation, Starbucks Foundation, Baristas del Caribe, World Coffee Research, Nespresso, Fundación Colibrí, entre otras; logramos seleccionar, producir, distribuir y sembrar sobre 3.2 millones de almácigos de café en sobre 2,000 fincas de pequeños y medianos caficultores de nuestra zona montañosa en un periodo de 3 años. Todo este trabajo fue impulsado 100% de manera privada, o sea no hubo un solo centavo de dinero público, particularmente ni un solo centavo proveniente del Programa de Café ni del Departamento de Agricultura. Este esfuerzo fue canalizado e implementado a través de los propios caficultores y su entidad sin fines de lucro, Productores de Café de Puerto Rico, (PROCAFE)".

Es importante destacar que el señor Rodríguez enfatizó que su empresa como las de todos los torrefactores de café en la isla, obtiene la materia prima (café) únicamente de las siguientes fuentes: fincas de la empresa, directamente de los caficultores, de los beneficiadores y del Programa de Café del Departamento de Agricultura (ADEA). Otros datos importantes para fines del estudio de esta medida expresados fueron los siguientes:

"Antes del aumento decretado el pasado jueves 26 de enero, de cada \$1.00 que el consumidor puertorriqueño paga en promedio por café tostado y molido en Puerto Rico, \$0.64 iban al Departamento de Agricultura por el café que importan. En la pasada Orden de Precios de Café Núm. 1 de 2015, el Departamento de Agricultura recomendó, y el DACO adjudicó, un aumento al precio mínimo de 10% a nivel de finca para el café del caficultor puertorriqueño y un aumento de 80% en la etapa de beneficiado para los beneficiadores que elaboran el café. Simultáneamente el DACO determinó que, gracias a la garantía de venta y mercado para los caficultores, que la proporción de materia prima correspondiente al café que el Departamento de Agricultura importa semi-tostado no sufriría cambios de precios pues este representa la mayor proporción y un aumento en el precio de este café hubiese significado un aumento importante en el precio del consumidor. El precio del café importado semi-tostado por el Departamento de Agricultura se mantuvo al precio anterior de \$322.76. En la reciente Orden Provisional de Precios de Café Núm. 1 del pasado jueves 26 de enero, el Departamento de Agricultura recomendó, y el DACO adjudicó, un aumento de precio mínimo de 23% a nivel de finca para el café de caficultor puertorriqueño y un aumento de 80%, 100% y 150% en el margen de elaboración en la etapa de beneficiado según el tipo de café para los beneficiadores que compran el café a los caficultores y elaboran el café. Cabe destacar que el aumento al precio mínimo de 23% otorgado a los caficultores, es igual o menor al precio que ya estaba reconocido por nuestra empresa y otros en la industria. En esta última orden el DACO determinó, aumentar la materia prima correspondiente al café semi-tostado que el Departamento de Agricultura importa. Este café hoy día representa cerca del 80% que el consumidor toma y como hemos indicado este precio significará un aumento importante en el precio al consumidor. El precio del café importado semi-tostado por el Departamento de Agricultura aumentó de \$322.76 a \$375.00".

Para el empresario, el aumento al café semitostado importado por el Departamento de Agricultura es un impuesto (tax) sobre el consumo de café. Enfatizó que impacta **'el bolsillo del consumidor'** y que la historia dice que no llegará al caficultor. Opinó, Negrón que el aumento es injustificado en los márgenes de ganancia que genera el Departamento de Agricultura, *un impuesto, que le representará hasta \$25 millones adicionales considerando los precios mundiales de los pasados años".* Se cita de la ponencia:

"Es la ADEA el único recipiente del dinero producto de la venta del café importado. Como se sabe, parte del dinero obtenido por las ventas del café importado ADEA lo

reinvierte en la industria del café, (a través de incentivos y subsidios), otra parte la dedica a incentivar otras industrias agrícolas que no son el café, y otra parte la invierte para fines administrativos del propio DA. Queda establecido así que existe un claro incentivo económico para que la ADEA, quiera subir y suba el precio del café importado, de tener la oportunidad, si quedara en sus solas manos dicha decisión o la pudiera impulsar para acrecentar la partida que destina para su propio sostenimiento administra, ensanchar su presupuesto”.

El deponente hizo referencia a las posturas del pasado secretario del DACO, Lcdo. Neri Adames y a la ex secretaria del Departamento de Agricultura Myrna Comas cuando tuvieron ante sí la evaluación de la Orden sobre el precio del café. Según el deponente, *“La secretaria siempre pretendió poner en mejor posición a los distintos componentes de la industria del café, pero respetando los intereses del consumidor”*. Por otra parte, expone que, *“No es deber ni función del DACO en velar por la expansión agrícola, sino el velar que el consumidor pague un precio adecuado por los productos que consume”*.

Para concluir, el señor Negrón expresó que la mayor preocupación para su empresa es que la manera en que se ha manejado todo el asunto del aumento del café *ha rayado en lo irresponsable* y se pone en riesgo las mismas estructuras y protecciones que mantienen una industria que aún está luchando por reconstruirse y crecer.

**Sr. José L. Torres Olivencia
Agricultor-Beneficiador-Torrefactor**

El Sr. José L. Torres Olivencia, agricultor, beneficiador y torrefactor expresó sus comentarios con relación a la Orden Provisional Núm. 1. En este indicó que está de acuerdo con el aumento del precio del café. Según lo expresado por este la Orden Provisional Núm. 1 asegura un aumento para caficultores y beneficiadores de por lo menos \$8,648,100. Sugiere además que: *“la ganancia de la venta de café importado, se regule la porción que pueda utilizar ADEA para gastos administrativos, y se disponga que el restante, sea para un Fondo Especial que se invierta en la modernización de la industria cafetalera de Puerto Rico”*.

Torres Olivencia trajo a la consideración de la Comisión, el tema del arancel impuesto por el Congreso de los Estados Unidos al café que entra a Puerto Rico, de actual se desconoce a cuánto y cómo se está utilizando. Cabe señalar que entre las peticiones que se le hizo al secretario de Agricultura, se encuentra un informe relacionado con este asunto.

En la vista, también participaron, el Hon. Wilfredo Ruiz Feliciano, alcalde del municipio de Maricao y el alcalde de Lares, Hon. Fabian Arroyo Rodríguez, los que emitieron sus comentarios y no entregaron Memoriales Explicativos.

HALLAZGOS Y RECOMENDACIONES

Entre los hallazgos más significativos de la dos Audiencias Públicas de la R. del S. 647 se encuentran lo siguiente:

- Luego del paso de los Huracanes Irma y María en el 2017, la industria cafetalera puertorriqueña no se recuperó, y se espera que la cosecha del año 2023 sea de entre 35,000 y 55,000 quintales. Estos números indican que solo 19% del café que se consume en el País es de origen local.
- Existen incertidumbre en la industria del café por la falta de documentación y estadísticas que llevan a los secretarios de los departamentos de Agricultura y el Asuntos del Consumidor a tomar sus decisiones. Por la dinámica que se dio en las Vista Públicas la falta de información crea una desconfianza que solo se puede solucionar con datos claros y confiables.
- El secretario designado del Departamento de Asunto al Consumidor (DACO), Hiram Torres Montalvo, indicó que el café se incrementó casi un 17%, aumentando el precio del quintal extranjero de \$322 a \$375. Lo que sigue estando muy por debajo de los \$500 que cuesta el quintal de café local. **Asimismo, estimó que el efecto en cadena hacia el precio por libra de café sería de unos 60 centavos, mientras que por taza debe ser uno o dos centavos adicionales.** Por lo que advirtió a los comercios que estará fiscalizando que no haya precios abusivos. No obstante, el secretario de DACO no controlará el precio de venta del café en góndola para dejarlo a la "libre competencia".
- El Departamento de Asuntos al Consumidor incumplió una petición del senador Ramón Ruiz Nieves donde se solicita se enviara a la Comisión de Gobierno toda documentación utilizada para justificar la decisión de aumentar el precio del café.
- El Departamento de Agricultura aseguró que Aduana federal le ha retenido el pago de arancel del café desde el 2014, lo que representa una deuda de \$100 millones con el gobierno de Puerto Rico. Lo propuesto por la Orden Provisional 1 del Reglamento 8578 representa un aumento de 10 millones de dólares en aranceles que administrará el Departamento de Agricultura para incentivos para toda la industria agrícola, no solo para sector cafetalero.
- Los senadores Ruiz Nieves y María de Lourdes Santiago mostraron inquietud sobre la acción de Aduana federal de retener los aranceles que se recibe por café importado, por lo que se radicó una solicitud de información al Departamento de Hacienda.
- Es importante destacar que la Oficina del Café del Departamento de Agricultura, entidad que tiene la responsabilidad de fiscalizar la industria del café, esta inoperante. Esta es la entidad gubernamental creada por ley, que

tiene la autoridad de emitir multas para hacer cumplir la reglamentación que busca asegurar la calidad del café puertorriqueño.

- El Departamento de Asuntos al Consumidor anunció que monitoreará y fiscalizará mes a mes el comportamiento de mercado del café y cómo impactó la Orden Provisional que aumentó el precio. La Comisión pedirá informes sobre este particular para determinar si es necesario legislar para enmendar la Ley 222 – 2008.

CONCLUSIÓN

Por todo lo antes expuesto, y examinado la información solicitada para atender el asunto planteado, la Comisión de Gobierno tiene a bien somete este Primer Informe Parcial sobre la R. del S. 647, aceptando que falta mucho por investigar y documentar. Solo se incluye la información recopilada en dos Audiencias Públicas realizadas en septiembre 2022 y febrero 2023.

Respetuosamente sometido,



Ramón Ruiz Nieves
Presidente
Comisión de Gobierno

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO
GOBIERNO DE PUERTO RICO

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

9 de febrero de 2023

Informe sobre la R. del S. 716

AL SENADO DE PUERTO RICO:

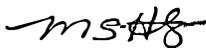
La Comisión de Asuntos Internos, previa consideración, recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 716, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

La R. del S. 716 propone realizar una investigación sobre la actual política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico relacionada con identificar y cuantificar la población existente de pacientes diagnosticados con algún tipo de demencia, la accesibilidad y cantidad de los servicios públicos y privados necesarios para atenderles y tratarles, como también, el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos que cobijan a esta población; y para otros fines relacionados.

Esta Comisión entiende que la solicitud es razonable dado que presenta una situación que puede ser atendida por la Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez 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 716 con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



Marially González Huertas
Presidenta
Comisión de Asuntos Internos

(ENTIRILLADO ELECTRONICO)
ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

5^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 716

9 de enero de 2023

Presentada por la señora *Rosa Vélez*

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN

Para ordenar a la Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la actual política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico relacionada con identificar y cuantificar la población existente de pacientes diagnosticados con algún tipo de demencia, la accesibilidad y cantidad de los servicios públicos y privados necesarios para atenderles y tratarles, como también, el cumplimiento de todas las leyes y reglamentos que cobijan a esta población; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La salud mental debe guardar un espacio prioritario en nuestro quehacer diario, especialmente cuando se trata de sectores marginados por la sociedad, como lo es la población de adultos mayores. Este sector en particular se ve afectado por un sinnúmero de retos sociales, físicos y mentales. Adentrándonos, ~~específicamente,~~ en los retos de salud mental que afrontan los adultos mayores, nos encontramos con ~~múltiples trastornos que les aquejan, sin embargo,~~ que el más recurrente en esta población es la demencia. Según los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (CDC, por sus siglas inglés) "la demencia no es una enfermedad específica sino, más bien, un término general para referirse a una alteración de la capacidad para recordar, pensar o tomar decisiones, que interfiere en la realización

msh

de las actividades de la vida diaria". El Alzheimer es el tipo de demencia más común; sin embargo, existen ~~muchas~~ otras enfermedades que también afectan la capacidad cognoscitiva, como el Parkinson y el Huntington. Se estima que en el año 2022 un total de 6.5 millones de estadounidenses mayores de sesenta y cinco años padecen de Alzheimer y cerca de un millón sufren de Parkinson. Entre los datos más alarmantes se encuentra la alta mortalidad en los casos de pacientes con Alzheimer, que entre los años 2000 al 2019 ha aumentado un 145% en los Estados Unidos. En Puerto Rico, por virtud de la Ley 237-1999, según enmendada, conocida como "Ley para Establecer el Registro de Casos de la Enfermedad de Alzheimer, la Enfermedad de Huntington y otras Demencias en el Departamento de Salud", se crea un registro que contiene datos puntuales sobre los casos de enfermedades de demencia. Sin embargo, esta base de datos solo es accesible a personal vinculado con la salud y las estadísticas.

msst
 Considerando que existen varias leyes que establecen la política pública del Gobierno, tales como, la Ley 13-1998, conocida como "Ley del Centro para la Coordinación de Servicios a Personas Afectadas con la Enfermedad de Alzheimer en Puerto Rico" y la Ley 237-1999, antes mencionada, el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico entiende meritorio revisar el estatus actual de su implementación y efectividad. Asimismo, resulta apremiante tener datos actualizados sobre la cantidad de adultos mayores que padecen algún tipo de demencia y cómo se están atendiendo sus necesidades, considerando que esta población ha ido creciendo de forma vertiginosa. Hacer estos datos accesibles al público, nos permitirá trabajar de forma efectiva con todos los entes correspondientes, para tratar a este sector con la ~~premuera~~ y dedicación que requieren.

RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se ordena a la Comisión de Bienestar Social y Asuntos de la Vejez
- 2 del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la actual política pública

1 del Estado Libre Asociado de Puerto Rico relacionada con identificar y cuantificar la
2 población existente de pacientes diagnosticados con algún tipo de demencia, la
3 accesibilidad y cantidad de los servicios públicos y privados necesarios para
4 atenderles y tratarles, como también, el cumplimiento de todas las leyes y
5 reglamentos que cobijan a esta población.

6 Sección 2.- La Comisión, ~~para~~ deberá llevar a cabo lo ordenado en la Sección 1
7 de esta Resolución, y sin que se entienda como una limitación a sus facultades, podrá
8 celebrar vistas públicas; citar funcionarios y testigos, ya sean personas naturales o
9 jurídicas; requerir información, documentos y objetos; y realizar inspecciones
10 oculares a los fines de cumplir con el mandato de esta Resolución, de conformidad
11 con el Artículo 31 del Código Político de Puerto Rico de 1902, según enmendado.

12 Sección 3.- La Comisión deberá rendir un informe con sus hallazgos,
13 conclusiones y recomendaciones antes de concluir la Decimonovena Asamblea
14 Legislativa. No obstante, la Comisión podrá rendir informes parciales cuando lo
15 estime necesario.

16 Sección 4.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su
17 aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO #3R25723amL0:58
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

5^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 294

SEGUNDO INFORME POSITIVO

25 de abril de 2023

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 294, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña a este Segundo Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto de la Cámara 294 (en adelante, "P. de la C. 294"), incorporando las enmiendas propuestas, tiene como propósito crear la "Ley para la Integración de Sistemas Tecnológicos del Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas", con el fin de establecer, conjuntamente con el apoyo y asistencia de la Puerto Rico Innovation and Technology Service (PRITS), un sistema de seguridad integrado en las vías públicas de Puerto Rico, mediante la instalación de tecnología en las plazas de peaje y en las estaciones de señales de control de tráfico y la utilización de la tecnología "Dedicated Short-Range Communication", utilizada en los sellos de AutoExpreso e interconectarlo con los sistemas de emergencia de la Policía de Puerto Rico, para que en caso de la comisión de un delito que involucre la búsqueda de un vehículo, dicho sistema alerte a las autoridades en tiempo real por donde el mismo transitó y de ese modo se facilite la captura de un sospechoso o el esclarecimiento de algún delito; y para otros fines relacionados.

INTRODUCCIÓN

El P. de la C. 294 se expresa sobre el aumento vertiginoso en los actos delictivos en Puerto Rico. El proyecto reconoce los esfuerzos del gobierno estatal y federal en cuanto

ERU

al esclarecimiento de los actos delictivos, sin embargo, busca ofrecer un instrumento de trabajo contra el crimen a través de la tecnología y la unificación de sistemas gubernamentales, ya que en muchas ocasiones las investigaciones criminales que realizan las agencias del cumplimiento con la ley, se ven frustradas debido a las interrupciones en la comunicación entre las distintas regiones policíacas.

A esos efectos, y habiéndose instalado hace años plazas de peajes inteligentes que poseen alta tecnología que recopila información registrada, la medida propone colocar estos datos al servicio de los sistemas de emergencia de la Policía de Puerto Rico, para fines de esclarecer posibles actos delictivos. Asimismo, y para remediar lo antes esbozado, el P. de la C. 294, de la autoría del representante Cruz Burgos, en síntesis pretende conectar tecnológicamente las plazas de peajes y las estaciones de señales de control de tráfico, con los sistemas de emergencia de la Policía de Puerto Rico, en situaciones particulares. Ello, con el propósito de que en caso que se necesite localizar un vehículo como parte de la investigación de un delito, el sistema identifique el lugar por el cual transita en tiempo real.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El Artículo 23.08 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", facultó y autorizó al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, a "utilizar y operar sistemas automáticos de control de tránsito en las estaciones de peaje de las autopistas y en las intersecciones de las vías públicas que estadísticamente representen 'alto riesgo' para conductores y peatones, que incluya el uso de aparatos electrónicos y/o mecanizados de probada exactitud, a los fines de expedir boletos de multas administrativas por las violaciones de los Artículos de esta Ley que puedan ser detectadas de esta forma". Asimismo, en octubre de 2013 se promulgó el reglamento para esos fines, y desde entonces, el Departamento ha instalado sistemas tecnológicos de control de tránsito, inclusive cámaras, en intersecciones de las vías públicas que representan alto riesgo para los peatones y conductores.

Cónsono con los esfuerzos antes mencionados, la medida ante la consideración de esta Comisión, tiene como propósito, coordinar y unificar tecnológicamente ambos sistemas para que se comuniquen entre sí, en aras de añadir un método en la lucha contra el crimen e implantar un método de seguridad pública.

Con la unificación de estos sistemas se brinda una estrategia concreta para atacar un elemento criminal que puede ser facilitador para el esclarecimiento de la comisión de hechos delictivos, donde estén involucrados vehículos de motor y sea un componente esencial en la comisión de este. Asimismo, y para aumentar su efectividad, es necesario que estos sistemas se mantengan en la manera más confidencial posible.

ERW

De igual forma, esta medida es cónsona con los propósitos de política pública establecidos en la Ley de la Puerto Rico Innovation and Technology Service, Ley 79-2019, ya que pretende solucionar el problema de la integración entre las tecnologías de información y comunicación de las agencias gubernamentales y que se facilite el intercambio de datos fomentando la transparencia en la información y la ejecución del Gobierno.

Es menester destacar que este proyecto fue informado positivamente por esta Comisión, el pasado 12 de septiembre de 2022. Además, fue incluido en el calendario de órdenes especiales del día del Senado, pero fue devuelto a Comisión. Esta Comisión realizó un análisis de lo esbozado en el hemicycle durante el debate de la medida y le introdujo varios cambios. El propósito de los cambios introducidos en este Segundo Informe es que haya salvaguardas a "que el sistema sea utilizado exclusivamente para investigación de vehículos vinculados a una emergencia en curso o un crimen y el esclarecimiento de delitos, delimitando la autorización de acceso a los sistemas". Se establece, además, que se tendrá acceso al sistema únicamente cuando "como parte de una emergencia en curso o una investigación criminal se obtenga la descripción, tablilla o datos registrales de un vehículo involucrado en un crimen".

Es vital sostener la validez de este proyecto. Sobre todo, cuando en los primeros sesenta días del año 2023, se han registrado setenta y tres delitos de *carjackings*. Además, para el 2022 los delitos de hurto de autos sobrepasaron la cifra de 2,000. Estos delitos que está en alza continua desde el 2022 suelen estar relacionado además a grupos de personas que luego utilizan los vehículos en otros crímenes como asesinatos y robos domiciliarios o a negocios.

El 23 de junio de 2022 el P. de la C. 294 fue referido a esta Comisión. El 27 de junio de 2022 la Comisión solicitó comentarios a cuatro organizaciones y agencias: Departamento de Seguridad Pública (DSP), Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP) y la Puerto Rico Innovation & Technology Services (PRITS). Al momento de la redacción de este informe, se habían recibido comentarios del DSP y la PRITS. A continuación, un resumen de lo expresado por estas agencias, organizado en el orden en que fueron recibidos los comentarios en la Comisión.

Departamento de Seguridad Pública

El Departamento de Seguridad Pública presentó un memorial firmado por su secretario, Hon. Alexis Torres Ríos, en el cual expresó que, favorecen la aprobación de la medida, con las recomendaciones que estos brindan. Expresan la importancia de la aprobación de esta medida, pues dentro del Plan Integral de Seguridad del Gobierno de Puerto Rico, se incluyen proyectos de adquisición y desarrollo de tecnología como herramienta principal para combatir el crimen.

Asimismo, expresan que, luego de haber consultado con el Negociado de la Policía de Puerto Rico, entienden que la medida que nos ocupa busca reforzar el ámbito de esclarecimiento de delitos en los cuales. Indican que, el NPPR tiene planes operacionales enmarcados en llevar una respuesta integrada a los fenómenos de incidencia criminal de una manera actualizada. Esto pues, los adelantos tecnológicos permiten la eficiencia y eficacia en el funcionamiento de los cuerpos policíacos.

El DSP expresó que, se debe cambiar la vigencia de la medida a ser condicionada su puesta en vigor, luego que el Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Obras Públicas, adopten la disposición reglamentaria mediante el establecimiento de un Comité de Estrategia, como lo estipula el Artículo 3 de la medida.

Finalmente, sugieren se consulte al Departamento de Transportación y Obras Públicas lo propuesto en la medida y, a su vez, consultar con la Oficina de Gerencia y Presupuesto en referencia al asunto fiscal.

Puerto Rico Innovation & Technology Service (PRITS)

EgW
La directora ejecutiva interina de la "Puerto Rico Innovation Technology Service", Nannette Martínez Ortíz, sometió un memorial, en el cual expresa que, la medida va cónsona con la política pública establecida en su ley habilitadora y en la Ley de Gobierno Electrónico. No obstante, mencionan que la integración propuesta ya se encuentra en proceso e igualmente, están estableciendo un centro de operaciones de inteligencia, el cual estará comenzando a operar en diciembre de este año, por lo que encuentran que no es necesaria una legislación para que esto sea implementado exitosamente.

Expresan que, el Departamento de Transportación y Obras públicas cuenta con el sistema computarizado "David Plus", el cual almacena la información de todos los vehículos de motor registrados en Puerto Rico, si este está autorizado para ser usado en las carreteras y a nombre de quien está registrado. Además, registra información del vehículo, como los gravámenes de instituciones financieras y multas de los conductores. En relación a esta medida, las diferentes agencias gubernamentales, como el Departamento de Hacienda y la Policía de Puerto Rico, tienen acceso a este sistema para propósitos de investigación.

Mencionan a su vez que, bajo la Ley 75-2019, conocida como "Ley de la Puerto Rico Innovation and Technology Service (PRITS)", se creó la Oficina de Servicios y Tecnología e Innovación de Puerto Rico. A través de esta ley, se le faculta proveer servicios de apoyo técnico y de almacenamiento de datos a las agencias gubernamentales. Asimismo, mencionan es de interés cualquier medida con intención de combatir el crimen, se mantenga lo más confidencial posible.

ENMIENDAS PROPUESTAS

Se le realizó una enmienda a la medida en el Artículo 3, para establecer un período para que las agencias reglamenten el asunto, así como un período para comenzar la ejecución a partir de que esa reglamentación esté lista. Esto, como fue recomendado por el Departamento de Seguridad Pública. Asimismo, se hicieron varias enmiendas al texto, en aras de mejorar la ortografía de la medida. Por último, se deben destacar nuevas enmiendas realizadas en este segundo entirillado, a los artículos 2 y 3, a los fines de delimitar las circunstancias en que la Policía tendría acceso a este sistema.

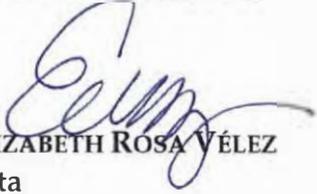
IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

 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 294**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Segundo Informe.

Respetuosamente sometido,


HON. ELIZABETH ROSA VÉLEZ

Presidenta

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
Urbanismo e Infraestructura

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

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

1ra. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 294

8 DE ENERO DE 2021

Presentado por el representante *Cruz Burgos*

Referido a la Comisión de Transportación, Infraestructura y Obras Públicas

LEY

 Para crear la "Ley para la Integración de Sistemas Tecnológicos del Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras ~~Públicas~~ Públicas", con el fin de establecer, conjuntamente ~~con~~ con el apoyo y asistencia de la Puerto Rico Innovation and Technology Service (PRITS), un sistema de seguridad integrado en las vías públicas de Puerto Rico, mediante la instalación de tecnología en las plazas de peaje y en las estaciones de señales de control de tráfico y la utilización de la tecnología "Dedicated Short-Range Communication", utilizada en los sellos de AutoExpreso e interconectarlo con los sistemas de emergencia de la Policía de Puerto Rico, para que en caso de la comisión de un delito que involucre la búsqueda de un vehículo, dicho sistema alerte a las autoridades en tiempo real por donde el mismo transitó y de ese modo se facilite la captura de un sospechoso o el esclarecimiento de algún delito; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Durante los últimos años ~~como~~ ha incrementado la tasa de criminalidad en Puerto Rico ~~nuestra Isla~~. Ante tan alarmante esta situación ~~tan alarmante~~, el Gobierno ha implementado en su política pública varias estrategias con el fin de combatir la fuerte ola criminal que azota al País. Iniciativas gubernamentales de seguridad, tales como "Escudo

Costero" y "Shot Spotter" son muestras del compromiso de la actual administración con esta problemática son ejemplos de algunas de estas iniciativas tecnológicas. Asimismo, esta Cámara de Representantes Asamblea Legislativa ha puesto como prioridad la promulgación y aprobación de medidas legislativas dirigidas a promover la seguridad en nuestro País Puerto Rico. Sobre todo, porque la seguridad en las vías públicas representa un gran reto. Durante los primeros sesenta días del año 2023 se registraron setenta y tres delitos de "carjackings". Además, para el año 2022 los delitos de hurto de autos sobrepasaron la cifra de 2,000. Estos delitos que están en alza continua desde el 2022 suelen estar relacionados, además, a grupos de personas que luego utilizan los vehículos en otros crímenes como asesinatos y robos domiciliarios o a negocios.

EW

Durante los últimos años se han instalado en ~~nuestras~~ las autopistas plazas de peajes inteligentes, conocidas como ~~Auto Expreso~~ AutoExpreso, que poseen alta tecnología que recopila información que queda registrada. Este sistema registra a-cada vehículo que transite por el mismo, al tomar cinco fotos a su tablilla, a través de la red que maneja los datos. Por otra parte, es una realidad que a diario se cometen delitos, en ~~la Isla~~ en los cuales se utilizan vehículos de motor como medio para cometer los mismos el mismo. La División de Vehículos Hurtados del Negociado de la Policía de Puerto Rico reporta a diario el hurto de vehículos en todas las regiones policiacas del país diariamente. Así las cosas, las investigaciones criminales que realiza la Policía, en ocasiones se ven frustradas debido a las interrupciones en la comunicación entre las distintas regiones policiacas, por lo que, en ocasiones se dificulta el esclarecimiento de estos delitos.

Mediante esta Ley se busca implementar un sistema integrado para mitigar las posibles interrupciones en la comunicación entre las distintas regiones policiacas del País, con tal de esclarecer el mayor número de delitos en el cual ~~se~~ se utilice un vehículo, o en casos de vehículos reportados hurtados. La Policía de Puerto Rico, junto al Departamento de Transportación y Obras ~~Publicas~~ Públicas, dirigirá la operación integrada de la tecnología a través del registro de la tablilla de los vehículos con los distintos sistemas de comunicación que tiene a su disposición la Policía de Puerto Rico, en conjunto con todas las agencias estatales de seguridad del País. La Policía de Puerto Rico como parte de una investigación en curso mediante un acceso controlado al sistema podrá conocer en tiempo real el lugar preciso por donde ha transitado un vehículo de motor involucrado en una emergencia o en un delito y la dirección en la cual el mismo se dirige, al ponchar su número de tablilla en el sistema. Asimismo, ~~dicho sistema~~ podrá ser utilizado por las autoridades para conocer el historial y determinar las tendencias de transito de algún sospechoso y/o ~~o~~ vehículo de motor bajo la investigación de la Policía.

Para lograr este fin, en su primera fase se utilizarán los artefactos ya instalados en las plazas de peaje existentes y la instalación del "software" apropiado. La segunda fase consistirá en la realización de un estudio llevado a cabo por la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, para determinar las áreas que serán impactadas. Por último, en las áreas designadas por la Policía de Puerto Rico y el

Departamento de Transportación y Obras Públicas, conforme al estudio correspondiente, se colocarán en las estaciones de señales de control de tráfico los artefactos para cumplir con lo dispuesto en esta Ley.

El fin de establecer un sistema completamente integrado, como el que persigue este estatuto, es aumentar el número de casos esclarecidos donde esté involucrado un vehículo de motor o casos de hurto de vehículos de motor informados a las autoridades a través de los sistemas de emergencia o de intercomunicación de la Policía. Además, brinda una estrategia concreta para atacar un elemento criminal que debe atenderse de forma eficaz. ~~De igual forma, promueve~~ ~~Promueve~~ la participación ciudadana ~~activa~~, de forma anónima, ~~al ciudadano poder~~ ~~ya que el ciudadano puede~~ alertar a las autoridades, en tiempo real, sobre la comisión de algún delito en el cual haya sido utilizado algún vehículo de motor para que la Policía, a su vez, utilice este sistema integrado para investigar el mismo. La Policía de Puerto Rico informará y promoverá esta nueva modalidad para combatir el crimen, exhortándole a la ciudadanía que participe activamente, sin temor a represalias, en la denuncia de la comisión de delitos a las autoridades.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Artículo 1.- Título.

 2 Esta Ley se conocerá y podrá ser citada como "Ley para la Integración de Sistemas
3 Tecnológicos del Negociado de la Policía de Puerto Rico y el Departamento de
4 Transportación y Obras Públicas Públicas".

5 Artículo 2.- Política Pública.

6 Se ordena establecer un sistema integrado entre el Negociado de la Policía de
7 Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, con la asistencia de la
8 Puerto Rico Innovation Technology Service (PRITS), para interconectar el sistema con la
9 información de la Policía de Puerto Rico en las plazas de peajes, y estaciones de señales
10 de control de tráfico y el sistema de sellos de AutoExpreso, con un sistema de vigilancia
11 electrónico digital que identifique un vehículo al que se haya reportado en el sistema de
12 emergencias de Puerto Rico o en cualquier otro sistema de comunicación utilizado por el

1 Negociado de la Policía de Puerto Rico o cualquier agencia de seguridad estatal
2 gubernamental, cuando se haya cometido un delito o que han sido reportado como
3 hurtado para que a través de la tablilla, se pueda compartir y correlacionar la información
4 instantáneamente que ostente la Policía de Puerto Rico o las agencias de seguridad
5 estatales.

6 En su primera fase, se utilizarán los artefactos ya instalados en las plazas de peaje
7 existentes, la tecnología "Dedicated Short-Range Communications", utilizada por el
8 sistema de sellos de AutoExpreso, y la instalación del "software" apropiado. La segunda
9 fase consistirá en la realización de un estudio llevado a cabo por el Negociado de la Policía
10 de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas para determinar
11 las áreas que serán impactadas, el establecimiento de protocolos para desarrollar de
12 forma ordenada e integrada tecnologías puntuales necesarias para la identificación
13 efectiva de vehículos sospechosos, con el apoyo y asistencia de la Puerto Rico Innovation
14 and Technology Service (PRITS). Asimismo, se habrá de identificar los costos y las
15 estrategias para su implantación. Por último, en las áreas designadas por el Negociado
16 la Policía de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas,
17 conforme al estudio correspondiente, se colocarán en las estaciones de señales de control
18 de tráfico los artefactos para cumplir con lo dispuesto en esta Ley.

19 ~~Esta Ley conferirá a cualquier policía, en funciones, o a cualquier agente de alguna~~
20 ~~agencia de seguridad estatal, que transfiera o adquiera los motivos fundados necesarios~~
21 ~~para intervenir con algún vehículo que el sistema integrado determine que estuvo~~
22 ~~transitando por las vías públicas del país, ya sean estatales o municipales, y sobre el cual~~

1 ~~la tablilla y las descripciones registradas reflejen, que se ha logrado identificar~~
2 ~~propiamente como uno que ha estado envuelto en alguna actividad criminal o ha sido~~
3 ~~reportado hurtado.~~

4 Artículo 3.- Guías generales.

5 Tanto el Comisionado del Negociado de la Policía de Puerto Rico como el
6 Secretario del Departamento de Transportación y Obras ~~Publicas~~ Públicas, tendrán la
7 responsabilidad de establecer un Comité de Estrategia para adoptar la reglamentación
8 necesaria para dar cumplimiento con la política pública que se establece mediante la
9 presente Ley. Dicha reglamentación incluirá las salvaguardas necesarias para que el sistema sea
10 utilizado exclusivamente para investigación de vehículos vinculados a una emergencia en curso o
11 un crimen y el esclarecimiento de delitos, delimitando la autorización de acceso a los sistemas.

12 Asimismo, ambos funcionarios tendrán la responsabilidad de promulgar la
13 reglamentación necesaria y elaborar las estrategias pertinentes para poner en
14 funcionamiento el sistema integrado de seguridad a través de las plazas de peaje y
15 estaciones de señales de control de tráfico, determinar los lugares estratégicos que se
16 impactarán y el equipo necesario para que se coordine de manera efectiva el sistema para
17 que se intercomunique con todos los sistemas de seguridad del País. A esos efectos, se
18 utilizará la infraestructura existente en las plazas de peajes, la tecnología "Dedicated
19 Short-Range Communications" utilizada por el sistema de sellos de AutoExpreso y en las
20 estaciones de señales de control de tráfico para integrar los mismos por medio de la
21 tecnología. Se requiere que se haga el análisis correspondiente a los fines de cumplir con
22 lo establecido en esta Ley.

1 Cuando como parte de una emergencia en curso o una investigación criminal se obtenga la
2 descripción, tablilla o datos registrales de un vehículo involucrado en un crimen, el funcionario
3 autorizado a acceder el sistema conforme a la reglamentación vigente proveerá la información
4 disponible que facilite el esclarecimiento del caso.

5 Una vez puesta en vigor esta Ley, el Departamento de Seguridad Pública y el
6 Departamento de Transportación y Obras Públicas tendrán un período no mayor de ciento ochenta
7 (180) días para establecer la reglamentación y reprogramación necesaria, para cumplir con los
8 propósitos de la misma. Una vez trabajada la reglamentación esbozada, esta entrará en vigor en
9 un término de noventa (90) días.

10 Artículo 4.- Presupuesto.

11 Se ordena a la Oficina de Gerencia y Presupuesto del Estado Libre Asociado de
12 Puerto Rico que identifique y asigne al Departamento de Seguridad Pública y al
13 Departamento de Transportación y Obras Públicas ~~Publicas~~ o a las agencias pertinentes,
14 los fondos necesarios para que se pueda realizar la integración de las tecnologías y los
15 sistemas de las plazas de peaje y estaciones de señales de tráfico con los sistemas de
16 emergencia y de las agencias de seguridad estatales gubernamentales y llevar a cabo las
17 estrategias con tal de dar cumplimiento con lo dispuesto en esta Ley. Asimismo, deberán
18 identificar y llevar a cabo propuestas de cualesquiera fondos federales que puedan ser
19 destinados a cumplir los propósitos de esta Ley.

20 Artículo 5.- Cláusula de Separabilidad.

21 Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, artículo, disposición, sección, inciso o
22 parte de esta Ley fuere declarada inconstitucional por un tribunal competente, la

1 sentencia a tal efecto dictada no afectará, perjudicará ni invalidará el resto de esta Ley. El
2 efecto de dicha sentencia quedará limitado a la cláusula, párrafo, subpárrafo, artículo,
3 disposición, sección, inciso o parte de la misma que así hubiere sido declarada
4 inconstitucional.

5  Artículo 6.- Vigencia.

6 Esta Ley comenzará a regir ~~ciento ochenta (180) días~~ inmediatamente después de su
7 aprobación.

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

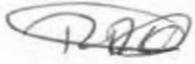
5^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 1276

INFORME POSITIVO

25 de abril de 2023


RECIBIDO 25 APR '23 PM 12:01
SENADO DE PR
TRAMITES Y RECORD

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de lo Jurídico, previo estudio y consideración del P. de la C. 1276, recomienda su aprobación, con enmiendas, según incluidas en el Entirillado Electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

 El Proyecto de la Cámara 1276 tiene como propósito "enmendar el Artículo 275 de la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico de 2012", a los fines de incorporar la remoción, desactivación no autorizada, intervención con o destrucción de cualquier instrumento de supervisión electrónica debidamente instalado como parte de la definición del delito de fuga, y para otros fines."

ALCANCE DEL INFORME

El 2 de septiembre de 2022 la Comisión informante solicitó comentarios al Secretario de Justicia de Puerto Rico; Departamento de Corrección y Rehabilitación ("DCR"); al Departamento de Seguridad Pública ("DSP"); a la Sociedad para Asistencia Legal ("SAL"); y a la Oficina de la Procuradora de las Mujeres ("OPM"). Desafortunadamente, y a pesar de innumerables esfuerzos, al momento de redactar este Informe únicamente la OPM había remitido sus comentarios. Sin embargo, hacemos constar que la incomparecencia de los antes mencionados no es óbice para que esta Honorable Comisión descargue su función y atienda el P. de la C. 1276 basado en nuestro propio análisis.

ANÁLISIS

El Código Penal de Puerto Rico prohíbe instar "acción penal contra persona alguna por un hecho que no esté expresamente definido como delito" ni "crear ni imponer por analogía delitos, penas ni medidas de seguridad."¹ Al presente, cualquier persona que se fugue o se evada de la custodia legal ejercida por otra persona con autoridad sobre esta incurre en el delito de fuga, conducta sancionada con pena de reclusión por un término fijo de tres (3) años.² Como es sabido, un delito puede ser cometido a través de cuatro estados mentales distintos, a saber: (1) a propósito; (2) con conocimiento; (3) temerariamente; o (4) negligentemente.³ Lo anterior conforman los elementos subjetivos del delito, e implican todos aquellos requisitos que en su día debe el Ministerio Público probar más allá de duda razonable. En cuanto al delito de fuga, es deber del Ministerio Público establecer su conexión con el acusado más allá de duda razonable. En específico, corresponde al Ministerio Público probar: (1) que la persona acusada está bajo la custodia legal ejercida por otra persona con autoridad legal; y (2) que se fugó o evadió.

De conformidad al Artículo 275 del Código Penal de Puerto Rico, se entiende que una persona está bajo custodia legal de otra si se encuentra en alguna de las siguientes circunstancias:

- a. detención preventiva;
- b. pena de reclusión o restricción de libertad;
- c. medida de seguridad de internación;
- d. tratamiento y rehabilitación en un programa del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o privado, supervisado y licenciado por una de sus agencias;
- e. bajo algún procedimiento especial de desvío bajo la Regla 247.1 de Procedimiento Criminal; o
- f. en un procedimiento especial de desvío bajo una ley penal especial.

El Tribunal Supremo de Puerto Rico ha establecido que comete "el delito de fuga la persona que se escapa de un sitio, como una cárcel, donde se encuentra bajo custodia legal. La fuga de la custodia legal, más bien que la fuga de un sitio de confinamiento es lo que constituye la esencia del delito."⁴ (Énfasis suplido) Sin embargo, en ese mismo caso sostuvo que no se incurre en el delito de fuga cuando una persona que ha sido encarcelada sin autoridad legal o bajo un proceso ilegal y esa misma persona realiza pasos necesarios para ganar su libertad. Sobre la detención preventiva, es conocido que esta se refiere a una disposición constitucional que prohíbe previo al juicio que una persona permanezca detenida en exceso de seis meses. Particularmente, nos recuerda el Tribunal que ese término "comienza a transcurrir luego de que el Tribunal determina causa probable para arresto. Es en este momento que el acusado tiene derecho a quedar en libertad bajo fianza. No obstante, cuando el acusado no puede satisfacer la fianza procede

¹ 33 L.P.R.A. § 5002

² Id., § 5368

³ Id., § 5035

⁴ *González v. Rivera*, 82 D.P.R. 692 (1961)

su encarcelamiento.”⁵ Por su parte, la Dra. Dora Nevares-Muñiz ha explicado sobre la “custodia legal” lo siguiente:

Para efectos del tipo, una persona está bajo custodia legal en cualquiera de los siguientes casos: cuando está en detención preventiva en espera de juicio, o estuviere cumpliendo sentencia firme o en trámite de apelación por cualquier delito grave o menos grave; o cuando estuviere cumpliendo una pena de restricción de libertad o una medida de seguridad de internación. Bajo este Código, la restricción domiciliaria, constituye pena de restricción de libertad. También está bajo custodia legal toda persona sometida a un programa de tratamiento y rehabilitación, de desvío bajo la Regla 247.1 de Procedimiento Criminal o el Artículo 404 (b) de la Ley de Sustancias Controladas o de cualquier ley especial; así como también el menor que está cumpliendo una medida dispositiva de internación por resultar trasgresor de una falta. *Pueblo v. Ríos Dávila y otros*, 143 DPR 687 (1997). La persona que cumple sentencia de reclusión indefinida virtud de un desacato civil que se evade (no regresó ante un pase temporero con fecha cierta) puede ser acusada de fuga. *Pueblo v. Barreto Rohena*, 148 DPR 718 (1999).⁶



Anteriormente indicamos que el propósito del P. de la C. 1276 es tipificar como parte del delito de fuga “la remoción, desactivación no autorizada, intervención con o destrucción de cualquier instrumento de supervisión electrónica”. Sin embargo, hacemos constar que el actual Artículo 278 del Código Penal de Puerto Rico - *Manipulación o daño al sistema de supervisión electrónica*- dispone que toda “persona que manipule o cause cualquier daño al sistema de supervisión electrónica que le haya sido impuesto, será sancionada con pena de reclusión por un término fijo de tres (3) años.”⁷ (Énfasis y subrayado provisto) Nótese que la conducta de manipular o causar cualquier daño al sistema de supervisión electrónica ya se encuentra tipificada en el ordenamiento jurídico puertorriqueño. Además, conocemos que al término “manipular”, aun cuando no está definido por el Código Penal, recibe de parte de la Real Academia Española el significado de “operar con las manos o con cualquier instrumento”.

Por otra parte, es sabido que el Programa de Servicios con Antelación al Juicio (“PSAJ”) tiene entre sus funciones supervisar el cumplimiento de las condiciones de libertad provisional que le son impuestas a las personas bajo su jurisdicción e informar con premura a los tribunales de cualquier incumplimiento de dichas condiciones.⁸ La Regla 218 de las de Procedimiento Criminal de 1963, según enmendadas proveen para que cualquier persona arrestada por un delito con derecho a quedar en libertad bajo fianza sea evaluada por el PSAJ, para que sea dicho Programa quien mediante un informe

⁵ *Pueblo v. Díaz Alicea*, 204 D.P.R. 472 (2020)

⁶ D. Nevares-Muñiz, *Código Penal de Puerto Rico*, 4ta ed. rev., San Juan, Ed. Instituto para el Desarrollo del Derecho, 2019, pág. 427.

⁷ *Id.*, § 5371

⁸ 3 L.P.R.A., Ap. XVIII

ofrezca recomendaciones al Tribunal en cuanto a la posibilidad de decretar la libertad provisional al imputado, y la fijación de los términos y condiciones de la fianza correspondiente.

Lo anterior es corolario del derecho constitucional que le asiste a todo acusado a quedar en libertad bajo fianza previo a que medie un fallo condenatorio.⁹ Sin embargo, según dispone la Regla 218, el Tribunal siempre viene obligado a imponer como condición que se sujete a supervisión electrónica a todo imputado de delito de asesinato, robo agravado; incendio agravado; utilización de un menor para pornografía infantil; envenenamiento intencional de aguas de uso público; agresión sexual; secuestro, secuestro agravado y secuestro de menores; maltrato a personas de edad avanzada; maltrato a personas de edad avanzada mediante amenaza; explotación financiera de persona de edad avanzada, en su modalidad grave; fraude de gravamen contra personas de edad avanzada; entre otros allí enumerados.

Asimismo, el inciso (c) (2) de dicha Regla provee para que el Tribunal imponga como condición adicional al imputado que se abstenga de cometer delito alguno durante el período en que se encuentre en libertad. De hecho, la Regla 228 de las de Procedimiento Criminal también disponen que cualquier imputado que goce de libertad bajo fianza quedará arrestada cuando violare una condición que le haya sido impuesta. En tales casos, reza la Regla, el Tribunal ordenará el arresto del imputado, **revocará definitivamente la fianza y ordenará su encarcelamiento hasta que se emita el fallo correspondiente**. Como vemos, esta sería una de las consecuencias inmediatas a las que se expone una persona que remueve o desactiva un sistema de supervisión electrónica, pues ha incumplido una de las condiciones impuestas para permanecer en libertad provisional bajo fianza. También, es meritorio destacar que, conforme al Artículo 66 del Código Penal de Puerto Rico, una persona acusada de delito pudiese estar sujeta a que su pena se agrave si dicho delito logra ser probado con el agravante de haber sido cometido mientras disfrutaba de los beneficios de libertad provisional bajo fianza o condicionada.¹⁰

Ahora bien, nos corresponde desentrañar la intención legislativa tras el P. de la C. 1276. Por un lado, consignamos que según se desprende de la Exposición de Motivos, esta medida va dirigida a atender exclusivamente situaciones suscitadas con personas imputadas de delito. Esto es, aquellas a quienes se les ha encontrado causa para arresto, entiéndase, que aún no se les ha probado un delito más allá de duda razonable, sino que se encuentran en cualquiera de las etapas previas al juicio, o durante el propio juicio. Como señalamos, una inmensa mayoría de las personas imputadas de delito sujetas a la supervisión electrónica se encuentra en esa posición debido a que se les acusa de haber cometido delitos altamente reprochables por nuestra sociedad, tales como asesinato, pornografía infantil, agresión sexual, entre otros.

⁹ CONST. PR art II § 11

¹⁰ Id., § 5099

De igual modo, del actual delito de fuga no surge que la conducta allí tipificada sea aplicable a personas imputadas de delito bajo jurisdicción del Programa de Servicios con Antelación al Juicio. Tampoco surge del Código Penal de Puerto Rico delito alguno por incumplir las condiciones impuestas a la libertad bajo fianza. La única norma imperante es la provista bajo la Regla 228 de las de Procedimiento Criminal, en cuanto establece que un imputado de delito que incumpla con las condiciones impuestas para la fianza estará sujeta a que se celebre una vista para determinar si tales condiciones fueron realmente violentadas. Determinada dicha violación, se ordenará su encarcelamiento hasta que medie un fallo. Esta distinción es importante, toda vez que la fianza únicamente garantiza la comparecencia de ese imputado en todos los procedimientos criminales. Tan así, que el propio Plan de Reorganización del Departamento de Corrección y Rehabilitación alude a que el PSAJ posee jurisdicción sobre los imputados delitos en libertad bajo fianza, pero no a contar con su custodia legal.¹¹

Por tanto, aun entendiendo inadecuado tipificar la "intervención con o destrucción de cualquier instrumento de supervisión electrónica" como parte del Artículo 275 del Código Penal, sostenemos que nada impide a esta Asamblea Legislativa ampliar o aclarar que la conducta tipificada en el Artículo 278 también incluye "la remoción, o desactivación no autorizada de cualquier instrumento de supervisión electrónica". Si bien comprendemos a quienes consideren que la revocación del derecho a libertad provisional bajo palabra deba ser suficiente para manejar la conducta de estos imputados de delito, esta Comisión considera conveniente aclarar el alcance de la conducta tipificada mediante ese Artículo.

Nótese que nos encontramos ante escenarios distintos. **Habrán quienes, conforme al Artículo 278 del Código Penal de Puerto Rico incurran en manipular o causar daño al sistema de supervisión electrónica que les ha sido impuesto, pero entendemos que se realiza un acto totalmente distinto cuando se logra remover o desactivar desautorizadamente un sistema de supervisión electrónica.** Desafortunadamente, fue imposible identificar jurisprudencia del Tribunal Supremo de Puerto Rico interpretando el alcance de la expresión "manipule o cause cualquier daño al sistema de supervisión electrónica". Desde nuestra óptica, el concepto "manipular" excluye la conducta de remover un sistema de supervisión electrónica. Por todo lo cual, es apreciación de esta Comisión que a través del P. de la C. 1276, conforme a las enmiendas que se introducen en nuestro Entirillado Electrónico, se tipifican conductas completamente distintas. Concluimos, por tanto, que en libertad bajo fianza no implica estar bajo custodia legal, toda vez que mientras se dirige la acusación en su contra esa persona se encuentra en libertad provisional.

Por todo lo cual, esta Comisión introduce enmiendas en su Entirillado Electrónico a los fines de enmendar el Artículo 278 del Código Penal de Puerto Rico, a los fines de incluir de forma expresa el remover o desactivar de manera desautorizada un sistema de

¹¹ 3 L.P.R.A., Ap. XVIII

supervisión electrónica. A nuestro juicio, se despeja toda vaguedad al mencionado Artículo.

RESUMEN DE COMENTARIOS

A. Oficina de la Procuradora de las Mujeres

En comunicación suscrita por la procuradora interina, Lcda. Madeline Bermúdez Sanabria, se expresó como postura de la OPM no tener reparos a la aprobación del P. de la C. 1276. Sin embargo, aclaró la Lcda. Bermúdez que, en cuanto a delitos relacionados al género femenino, y limitado al año 2021, los 28 participantes del Programa de Servicios con Antelación al Juicio no dieron indicios de destrucción de grilletos o evasión de la vigilancia de dicho Programa. Por ende, considerando que la materia atendida en este proyecto es un asunto general de política pública, recomienda solicitar el insumo al Departamento de Justicia, Departamento de Corrección y Rehabilitación y a la Oficina de Administración de los Tribunales.

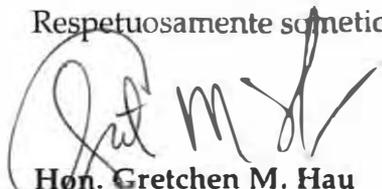
IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con el Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como "Código Municipal de Puerto Rico", la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico certifica que, el P. de la C. 1276 no impone una obligación económica en el presupuesto de los Gobiernos Municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda la aprobación del P. de la C. 1276, con enmiendas.

Respetuosamente sometido;



Hon. Gretchen M. Hau
Presidenta
Comisión de lo Jurídico

ENTIRILLADO ELECTRÓNICO
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(31 DE MAYO DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

3ra. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1276

21 DE MARZO DE 2022

Presentado por el representante *Varela Fernández*

Referido a la Comisión de lo Jurídico

LEY

Para enmendar el Artículo ~~275~~ 278 de la Ley 146-2012, según enmendada, conocida como "Código Penal de Puerto Rico ~~de 2012~~", a los fines de incorporar la remoción, y desactivación no autorizada, ~~intervención con o destrucción~~ de cualquier ~~instrumento~~ sistema de supervisión electrónica debidamente instalado como parte de ~~la definición~~ los requisitos del delito de manipulación o daño al sistema de supervisión electrónica ~~fuga~~, y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS



El Programa de Servicios con Antelación al Juicio (PSAJ) opera como una entidad autónoma, adscrita al Departamento de Corrección y Rehabilitación (DCR), que evalúa a los imputados de delitos que conllevan fianza y somete al juez la información verificable sobre los antecedentes penales y el perfil sociológico y socioeconómico del imputado. Con esa información, el PSAJ provee una recomendación para que el juez o la jueza determine la medida de libertad provisional a imponerse, si alguna. Como parte de sus funciones, el PSAJ maneja un sistema de seguimiento mediante monitores electrónicos ("grilletes electrónicos") con el propósito de garantizar la seguridad de la comunidad y la comparecencia del imputado de delito durante el proceso judicial mientras se le otorgue la libertad provisional.

Durante el ~~pasado~~ año 2021, el PSAJ reportó que veintiocho (28) participantes en el programa de monitoreo electrónico cortaron el grillete electrónico y evadieron la vigilancia. Durante el 2022, se han reportado al menos cuatro (4) incidentes de corte de grillete electrónico. Al cortar, dañar o intervenir con el aparato de monitoreo electrónico, estos participantes evaden el seguimiento que las autoridades legales ejercen sobre sus personas, de la misma forma que ocurre cuando un confinado se fuga de una institución penal. Estas acciones, además de representar una amenaza a la seguridad del público, constituyen una burla al intento de la sociedad puertorriqueña de proteger los derechos de los acusados de delito y los sumariados, además de los derechos de las víctimas de delito. Por esas razones, esta Asamblea Legislativa entiende que la acción de ~~intervenir o destruir~~ remover o desactivar un aparato de monitoreo electrónico debidamente instalado debe ser conducta sujeta a responsabilidad penal e incluida como parte del penalizado de la misma forma que se penaliza el delito de manipulación o daño al sistema de supervisión electrónica. fuga de detención preventiva o restricción de libertad.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 ~~Artículo 1.~~ Se ~~enmienda~~ el ~~Artículo 275~~ de la ~~Ley 146 2012~~, según ~~enmendada~~,
2 conocida como “Código Penal de Puerto Rico de 2012” para que lea como sigue:

3 ~~“Artículo 275. — Fuga.~~

4 ~~Toda persona sometida legalmente a detención preventiva, a pena de reclusión o~~
5 ~~de restricción de libertad, o a medida de seguridad de internación, a tratamiento y~~
6 ~~rehabilitación en un programa del Estado Libre Asociado o privado, supervisado y~~
7 ~~licenciado por una agencia del mismo, o a un procedimiento especial de desvío bajo~~
8 ~~la Regla 247.1 de Procedimiento Criminal o bajo una ley especial, que se fugue o que~~
9 ~~se evada de la custodia legal que ejerce sobre ella otra persona con autoridad legal y~~
10 ~~toda persona que a sabiendas actúe en colaboración con aquella, será sancionada con~~
11 ~~pena de reclusión por un término fijo de tres (3) años. La fuga o evasión de custodia~~
12 ~~legal incluirá la remoción o desactivación no autorizada, intervención con o~~
13 ~~destrucción de cualquier instrumento de supervisión electrónica (“grillete~~

1 electrónico") debidamente instalado. La pena se impondrá consecutiva con la
2 sentencia que corresponda por el otro delito o a la que esté cumpliendo. En este
3 delito no estarán disponibles las penas alternativas a la reclusión para la persona
4 que se fugue."

5 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 278 de la Ley 146-2012, según enmendada, conocida
6 como "Código Penal de Puerto Rico", para que lea como sigue:

7 "Artículo 278.- Manipulación o daño al sistema de supervisión electrónica.

8 Toda persona que remueva, desactive, manipule o cause cualquier daño al sistema de
9 supervisión electrónica que le haya sido impuesto, será sancionada con pena de
10 reclusión por un término fijo de tres (3) años."

11 Artículo Sección 2.- Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su
12 aprobación.



ORIGINAL

RECIBIDO SECRETARÍA DE GOBIERNO
COMITÉ Y SECRETARÍA SENADO PR

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

5^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 1578

INFORME POSITIVO

28 de abril de 2023

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 1578**, recomienda su aprobación, con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña a este Informe.

ALCANCE DE LA MEDIDA

Ero

El **Proyecto de la Cámara 1578** (en adelante, "P. de la C. 1578"), busca enmendar los Artículos 22.02 y 23.08 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines ampliar a quince (15) días el término que tendrá el usuario de AutoExpreso para recargar su cuenta sin recibir una multa administrativa por no pagar el importe del peaje sin balance; establecer que la penalidad por no recargar durante ese periodo de quince (15) días será una multa fija de quince (15) dólares, en lugar de una por cada infracción; disponer que dicha multa fija no estará atada a la cantidad de veces que se rebasaron peajes sin balance durante el transcurso de esos quince (15) días; establecer que las multas expedidas en virtud del Artículo 22.02 previo a la vigencia de esta Ley, serán condonadas y no podrán ser cobradas; disponer que los alcances de esta Ley dejarán sin efecto de forma inmediata cualquier disposición reglamentaria aplicable del Departamento de Transportación y Obras Públicas que esté en contravención con el pago, penalidades y violaciones aquí establecidas para el sistema de peaje electrónico AutoExpreso; 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”), regula la conducta que deben observar los conductores de vehículos en las vías públicas a lo largo y ancho de nuestro archipiélago. Igualmente dicha Ley en virtud del Artículo 22.02, estipula las multas por motivo de insuficiencia de fondos en el sistema de AutoExpreso luego de transitar por las plazas de peajes.

Como es de conocimiento general, este sistema de AutoExpreso ha sido señalado en varias ocasiones por sus deficiencias en la notificación de multas e incluso el reciente ciberataque que dejó el sistema sin operar por varias semanas. Adicionalmente, los usuarios se han mostrado inconformes en cuanto a los montos elevados que acumulan en multas por insuficiencia de fondos al pasar por una estación de peajes. Debido a esto, los usuarios con montos excesivos de multa acumulada por insuficiencia de fondos en el sistema de AutoExpreso optan por no pagar y como esboza la exposición de motivos de la medida, se ven privados a utilizar su vehículo.

Ante la problemática antes esbozada, el P. de la C. 1578, tiene como propósito: (1) ampliar a quince (15) días el término que tendrán los usuarios de AutoExpreso para recargar su cuenta sin recibir una multa administrativa; (2) disponer que la penalidad por no recargar durante mencionado periodo será una multa fija de quince (15) dólares, en lugar de una por cada infracción; (3) estipular que dicha multa fija no estará atada a la cantidad de veces que se rebasaron peajes sin balance durante el transcurso de esos quince (15) días; (4) establecer que las multas expedidas en virtud del Artículo 22.02 previo a la vigencia de esta Ley, serán condonadas y no podrán ser cobradas, y (5) disponer que los alcances de esta Ley dejarán sin efecto de forma inmediata cualquier disposición reglamentaria aplicable del Departamento de Transportación y Obras Públicas que esté en contravención con el pago, penalidades y violaciones aquí establecidas para el sistema de peaje electrónico AutoExpreso .

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El sistema de AutoExpreso fue creado con el propósito de reducir la congestión vehicular en las horas de mayor tránsito en Puerto Rico, sin embargo, al sobrepasar las expectativas, este sistema se convirtió en la forma exclusiva de la mayoría de los peajes del País. Cabe señalar que, a pesar de brindar un alivio al tránsito en las vías, se ha convertido en una problemática para muchos usuarios. Entre los señalamientos que han surgido el que más ha afectado a los usuarios es de duplicidad de pagos y la facturación de los mismos. Adicionalmente, el exceso en multas administrativas al penalizarle al usuario con quince (15) dólares por cada peaje que transite sin balance.

Una vez recibido el referido del P. de la C. 1578 en la Comisión, se solicitaron comentarios al DTOP, al Departamento de Hacienda, la OGP y la Oficina de Servicios Legislativos (OSL). Se presenta un resumen de los memoriales recibidos a continuación.

Departamento de Transportación y Obras Públicas

La Ing. Eileen Vélez Vega, Secretaria del Departamento de Transportación y Obras Públicas, sometió un memorial explicativo sobre el P. de la C. 1578 explicando, en síntesis, no favorecer la aprobación de la misma. Comienzan explicando que los ingresos de peaje sirven como la fuente de ingresos principal de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), a través del sistema de AutoExpreso. El mismo, al ser un sistema de prepago, es responsabilidad del usuario el mantener sus cuentas con los fondos suficientes para transitar en las autopistas. Igualmente, exponen que, cuando una persona no tiene fondos en su cuenta de AutoExpreso y transita por el mismo, se le otorgan cinco (5) días, es decir, 120 horas para recargar su cuenta. Luego del periodo de tiempo estipulado, si el usuario no ha recargado la cuenta, se convierte en una multa de \$15 dólares por cada violación.

En cuanto a esto, se desprende del memorial explicativo que, las multas tienen un efecto sobre los recaudos de peaje para la ACT. Adicional a esto, cuando las multas no están activas, incrementan las violaciones por parte de los usuarios. Es por esto por lo que, la ACT encuentra pertinente que se realice un análisis del impacto que tendría establecer una sola multa de \$15 dólares por el total de peajes que se transiten sin balance pues, esto pudiera tener un impacto en las finanzas de la ACT. De igual manera, se esboza del memorial que, la extensión de tiempo para recargas de cinco (5) a quince (15) días pudiera tener un efecto negativo en la liquidez de la ACT ya que, los usuarios se tomarían más tiempo para recargar.

Finalmente, explican que, se oponen a la cancelación de las multas expedidas por insuficiencia de fondos previo a la vigencia de la medida convertirse en Ley. Expresan que, todo ciudadano tiene derecho a un recurso de revisión si entiende que ha incurrido en una multa que no le corresponde.

Departamento de Hacienda

El equipo de legislación del Departamento de Hacienda, sometió un memorial sobre el P. de la C. 1578, explicando, en síntesis, darle deferencia a los comentarios del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y a la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). Se desprende del memorial que, debido a que la medida es puramente procesal al cambiar los métodos de notificación de multas y extender los periodos para procesar la misma, quien tiene el deber ministerial en este caso es el DTOP y la ACT. Explica el Departamento que, su responsabilidad es asesorar

a la Rama Legislativa sobre aquellas medidas que tengan un efecto sobre el Fondo General; específicamente aquellas que tengan efecto sobre los recaudos e ingresos. Adicionalmente, expresan que, es la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP) quien tiene la pericia para emitir comentarios sobre el impacto en los gastos, tales como distribuciones presupuestarias. En el caso que haya un impacto en el plan fiscal del gobierno, quien tiene la pericia es la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico (AAFAF).

Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP)

El director de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, Juan Carlos Blanco Urrutia, sometió comentarios sobre el P. de la C. 1578 explicando, en síntesis, que se deben auscultar los comentarios del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT).

Expresan que, desde el punto de vista presupuestario, la Ley Núm. 230 de 23 julio de 1974, según enmendada, conocida como la "Ley de Contabilidad de Puerto Rico", declara como política pública del Gobierno de Puerto Rico todo lo relacionado al control y a la contabilidad de los fondos y propiedad pública. Bajo esta ley se esboza que el Fondo General se nutre de todos los recaudos del Departamento de Hacienda provenientes de las rentas netas, fuentes externas y otros ingresos. Dentro de las rentas netas, se encuentran los ingresos por motivo de multas y penalidades.

Adicionalmente, expone la OGP que los recaudos generados por el cobro de peajes son de suma importancia para el cumplimiento del Plan Fiscal Certificado de la ACT. Además, este plan fiscal dispone que *"Las multas de peaje son un componente crítico adicional del perfil general de ingresos que la ACT debe lograr durante el periodo del AF22-51"*. No obstante, expone la OGP que, la ACT tiene la oportunidad de considerar métodos alternos para generar los ingresos por multa de peajes *"siempre que dichos medios o enfoques alternos logren el mismo nivel de ingresos agregados por año que los reflejados en el Plan Fiscal [...]"*

Oficina de Servicios Legislativos (OSL)

La Lcda. Mónica Freire Florit, Directora de la Oficina de Servicios Legislativos (OSL) sometió un memorial explicativo sobre el P. de la C. 1578 explicando, en síntesis, no tener objeción a la aprobación del proyecto de ley. Entienden que, la medida expone un ejercicio válido del poder de formulación de política pública de parte de la legislatura. No obstante, recomiendan que se ausculte la opinión del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT).

La OSL comienza su memorial explicativo exponiendo un breve resumen de la historia de la implementación del AutoExpreso. Este sistema comenzó a funcionar en el 2004 con el propósito de reducir la congestión vehicular en las horas en que más se utilizan nuestras vías públicas, en las mañanas y durante las tardes. Al sobrepasar las expectativas originales de reducir la congestión vehicular, a partir del 2012, el AutoExpreso se convirtió en la forma exclusiva de la mayoría de las autopistas de peaje del País. Explica la OSL que, desde que el AutoExpreso pasó a ser la única forma de pago en los peajes, el mismo ha sido eje de varias controversias como lo han sido: el reciente ciberataque al sistema, la incompatibilidad de la tecnología del sistema con ciertas marcas de vehículos, la notificación inadecuada de las multas y el mal servicio al cliente, entre otros.

En cuanto a la problemática de las multas de AutoExpreso, la OSL esboza en su memorial que, la Asamblea Legislativa ha realizado varias investigaciones para solucionar esto. Particularmente, mencionan la R. de la C. 543 de 24 de septiembre de 2021, para la cual se realizó una vista pública donde el DTOP ofreció estadísticas sobre la situación de las multas durante el pasado cuatrienio. Se desprende del memorial explicativo que, *“en el periodo de julio a septiembre 2021 se realizaron unas 85.5 millones de transacciones de las cuales 15.3 millones correspondieron a violaciones, el 62% se debió a cuentas sin balance”*. Adicionalmente, en la mencionada vista pública, la OSL expone que se propusieron alternativas a esta problemática como: facilitar el proceso de impugnación de multas, conceder una moratoria indefinida, establecer semáforos de balance en todas las estaciones, aumentar el periodo de tiempo que tiene el usuario para pagar las multas de 5 a 15 días y, que la multa se imponga una sola vez y no por cada infracción (esto siendo lo que la medida ante nos, ocupa). Cabe mencionar que, el DTOP se opuso a brindar más tiempo para pagar la multa debido que afectaría el flujo de los ingresos.

Es la posición de la OSL que, las multas no deben ser consideradas como una medida adicional de recaudo. En adición, reconocen que las multas son necesarias para disuadir las personas a cumplir con sus obligaciones, sin embargo explican que el P. de la C. 1578 propone establecer un mecanismo que suponga un justo balance entre la necesidad del AutoExpreso de cobrar por el uso de los peajes, sin que esto añada una carga onerosa a los ciudadanos. Esto, sobre todo, debido a la serie de problemas que sigue confrontando el sistema.

ENMIENDAS PROPUESTAS

La Comisión introdujo enmiendas al título, la exposición de motivos y al decretase de la medida con el propósito de mejorar la sustancia ortográfica de la misma.

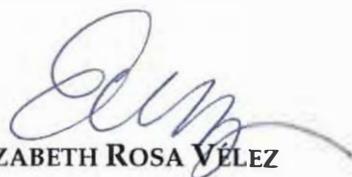
IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

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 1578**, 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)
(17 DE ENERO DE 2023)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19na. Asamblea
Legislativa

5ta. Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1578

9 DE ENERO DE 2023

Presentado por ~~el representante~~ los representantes *González Mercado, Rodríguez Aguiló, Méndez Núñez, Morales Díaz, Hernández Montañez, Morey Noble, Roman López, Ortiz Lugo, Díaz Collazo, Peña Ramírez, del Valle Correa, Franqui Atilés y Hernández Concepción*

Referido a la Comisión de Transportación, Infraestructura y Obras Públicas

LEY

 Para enmendar los Artículos 22.02 y 23.08 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", a los fines de ampliar a quince (15) días el término que tendrá el usuario de AutoExpreso para recargar su cuenta sin recibir una multa administrativa por no pagar el importe del peaje sin balance; establecer que la penalidad por no recargar durante ese periodo de quince (15) días será una multa fija de quince (15) dólares, en lugar de una por cada infracción; disponer que dicha multa fija no estará atada a la cantidad de veces que se rebasaron peajes sin balance durante el transcurso de esos quince (15) días; establecer que las multas expedidas en virtud del Artículo 22.02 previo a la vigencia de esta Ley, serán condonadas y no podrán ser cobradas; disponer que los alcances de esta Ley dejarán sin efecto de forma inmediata cualquier disposición reglamentaria aplicable del Departamento de Transportación y Obras Públicas que esté en contravención con el pago, penalidades y violaciones aquí establecidas para el sistema de peaje electrónico AutoExpreso; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Artículo 22.02 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como la "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", establece las penalidades a las que está

sujeto un conductor que transita por las plazas de peaje sin contar con el balance necesario en su cuenta de AutoExpreso. Actualmente, el conductor que utiliza el carril de AutoExpreso sin tener balance suficiente está sujeto a que se le imponga una multa de \$15.00 por cada infracción, más el pago de los peajes adeudados.

Lo anterior ha resultado ser excesivo y ha creado, por años, inconformidad y desasosiego entre los usuarios que reciben multas por montos elevados, que con frecuencia optan por no pagar, aunque se vean privados de utilizar su vehículo. A esta realidad, se añaden los innumerables señalamientos en el sistema y facturación de AutoExpreso causados por problemas en los lectores, duplicidad de pagos y situaciones que han conllevado investigaciones en cuanto a la veracidad, certeza e integridad del sistema.

En vista de lo anterior, esta Ley establece que la multa impuesta sea por un monto único, independientemente de las infracciones o peajes que se rebasaron sin contar con balance durante ese día. Lo aquí dispuesto difiere de la práctica de penalizar cada infracción o instancia en que se rebasó un peaje durante un periodo determinado de tiempo. Esta multa administrativa no entrará en efecto si los balances adeudados son pagados en un periodo de quince (15) días de ocurrida la infracción.

Al disponerse que la disponer una multa fija ~~aquí establecida~~ no esté atada a la cantidad de veces que se rebasaron peajes sin balance durante el transcurso de esos quince (15) días de la primera infracción, se mantiene el carácter disuasivo de la penalidad y, pero ofreciendo a su vez, brinda al usuario un periodo de tiempo más razonable para cumplir con el pago de los peajes y sin penalizar excesivamente lo que al fin y al cabo es una acción que puede considerarse una sola conducta. De este modo, el usuario tiene suficiente tiempo para, una vez notificado, hacer los ajustes para recargar su balance y pagar.

A fin de corregir los problemas causados a la ciudadanía por el deficiente e inexacto sistema de multas que han generado las infracciones por el referido articulado, esta Asamblea Legislativa establece estima necesario establecer que las multas expedidas en virtud del Artículo 22.02 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, ocurridas previo a la vigencia de la presente Ley, ~~serán sean~~ condonadas y no podrán ser cobradas. De esta forma hacemos justicia a nuestra población que no tiene que sufrir los errores e injusticias del actual sistema.

~~Con esta Ley no se afectan~~ Esta medida legislativa no afecta los recaudos por concepto de pago por peaje y por el uso de las autopistas, ~~minimizamos y minimiza~~ el impacto al bolsillo del ciudadano al ofrecerle una mayor oportunidad para ~~que esté en cumplimiento~~ cumplir con el pago de peajes. Con esto, y le facilitamos al usuario un periodo de recarga sin penalidades más a tono con la realidad económica del puertorriqueño que vive quincena a quincena para pagar sus cuentas.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 22.02 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 22.02.-Parada en las estaciones de cobro de peaje; pago en las
5 estaciones de AutoExpreso y pago de derechos.

6 (1) Será obligación de toda persona que conduzca vehículos de motor y quiera
7 hacer uso de las autopistas de peaje:

8 (a) Pagar los derechos de peaje correspondientes en cada una de las
9 estaciones de cobro de peaje instaladas en las autopistas.

10 (b) En los casos que la estación de peaje esté equipada con un sistema
11 electrónico de cobro de peaje conocido como AutoExpreso [Auto
12 Expreso] Auto Expreso el vehículo que utilice el mismo tendrá que
13 estar equipado con el sello o aditamento correspondiente. Se
14 prohíbe el uso del carril de AutoExpreso [Auto Expreso]
15 AutoExpreso, cuando no se tenga dicho sello. En los casos en que se
16 utilice el carril de AutoExpreso [Auto Expreso] AutoExpreso sin el
17 antedicho sello, se incurrirá en falta administrativa, la que será
18 sancionada con una multa de cien (100) dólares.

19 (c) Será obligación del usuario de AutoExpreso contar con el sello o
20 aditamento de pago correspondiente, registrar el mismo, contar con

1 balance suficiente en su cuenta y discurrir a la velocidad dispuesta
2 para el carril de AutoExpreso por el que transita. Este registro [L]
3 podrá realizarse por vía telefónica, electrónica, personal o cualquier
4 otra que el Secretario establezca. Todos los sellos o aditamentos de
5 pago de AutoExpreso se venderán desactivados. Una vez
6 adquiridos por el usuario, será obligación de éste activarlo y
7 registrar el mismo conforme a lo antes dispuesto.

8 (i) [(i)] El Secretario tendrá la facultad para desactivar sellos que no se
9 encuentren registrados. Al desactivar un sello, el Secretario le enviará una notificación
10 adecuada al usuario sobre la acción tomada. Si el Secretario desactiva un sello, cualquier
11 balance se congelará y podrá ser utilizado cuando el sello sea posteriormente registrado
12 y reactivado. Transitar con un sello desactivado será equivalente a transitar sin sello.

13 (2) Toda persona que viole las disposiciones de este Artículo, excluyendo lo
14 dispuesto en el inciso (1)(b), además de pagar el importe del peaje correspondiente, será
15 responsable de pagar una multa de quince (15) dólares por el total de peajes por los que
16 cursó sin balance durante el término de quince (15) días, a partir de la primera
17 infracción. Sin embargo, de si la persona pagar dichos paga los importes adeudados
18 antes de cumplirse el decimoquinto (15to.) día de ocurrir la primera infracción antes del
19 vencimiento del término de quince (15) días, la multa administrativa será eliminada y, por
20 tanto, no será cobrada. Disponiéndose que se enviará una notificación mediante correo
21 electrónico, mensaje de texto y por llamada automatizada, dentro de las primeras
22 veinticuatro (24) horas de cometida la primera infracción al dueño del sello o

1 dispositivo, según surja del registro mismo, que ha habido una o varias infracciones al
2 sistema de pago electrónico por falta de balance a la cuenta, que indique el monto del
3 balance adeudado al sistema de AutoExpreso y en donde se establezca un término de
4 quince (15) días, a partir del momento en que ocurrió la primera infracción, para
5 cumplir dicho pago sin la imposición de la multa administrativa aquí dispuesta.

6 (3) ...

7 ...

8 (8) ...”

9 Sección 2.-Se enmiendan los subincisos (1) y (2) del inciso (c) del Artículo 23.08
10 de la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y
11 Tránsito de Puerto Rico”, para que lea como sigue:

12 “Artículo 23.08.-Sistema Automático de Control de Tránsito.

13 (a) ...

14 ...

15 (c) El proceso de notificación de infracción e imposición de multas bajo el
16 sistema AutoExpreso se llevará a cabo de la siguiente forma:

17 (1) Se enviará una notificación inicial mediante correo electrónico, mensaje de
18 texto o por llamada automatizada, dentro de las veinticuatro (24) horas de cometida la
19 primera infracción, en la que se informe al dueño del sello o dispositivo, según surja del
20 registro del mismo, que ha habido una infracción al sistema de pago electrónico por
21 falta de balance a la cuenta, que indique el monto del balance adeudado al sistema de
22 AutoExpreso y en donde se establezca un término de quince (15) días desde la primera

1 infracción, para realizar el pago de peaje o de lo contrario se emitirá una multa de
2 quince (15) dólares.

3 (i) Será responsabilidad de todo titular de vehículo de motor mantener
4 la información de registro, incluyendo información de contacto, al
5 día.

6 (2) De no realizarse el pago del peaje dentro del término establecido en la
7 notificación inicial, se procederá con la notificación de multa al dueño del vehículo que
8 cometió la infracción, o al conductor certificado, en aquellos casos en que el vehículo
9 con el cual se cometió la infracción está sujeto a un contrato de arrendamiento
10 financiero o de ventas al por menor a plazos, según surja de los récords del DTOP, la
11 cual será notificada por correo postal a la última dirección de éste, y por correo
12 electrónico, según los referidos récords.

13 Dicha notificación de multa deberá ser depositada en el correo postal no más
14 tarde de noventa (90) días, a contarse luego de haber transcurrido quince (15) días de la
15 infracción imputada. El incumplimiento con el término de noventa (90) días para
16 realizar esta notificación, conllevará la eliminación de la multa imputada, excepto el
17 cargo correspondiente al costo de peaje.

18 (3) ...

19 (d) ..."

20 Sección 3.-Lo dispuesto en Sección 1 de esta Ley dejará sin efecto de forma
21 inmediata cualquier disposición reglamentaria aplicable del Departamento de
22 Transportación y Obras Públicas que esté en contravención con el pago, penalidades y

1 violaciones aquí establecidas para el sistema de peaje electrónico AutoExpreso.

2 Sección 4.-Toda multa por infracción al sistema de AutoExpreso, debido a
3 insuficiencia de fondos en la cuenta, expedida previo a la vigencia de esta Ley y que
4 esté pendiente de cobro, queda cancelada por la presente Ley. ~~Por tal razón, se~~

5 Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas la cancelación de
6 cualquier gravamen o anotación creada por la multa administrativa objeto de la
7 cancelación. No obstante, quedará pendiente de cobro el peaje adeudado por el cual se
8 expidió cada multa. La cancelación de las multas no será de aplicación a las multas
9 expedidas por utilizar el carril de AutoExpreso sin el sello electrónico requerido, o con
10 el sello cancelado. La notificación de la cancelación de las multas procederá de la
11 siguiente manera:

12 (a) La cancelación de todas las multas de AutoExpreso que estén pendiente
13 de cobro para un mismo vehículo se informará en una sola notificación. Se enviará
14 mediante correo postal del dueño del vehículo o el conductor certificado que se proveyó
15 al registrar el sello de AutoExpreso.

16 (b) La notificación informará la cantidad del peaje pendiente de pago que
17 corresponde a cada multa, requiriendo el pago del balance adeudado dentro del
18 término de treinta (30) días a partir de la fecha de depósito de la notificación en el
19 correo. Posterior al vencimiento del término, cualquier balance que no se haya saldado
20 se adjudicará como gravamen a la licencia del vehículo, a razón del doble de la cantidad
21 que quede pendiente a pago.

22 (c) La notificación deberá ser depositada en el correo postal no más tarde de

1 sesenta (60) días de la fecha de vigencia de esta ley. El incumplimiento con el término
2 de sesenta (60) días para realizar esta notificación conllevará la eliminación del balance
3 del peaje pendiente de pago.

4 (d) La notificación ~~advertirá del~~ deberá incluir una advertencia a la parte
5 adversamente afectada de su derecho a solicitar una revisión del monto del peaje pendiente
6 a pago, dentro del término de veinte (20) días a partir de la fecha de depósito de la carta
7 de notificación en el correo. La interposición de un recurso de revisión suspenderá el
8 término de treinta (30) días para pagar el balance adeudado, que será efectiva a la fecha
9 en que se interpone el recurso cuando se radique en persona, o desde la fecha de su
10 depósito en el correo.

11 Si como resultado del proceso de revisión se determina que la deuda o parte de
12 la deuda no procede, se ordenará corregir el estado de cuenta de manera
13 correspondiente. Si se determina que la deuda o parte de la deuda procede, se
14 reanudará el término para el pago del balance adeudado, descontando el tiempo
15 transcurrido hasta la suspensión. Al vencimiento del término, cualquier balance
16 pendiente de pago se adjudicará como gravamen a la licencia del vehículo, a razón del
17 doble de lo adeudado.

18 Sección 5.-El Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad
19 de Carreteras y Transportación tendrán noventa (90) días luego de la vigencia de esta
20 Ley para establecer la reglamentación necesaria para hacer cumplir este mandato.

21 Sección 6.-Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.