

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

SENADO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria



CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA VIERNES, 24 DE JUNIO DE 2022

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|--|---|--|
| P. de la C. 848 (Por el representante Varela Fernández y Aponte Rosario) | DE LO JURÍDICO (Con enmiendas en la Exposición de Motivos; en el Decreto y en el Título) | Para enmendar el Artículo <u>109</u> de la Ley 210-2015, <u>según enmendada</u> , conocida como “Ley del Registro de la Propiedad Inmobiliaria del Estado Libre Asociado de Puerto Rico”, a los fines de establecer que, en cualquier situación en que se requiera la presentación de una sentencia o documento emitido por un tribunal <u>Tribunal</u> de Puerto Rico ante el Registro de la Propiedad, y dicha sentencia o documento haya sido emitida a través del Sistema Unificado de Manejo y Administración de Casos del Poder Judicial de Puerto Rico (SUMAC), la copia de la sentencia o documento emitida a través de SUMAC sea suficiente sin requerir certificación adicional por parte del Tribunal, y para otros fines. |
| P. de la C. 850 (Por el representante Varela Fernández) | DESARROLLO ECONÓMICO, SERVICIOS ESENCIALES Y ASUNTOS DEL CONSUMIDOR (Con enmiendas en la Exposición de Motivos y en el Decreto) | Para enmendar el Artículo 7.3 de la Ley 161-2009, según enmendada, conocida como la “Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico”, a los fines de limitar el ámbito de acción de los Profesionales Autorizados con respecto a la emisión de permisos para estaciones de venta de gasolina al detal, y para otros fines. |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|--|--|---|
| R. del S. 6 (Por la Señora González Huertas) | CUMPLIMIENTO Y REESTRUCTURACIÓN <i>(Tercer Informe Parcial)</i> | Para ordenar a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico que realice una investigación exhaustiva que permita documentar las acciones gubernamentales a partir de la clausura y demolición del puente de la carretera PR-359, Kilómetro 0.3, del Barrio Cambalache en Yauco; el estado actual de los trámites para la construcción del mismo; la utilización precisa de los fondos federales asignados para la construcción de infraestructura del puente; las iniciativas adoptadas tras la demolición del puente como consecuencia de los sismos de enero 2020, incluyendo las contrataciones suscritas para medidas de mitigación y estudios de suelos; la respuesta del Estado ante los reclamos de los yaucanos; los procesos para la instalación de un puente provisional; los planes y estrategias de la Autoridad de Carreteras y Transportación y el Departamento de Transportación y Obras Públicas para la construcción del puente; y las medidas pertinentes para aliviar los problemas vehiculares y de seguridad vial hasta la habilitación de un nuevo puente permanente. |
| R. del S. 225 (Por las señoras González Huertas, González Arroyo, Trujillo Plumey, Rosa Vélez y Hau) | CUMPLIMIENTO Y REESTRUCTURACIÓN <i>(Segundo Informe Parcial)</i> | Para ordenar a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre los planes de contingencia de las agencias, corporaciones, alianzas público privadas, oficinas gubernamentales e instrumentalidades del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ante una posible emergencia por desastres naturales. |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|---|---|---|
| R. del S. 225 <i>(Por las señoras González Huertas, González Arroyo, Trujillo Plumey, Rosa Vélez y Hau)</i> | CUMPLIMIENTO Y REESTRUCTURACIÓN <i>(Tercer Informe Parcial)</i> | Para ordenar a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre los planes de contingencia de las agencias, corporaciones, alianzas público privadas, oficinas gubernamentales e instrumentalidades del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ante una posible emergencia por desastres naturales. |
| R. del S. 286 <i>(Por el señor Aponte Dalmau)</i> | PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y ENERGÍA <i>(Informe Parcial)</i> | Para ordenar a la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico realizar una investigación sobre la concesión a manos privadas del sistema de distribución de energía eléctrica, con especial atención al uso de postes y cableado, tanto por proveedores de energía como por los operadores de telecomunicaciones, con el propósito de revisar la legislación vigente sobre dicho uso, y procurar la creación de un nuevo ordenamiento jurídico moderno y coherente en torno a este. |
| R. del S. 341 <i>(Por el señor Aponte Dalmau)</i> | PROYECTOS ESTRATÉGICOS Y ENERGÍA <i>(Informe Final)</i> | Para ordenar a la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico realizar una investigación sobre el contrato otorgado a la compañía <i>HMS Ferries</i> , la cual a su vez pertenece a la compañía <i>Hornblower</i> , para la operación de las lanchas que dan servicio de transportación marítima desde y hacia las islas municipio de Vieques y Culebra, y también entre San Juan y Cataño. En específico, la Comisión deberá auscultar las posibles alzas tarifarias a residentes de las islas municipio, residentes de Puerto Rico en general y turistas no residentes; estudiar si la cantidad del posible aumento tarifario es cónsono con lo pactado en el contrato que gobierna su operación y cuál sería el impacto neto en los residentes de las islas municipio; y para otros fines relacionados. |

| MEDIDA | COMISIÓN | TÍTULO |
|---|--|--|
| R. del S. 350 | CUMPLIMIENTO Y REESTRUCTURACIÓN | Para ordenar a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico realizar una investigación sobre el cumplimiento de la Ley 172-1996, según enmendada, conocida como “Ley para el Manejo Adecuado de Aceite Usado en Puerto Rico”, a los fines de conocer el estado en el pago y desembolso de los fondos destinados a suplir el costo de acarreo y disposición de los aceites usados en Puerto Rico; y todo lo relacionado a la constitución de la Junta encargada de la administración de esta ley. |
| <i>(Por la señora González Huertas)</i> | <i>(Tercer Informe Parcial)</i> | |

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO


P. de la C. 848

INFORME POSITIVO

15 de junio de 2022


TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 15 JUN 22 PM 4:54

AL SENADO DE PUERTO RICO:

 La Comisión de lo Jurídico del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del P. de la C. 848, recomienda su aprobación, con enmiendas, según incluidas en el Entirillado Electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto de la Cámara 848 tiene como propósito "enmendar el Artículo 9 de la Ley 210-2015, conocida como "Ley del Registro de la Propiedad Inmobiliaria del Estado Libre Asociado de Puerto Rico", a los fines de establecer que, en cualquier situación en que se requiera la presentación de una sentencia o documento emitido por un tribunal de Puerto Rico ante el Registro de la Propiedad, y dicha sentencia o documento haya sido emitida a través del Sistema Unificado de Manejo y Administración de Casos del Poder Judicial de Puerto Rico (SUMAC), la copia de la sentencia o documento emitida a través de SUMAC sea suficiente sin requerir certificación adicional por parte del Tribunal, y para otros fines".

ALCANCE DEL INFORME

La Comisión informante solicitó comentarios a la Oficina de Gerencia y Presupuesto ("OGP"); Oficina de Administración de los Tribunales ("OAT"); Departamento de Justicia ("DJ"); Colegio de Notarios de Puerto Rico y al Colegio de Abogados de Puerto Rico ("CAPR"). Al momento de redactar este Informe, la OGP, el CAPR y DJ no habían comparecido ante esta Honorable Comisión. Por su parte, la Asociación de Bancos de Puerto Rico ("ABPR") presentó comentarios *motu proprio*.

ANÁLISIS

El derecho notarial es el conjunto de doctrinas o normas que regulan la función notarial, así como la teoría sobre el instrumento público. En *In Re Meléndez*, el Tribunal Supremo de Puerto Rico, al valorar la figura del notario, señaló que, su "función, que no es privada, sino pública, trasciende la de un autómatas legalizador de firmas y penetra al campo de legalidad de la transacción que ante él se concreta".¹ Desde siempre, el derecho notarial ha estado guiado por una serie de principios o supuestos, entre estos la fe pública; intermediación; rogación; consentimiento; seguridad jurídica; autenticidad; publicidad, y el principio de imparcialidad.

En cuanto a la fe pública, distinto a la registral, nos referimos a la otorgada por el Estado una vez el notario toma su juramento. La responsabilidad del notario bajo este principio es de tal magnitud que, cada vez que imparte su firma sobre un documento, le impregna una presunción de verdad. Por tanto, el notario se convierte en un funcionario público por delegación del propio Estado. La fe pública, pues, es piedra angular del notariado. Este principio, de la mano con la forma que debe velar todo documento, hacen que un acto o negocio jurídico se adecue a la forma jurídica que requiere el derecho sustantivo. Esta formalidad tiene su importancia, seriedad y solemnidad, pues es necesaria para que los asuntos atendidos ante un notario asuman suprema seriedad.

De igual forma, por virtud del principio de autenticación se despeja todo tipo de dudas en cuanto a que, un hecho, ha sido declarado como correcto por un notario. Mediante su firma y sello notarial, el cual, de hecho, es personalísimo, se dispone que tal acto o hecho ha sido validado por un notario. Además, el principio de imparcialidad exige que todo notario siempre represente al Estado, por lo cual, este no tiene clientes, sino simplemente partes que requieren sus servicios. La imparcialidad del notario, comparado con la del abogado es diametralmente opuesta, pues un abogado representa una parte. Los notarios, por su parte, suelen ser descritos como testigos solemnes de una transacción, pues es su función responder dudas o cuestionamientos que cualquiera de las partes levante durante el otorgamiento de un negocio jurídico o requerimiento de sus servicios.

Por otra parte, en Puerto Rico, el principio de legalidad se refiere al proceso de calificación de documentos presentados ante el Registro de la Propiedad. Los Artículos 229 al 240 de la Ley 210-2015, según enmendada, conocida como "Ley del Registro Inmobiliario del Estado Libre Asociado de Puerto Rico", establecen los parámetros bajo los cuales debe funcionar este supuesto, estableciendo sendos requisitos estatutarios y jurisprudenciales para la calificación de documentos notariales, judiciales, administrativos y complementarios. En términos generales, dicho estatuto dispone que,

¹ 104 D.P.R. 770 (1976)


la calificación tiene como único objetivo “extender o denegar la inscripción, anotación, nota o cancelación solicitada”², y debe limitarse a una evaluación sobre la capacidad de los otorgantes y a la validez de los actos y contratos contenidos en tales documentos. El término para que los Registradores notifiquen el resultado de su calificación es dentro de un periodo de noventa (90) días, contados a partir de la fecha del asiento de presentación.³

En *Fernández Chaves v. Registrador*, el Tribunal Supremo de Puerto Rico, al aproximarse a este principio señaló que este, “exige que se examinen o califiquen los títulos que pretenden ingresar en el Registro, es decir, que se sometan a un examen minucioso acerca de su legalidad... Por ello, hemos enunciado que **la calificación constituye “piedra angular” del principio de legalidad**, puesto que les impone a los registradores de la propiedad la obligación de verificar que al Registro **accedan únicamente títulos válidos y perfectos**, de manera que gocen de la fe pública registral”.⁴ (Énfasis provisto)

Expresado lo anterior, es preciso señalar que, en una mayoría de las ocasiones, los otorgantes de un negocio jurídico, o requirentes de una gestión en particular, contratan los servicios de los notarios para que sean estos quienes culminen su presentación en el Registro de la Propiedad, vía Karibe, anejando cualquier documento complementario necesario, incluyendo folios judiciales. Por tanto, la fe pública que cobija al notariado puertorriqueño, les exige que tales documentos complementarios se presuman válidos.

RESUMEN DE COMENTARIOS

Oficina de Administración de los Tribunales

 El administrador de los Tribunales, Hon. Sigfrido Steidel Figueroa, comenta que esta medida añadiría a los Registradores de la Propiedad una tarea adicional, al requerírseles acceder a SUMAC y corroborar la validez de los documentos que le sean sometidos para su calificación. Ante esto, sugiere se ausculte la posición del Departamento de Justicia. Además, comenta que se establecería una distinción para aquellos documentos emitidos electrónicamente, pero que en el caso de los expedientes físicos continuará siendo necesaria la certificación de copias de los documentos oficiales.

En cuanto al procedimiento imperante, el Administrador comenta que actualmente, cualquier persona interesada en obtener copia certificada de documentos judiciales puede así solicitarlo en cualquier Secretaría de cualquier centro judicial o tribunal en cualquier región, o por correo electrónico a través de los correos de SUMAC. Para adquirir los sellos de rentas internas, la persona puede acceder llamar telefónicamente a la Colecturía Digital del Departamento de Hacienda, y recibirlos a

² 30 L.P.R.A. § 6382.

³ *Id.*, § 6388.

⁴ 195 D.P.R. 371 (2016)

vuelta de correo, o comprarlos digitalmente en la aplicación móvil Colecturía Digital. De optar por esta última alternativa, la persona puede enviar los sellos de forma digital y por correo electrónico a SUMAC, y solo entonces se le proveerá el documento certificado.

Por otra parte, comenta que la Sección 2 del proyecto, pretende requerir al Poder Judicial que provea acceso general a SUMAC a los Registradores de la Propiedad. Sin embargo, advierte que estos funcionarios son abogados y notarios admitidos a la profesión, por lo cual, con su número de identificación en el Registro Único de Abogados (RUA) se les permite acceso a los documentos que forman parte de los expedientes civiles tramitados en SUMAC. No obstante, nos advierte que algunos procedimientos civiles pudiesen ser de carácter confidencial, entre estos, procesos de adopción, declaraciones de incapacidad, casos de maltrato de menores entre otros. En estos casos, es usual que el Juez emita una orden para proteger su divulgación, o bien por virtud de alguna disposición de las Reglas de Evidencia de Puerto Rico u otras doctrinas de confidencialidad. Por tanto, comenta que los Registradores de la propiedad, y cualquier otro abogado admitido a la profesión, carece, y no podría tener acceso a estos casos catalogados como confidenciales.⁵

Colegio de Notarios de Puerto Rico

El Notario Arsenio Comas Rodón, presidente este Colegio, **favorece la aprobación del P. de la C. 848**, por entender que esta medida facilitaría la presentación de documentos judiciales en el Registro de la Propiedad. En este sentido, comenta que esta iniciativa “es cónsona con la necesidad de adaptar las legislaciones y reglamentos a la evolución tecnológica”. Por todo lo cual, entendemos que su postura y análisis quedan plasmados en las siguientes expresiones:

Distinto a los documentos previos a SUMAC, las sentencias o documentos judiciales que se notifican por la plataforma tienen controles de seguridad y a su vez, si el Registrador de la Propiedad tuviera alguna duda sobre la validez del documento, tiene la alternativa, conforme establece la medida, de acceder a la plataforma para corroboración. No obstante, **siendo la presentación de documentos en Karibe responsabilidad del notario, se entiende que todo documento presentado debe partir de una presunción de validez, legalidad y veracidad, incluyendo las copias de documentos judiciales.** Es decir, cuando el notario presenta en el Registro de la Propiedad documentos judiciales, certifica y debe asegurarse bajo su fe notarial que se trata de un documento cierto y genuino. Faltaría a la fe pública notarial un notario que presente un documento judicial a sabiendas de que el mismo no fue expedido por un Tribunal con competencia.⁶ (Énfasis provisto)

⁵ Memorial Explicativo de la Oficina de Administración de los Tribunales, págs. 2-3.

⁶ Memorial Explicativo del Colegio de Notarios de Puerto Rico, pg. 5.

Finalmente, comenta que, previo a la existencia de SUMAC, tenía sentido que el Registro de la Propiedad requiriera copia certificada de documentos judiciales, toda vez que los Registradores carecían de acceso digital a los autos originales de cada caso. La realidad de nuestra época es distinta, por ende, se justifica la aprobación de esta medida.

Asociación de Bancos de Puerto Rico

En comunicación suscrita por la Lcda. Zoimé Álvarez Rubio, vicepresidenta, la ABPR expresa **favorecer la aprobación del P. del C. 848**. En esencia, comenta que esta medida promovería la eficiencia procesal, así como maximizaría el uso de tecnología en los procesos del Registro de la Propiedad.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento del 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. 848 no impone una obligación económica en el presupuesto de los Gobiernos Municipales.

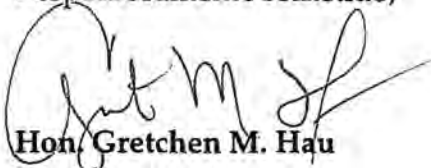
DEBER MINISTERIAL DE LA OFICINA DE GERENCIA Y PRESUPUESTO REFERENTE A DISPONIBILIDAD DE FONDOS

La Oficina de Gerencia y Presupuesto no suministró la certificación oficial de disponibilidad de fondos en el tiempo dispuesto por ley incumpliendo con el deber ministerial dispuesto en la Ley 103-2006, según enmendada, mejor conocida como "Ley para la Reforma Fiscal del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 2006".

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. 848, con enmiendas.

Respetuosamente sometido;



Hon. Gretchen M. Hau
Presidenta
Comisión de lo Jurídico

Entirillado Electrónico
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(19 DE ABRIL DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{va} Asamblea
Legislativa

1^{ra} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 848

2 DE JUNIO DE 2021

Presentado por el representante *Varela Fernández*
y suscrito por el representante *Aponte Rosario*

Referido a la Comisión de lo Jurídico

LEY

Para enmendar el Artículo 109 de la Ley 210-2015, según enmendada, conocida como "Ley del Registro de la Propiedad Inmobiliaria del Estado Libre Asociado de Puerto Rico", a los fines de establecer que, en cualquier situación en que se requiera la presentación de una sentencia o documento emitido por un ~~tribunal~~ Tribunal de Puerto Rico ante el Registro de la Propiedad, y dicha sentencia o documento haya sido emitida a través del Sistema Unificado de Manejo y Administración de Casos del Poder Judicial de Puerto Rico (SUMAC), la copia de la sentencia o documento emitida a través de SUMAC sea suficiente sin requerir certificación adicional por parte del Tribunal, y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde el año 2016, el Poder Judicial de Puerto Rico adoptó y desarrolló el Sistema Unificado de Manejo y Administración de Casos (SUMAC), permitiendo el cual permite la presentación y notificación electrónica de documentos judiciales. El SUMAC, cuyo uso ya se ha extendido a todos los tribunales de primera instancia de Puerto Rico ~~la isla~~, ha sido exitoso en mejorar la eficiencia del manejo de documentos, reducir el tiempo y el costo de los procesos de radicación para los litigantes, ahorrar ~~reducir~~ el costo de

notificación para los tribunales y, más importante aún, reducir el consumo desmedido de papel en nuestro sistema judicial.

El SUMAC logra su objetivo a través del archivo de imágenes en *Portable Document Format* (PDF), a las cuales les añade un cintillo que incluye el número del documento en el expediente, el número de caso y la fecha de presentación o emisión. Debido a la naturaleza del formato PDF, una vez archivados estos documentos, es sumamente difícil hacerle cambios a los mismos, por lo que se garantiza que una impresión del archivo sea una copia fiel y exacta del documento *que obra* en el archivo del tribunal.

A pesar del adelanto que ha representado la adopción del SUMAC, ~~las oficinas del el~~ Registro de la Propiedad continúan exigiendo que, para recibir una sentencia u otro documento emitido por un tribunal, se presente ~~una~~ copia certificada ~~del mismo~~. Para el solicitante, esto conlleva visitar la secretaría del tribunal, *esperar mientras se localiza* ~~solicitar que se localice~~ el documento (a través del sistema SUMAC), se imprima una copia ~~del mismo~~, se le anexe un Sello de Rentas Internas (~~el cual el solicitante ha tenido que adquirir~~ *previamente adquirido por el solicitante* en algún otro lugar) y se le añade un lenguaje de certificación. Una vez obtenido el documento, para poder presentarlo ante el Registro de la Propiedad a través del Sistema KARIBE ~~(sistema automatizado del Registro de la Propiedad)~~, se hace necesario escanear el documento y convertirlo en un documento en formato PDF. Todo ese proceso constituye un uso ineficiente, inadecuado y costoso de la tecnología disponible, que puede evitarse simplemente aceptando como válido el documento en PDF emitido por el sistema SUMAC. *Además, los Registradores de la Propiedad, como abogados admitidos a la profesión del derecho, gozan de acceso a SUMAC. Por tanto, pueden acceder a esta plataforma y corroborar la validez o exactitud de cualquier documento judicial que les sea presentado.*

Por todo lo cual, esta Esta Asamblea Legislativa, ~~debe tener como~~ *con el propósito permitir que se use la* ~~costosa~~ *de fomentar el uso de la* tecnología pagada por los contribuyentes de Puerto Rico, de tal forma que se puedan facilitar y abaratar las transacciones que esos mismos contribuyentes *interesen realizar* ~~deban hacer~~ ante las agencias del ~~Gobierno~~ *gobierno, propone enmendar la Ley del Registro de la Propiedad del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, a los fines de eximir del requisito de certificación a los documentos judiciales disponibles en SUMAC. Con la presente enmienda, adelantamos ese propósito para beneficio de los puertorriqueños.*

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 10 de la Ley 210-2015, *según enmendada,*
- 2 conocida como "Ley del Registro de la Propiedad Inmobiliaria del Estado Libre Asociado
- 3 de Puerto Rico" para que se lea como sigue:

1 "Artículo 10.-Contenido de los documentos sujetos a inscripción.

2 Los documentos relativos a actos o contratos sujetos a inscripción
3 expresarán todas las circunstancias que necesariamente debe contener la primera
4 inscripción relativas a los otorgantes, las fincas y a los derechos objetos de
5 inscripción.

6 En aquellos casos donde el acto o contrato que se pretende inscribir requiere
7 la existencia de algún documento o documentos complementarios que acrediten
8 las facultades representativas o autoridad del compareciente, el notario
9 relacionará y certificará bajo su fe notarial que los tuvo ante sí y que estos éstos
10 cumplen con todos los requisitos de ley. En este caso, no será necesario que se
11 presenten estos documentos.

12 ~~En aquellos casos donde~~ Cuando el acto o contrato que se pretende inscribir
13 requiere la existencia de una sentencia o documento emitido por un tribunal de
14 Puerto Rico, y dicha sentencia o documento sea emitido a través del Sistema
15 Unificado de Manejo y Administración de Casos (SUMAC), el Registrador de la
16 Propiedad aceptará el documento según emitido electrónicamente por SUMAC,
17 como ~~una~~ copia válida del documento existente en los archivos del tribunal, sin
18 que sea necesario la presentación de copia certificada. En estos casos, el Registrador podrá
19 corroborar la validez y exactitud del documento accediendo a SUMAC." ~~añadirle una~~
20 ~~certificación posterior.~~

21 Sección 2.-El Poder Judicial de Puerto Rico deberá adoptar las medidas necesarias
22 para que los Registradores de la Propiedad tengan acceso electrónico al Sistema

1 Unificado de Manejo y Administración de Casos (SUMAC), de manera que, cuando sea
2 necesario, puedan corroborar la validez de los documentos emitidos por SUMAC que sean
3 sometidos para su consideración.

4 Sección 3.-Esta Ley entrará en vigor sesenta (60) días ~~luego~~ después de su
5 aprobación.



ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa


3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. de la C. 850

INFORME POSITIVO

8 de junio de 2022


TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 8 JUN 22 PM 3:52


AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Desarrollo Económico, Servicios Esenciales y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del P. de la C. 850, recomienda su aprobación, con enmiendas, según incluidas en el Entirillado Electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

El Proyecto de la Cámara 850 tiene como propósito "enmendar el Artículo 7.3 de la Ley 161-2009, según enmendada, conocida como la "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico", a los fines de limitar el ámbito de acción de los Profesionales Autorizados con respecto a la emisión de permisos para estaciones de venta de gasolina al detal, y para otros fines".

ALCANCE DEL INFORME

 La Comisión informante solicitó y obtuvo comentarios de la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe"); Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico ("CIAPR") y de la Asociación de Detallistas de Gasolina de Puerto Rico ("ADG"). Desafortunadamente, al momento de redactar este Informe esta Honorable Comisión se mantenía en la espera de los comentarios de PUMA Energy Puerto Rico.

ANÁLISIS

La figura del Profesional Autorizado surge en nuestro ordenamiento jurídico para permitir que agrimensores, agrónomos, arquitectos, geólogos, ingenieros y planificadores licenciados puedan evaluar o expedir permisos ministeriales en cumplimiento con las disposiciones de la Ley 161-2009, según enmendada, conocida

como "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico".¹ Esta facultad se extiende a expedir u otorgar permisos de uso; permiso de demolición; permiso de construcción para remodelar; permisos generales; determinaciones de exclusiones categóricas; permiso de construcción; permisos únicos, entre otros.² Asimismo, los Profesionales Autorizados están facultados para emitir determinaciones finales, permisos, licencias, certificaciones, incluyendo las de prevención de incendios, autorizaciones y cualquier otro trámite que incida en la operación de un negocio en Puerto Rico, sujeto a lo establecido en el Reglamento Conjunto de Permisos.

Al ejercer dicha función, estos deben considerar la zonificación o calificación del lugar, los usos propuestos; altura; tamaño del solar; densidad; área de ocupación; área bruta de piso; patio delantero; espacios de estacionamiento; áreas de carga y descarga, entre otros. Sin embargo, para que uno de estos profesionales logre ser certificado por la Oficina de Gerencia de Permisos como un Profesional Autorizado, es requisito tomar una serie de cursos y aprobar un examen administrado por la OGP. Además, se les exige que cuenten con al menos cinco (5) años de experiencia luego de haber sido certificados u obtenido sus licencias en sus respectivas profesiones.³ Una vez aprobado el examen, vienen obligados a prestar una fianza, satisfacer una cuota anual de registro y aprobar cursos de educación continua.⁴ De hecho, la certificación como Profesional Autorizado, según dispuesto en Ley, goza de una vigencia de dos (2) años.

En este sentido, el Artículo 7.3 de la Ley 161, *supra*, únicamente establece como restricción al Profesional Autorizado en casos donde se pretenda expedir un permiso de uso o permiso único que se proponga una demolición, remodelación o construcción en estructuras designadas oficialmente e incluidas en el Registro de Sitios y Zonas Históricas de la Junta de Planificación. En tales circunstancias, previo al Profesional Autorizado expedir estos permisos, necesitará una recomendación favorable del Instituto de Cultura Puertorriqueña. De igual forma, el Artículo 2.5 de la Ley 161, *supra*, prohíbe que un Profesional Autorizado emita una determinación final en aquellas notificaciones relacionadas con la Directoría de Excavaciones, Demoliciones y Tuberías del Departamento de Transportación y Obras Públicas. De igual forma, en aquellos casos sobre calificación o recalificación de solares y transacciones de terrenos públicos solo serán evaluadas por la Junta de Planificación.⁵

Ante esto, el P. de la C. 850 pretende despojar al Profesional Autorizado de emitir permisos en cualquier estación para la venta al detal de gasolina que no haya despachado combustible por un período de dos (2) años previos a la solicitud del permiso. Como excepción, los Profesionales Autorizados únicamente podrán expedir permisos para la demolición de estas instalaciones.

¹ 23 L.P.R.A. § 9017

² *Id.*, § 9017b

³ *Id.*, § 9017a


⁴ *Id.*, § 9017c

⁵ *Id.*, § 9012d

Según reza en su Exposición de Motivos, es preocupación legislativa la práctica llevada a cabo por Profesionales Autorizados, quienes han otorgado "permisos de reconstrucción" para estaciones de gasolina con más de dos (2) años de cerradas o discontinuado el uso de venta al detal de ese combustible. Apunta el legislador que, tal práctica es contraria al Artículo 9.6 de la Ley 161, *supra*, el cual requiere una evaluación integral para entonces determinar si se expide un nuevo permiso de uso, particularmente debido a que nos enfrentamos a un escenario donde el uso autorizado originalmente se vio interrumpido por un período mayor de dos (2) años. En consecuencia, ello obligaría al Gobierno, incluso, a evaluar la conveniencia y necesidad de autorizar la reconstrucción y/o reapertura de esa estación de gasolina, ello de conformidad a lo establecido en la Ley Núm. 73 de 23 de junio de 1978, según enmendada, conocida como "Ley para Regular la Industria de la Gasolina". Sin embargo, de continuar la práctica denunciada en el P. de la C. 850, se estaría burlando el Artículo 9.6 antes señalado.

RESUMEN DE COMENTARIOS

Oficina de Gerencia de Permisos



El Secretario Auxiliar de Gerencia de Permisos, Ing. Gabriel Rodríguez Rodríguez, **favorece la aprobación del P. de la C. 850.** No obstante, aclara que, el Profesional Autorizado está impedido de "emitir autorizaciones para establecer nuevas estaciones de gasolina o ampliar las existentes en un 50% o más, pero no existe un impedimento para otorgar permisos de construcción para remodelar".⁶ En este sentido, comenta que la Regla 8.8.1.2 del Reglamento Conjunto de Permisos dispone que, en aquellos casos en que se presente una solicitud para establecer una nueva estación de gasolina, esta deberá acompañarse con una certificación donde conste que se ha notificado de dicha intención a distribuidores, mayoristas, dueños o arrendatarios de estaciones de gasolina que radiquen en el perímetro de entre 800 metros en distritos comerciales e industriales; 400 metros radiales cuando estas estén localizadas en vías diferentes; y 2,200 metros cuando estén localizadas al margen de una misma vía.

Además, siendo esta una facultad reconocida a los Municipios Autónomos con Jerarquía de la I a la III, cuando un Gobierno Municipal autorizado se enfrente a una nueva solicitud para establecer una estación de gasolina, es requisito que previo a tomar una determinación, efectúe una vista pública y reciba una recomendación del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio. De igual forma, la Sección 8.8.1.4 del Reglamento Conjunto requiere que, para este tipo de casos, se realice un estudio de viabilidad donde se demuestre la necesidad y conveniencia de establecer una nueva estación de gasolina. Otras Reglas del Reglamento Conjunto regulan aspectos tales como alteraciones, reconstrucciones, ampliaciones, variaciones sobre estaciones de gasolina, acceso, seguridad contra incendios, entre otras.

⁶ Memorial Explicativo de la Oficina de Gerencia de Permisos, pág. 4.


Finalmente, el Secretario Auxiliar expresa que “la política pública que permea el establecimiento de estaciones de gasolina y su operación está revestida de un alto interés público dentro de los criterios estrictos de planificación”.⁷ Por tanto, concluyen como necesario enmendar el Artículo 7.3 de la Ley 161, *supra*.

Asociación de Detallistas de Gasolina de Puerto Rico

El Ing. Rafael Mercado, presidente de ADG, **favorece la aprobación del P. de la C. 850**. En esencia, comenta que los Profesionales Autorizados se han convertido en “un verdadero dolor de cabeza”. Particularmente, por otorgar permisos en incumplimiento de la “Ley para Regular la Industria de la Gasolina”, lo cual ha conllevado la presentación de múltiples querellas y quejas elevadas ante la Junta de Planificación. Al evaluar la medida, coincide en cuanto a que los Profesionales Autorizados “conceden permisos de “remodelación” o de “construcción” a una estación de gasolina que ha estado más de dos (2) años cerrada, en contravención con la legislación y reglamentos aplicables”.⁸ Por todo lo cual, la ADG avala que se establezcan controles y aclaración de los parámetros a seguir por los Profesionales Autorizados.

Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico

El Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, por conducto de su presidente, Ing. Juan F. Alicea Flores, expresa que, por disposición estatutaria, son la entidad encargada de asesorar al Gobierno de Puerto Rico en asuntos relacionados a la ingeniería y agrimensura en el país. Dicho gremio, alberga en su misión el velar por la seguridad, vida y salud de toda nuestra ciudadanía. En tal sentido, el CIAPR **no favorece la aprobación del P. de la C. 850**.



En síntesis, comenta que cualquier actuación de un Profesional Autorizado fuera del ámbito de acción que se le ha delegado es nulo, incluyendo aprobar un permiso de construcción en contravención al ordenamiento jurídico en general. Incluso, la propia Ley 161, *supra*, dispone para realizar auditorías sobre permisos otorgados, así como acciones administrativas y ante foros judiciales en caso de que cualquier uso de información errónea o falsa haya sido utilizado para obtener un permiso. Por tanto, sostiene que “la Ley 161-2009, según enmendada, el Reglamento Conjunto 2020 y el Reglamento #8514 proveen los mecanismos para encauzar las desviaciones en la obtención de un permiso, incluyendo la desviación del ámbito de práctica de un Profesional Autorizado”.⁹ Finalmente, sostiene que no es necesaria la enmienda propuesta en el P. de la C. 850.

IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento del Artículo 1.007 de la Ley 107-2020, según enmendada, conocida como “Código Municipal de Puerto Rico”, la Comisión de Desarrollo

⁷ *Id.*

⁸ Memorial Explicativo de la Asociación de Detallistas de Puerto Rico, pág. 2.

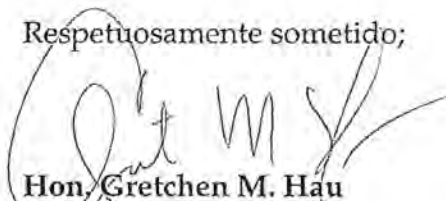
⁹ Memorial Explicativo del Colegio de Ingenieros y Agrimensores, pág. 3.

Económico, Servicios Esenciales y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico certifica que el P. de la C. 850 no impone una obligación económica en el presupuesto de los Gobiernos Municipales.

CONCLUSIÓN

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Desarrollo Económico, Servicios Esenciales y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda la aprobación del P. de la C. 850, con enmiendas.

Respetuosamente sometido;



Hon. Gretchen M. Hau

Presidenta

Comisión de Desarrollo Económico,
Servicios Esenciales y Asuntos del Consumidor

Entirillado Electrónico
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)
(25 DE ENERO DE 2022)

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{va} Asamblea
Legislativa

1^{ra} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 850

7 DE JUNIO DE 2021

Presentado por el representante *Varela Fernández*

Referido a las Comisiones de Pequeños y Medianos Negocios y Permisología; y Sobre los Derechos del Consumidor, Servicios Bancarios e Industria de Seguros


LEY

Para enmendar el Artículo 7.3 de la Ley 161-2009, según enmendada, conocida como la "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico", a los fines de limitar el ámbito de acción de los Profesionales Autorizados con respecto a la emisión de permisos para estaciones de venta de gasolina al detal, y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley 161-2009, según enmendada, conocida como la "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico" ~~(en adelante "Ley 161")~~, incorporó a nuestro ordenamiento la figura del "Profesional Autorizado" ("PA"), con la intención de disminuir la carga de trabajo en la Oficina de Gerencia de Permisos ("OGPe") en la evaluación y concesión de permisos ministeriales. ~~Según se indicó en la Exposición de Motivos de la Ley 161-2009, la~~ La facultad que se le delega al PA deberá ser tan certera, ágil y confiable como cualquier otro trámite iniciado en la OGPe. Al evaluar permisos ministeriales, el PA no puede utilizar juicios subjetivos, discrecionales o personales al decidir si una actividad debe ser realizada o ~~como~~ cómo debe llevarse a cabo. ~~ser realizada~~. Solo podrá expedir permisos ministeriales cuando la estructura y/o el uso para el cual se solicita el permiso estén en completa armonía y conformidad con las disposiciones del Reglamento Conjunto de Permisos ~~reglamento~~, y se otorgarán únicamente para los usos específicamente permitidos en cada distrito, siempre cumpliendo cabalmente con los parámetros establecidos. Véase, *Petrovich v. Municipio de San Juan*, 2015 TA 2820.

Por otro lado, la Ley Núm. 73 de 23 de junio de 1978, según enmendada, conocida como "Ley para Regular la Industria de la Gasolina" (~~en adelante "Ley 73"~~), plantea establece la política pública del ~~gobierno~~ Gobierno de Puerto Rico ~~en~~ con relación al establecimiento de estaciones de venta de gasolina al detal. En su Artículo 3, la Ley 73, supra, indica que "la construcción y establecimiento de estaciones de servicio de venta al detal de gasolina y/o combustibles especiales se lleve a cabo dentro de **estrictos criterios de planificación integral**, de forma que se mantenga un adecuado balance que evite en todo momento su proliferación irrazonable en los distintos mercados geográficos" (énfasis provistoañadido). Estos criterios de planificación están contenidos en la Ley y en el Reglamento Conjunto de Permisos, e incluyen, entre otros, la notificación a diferentes agencias y entidades, la celebración de vistas públicas, la presentación de evidencia de necesidad y conveniencia así como y la presentación de evidencia de mediante la cual se demuestre que el establecimiento de la estación no afectará a otras estaciones dentro del perímetro reglamentario. Las determinaciones sobre ~~dónde~~ dónde autorizar una estación de venta de gasolina al detal son ~~determinaciones~~ de interés público que requieren juicios subjetivos y discrecionales. Al no ser meras determinaciones ministeriales, están fuera del ámbito de acción del PA.



No obstante la limitación del ámbito de acción de los PA a permisos puramente ministeriales, en tiempos recientes se ha convertido en común la práctica en que Profesionales Autorizados se han dedicado a emitir permisos de construcción y de uso para estaciones de venta de gasolina al detal. Bajo la excusa de que son "permisos de remodelación", algunos PA han emitido permisos con los que se ha intentado reconstruir estaciones de gasolina que han estado inoperantes por décadas. Ello viola lo dispuesto en el Artículo 9.6 de la Ley 161, supra, ~~el cual~~ que requiere la expedición de nuevos permisos de uso cuando un uso comercial ha sido interrumpido por más de dos (2) años. Con esta práctica irregular, se evita una evaluación cuidadosa de la necesidad y conveniencia de la estación, en clara violación a la política pública de evitar la proliferación desmedida de estaciones de gasolina.

Con la aprobación de esta Ley ~~la presente medida~~, esta Asamblea Legislativa asegura que el establecimiento de estaciones para la venta de gasolina al detal se continúe llevando a cabo sujeto a una evaluación cuidadosa, de modo que se proteja al público y se cumpla rigurosamente con la política pública establecida en la Ley 73, supra.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.-Se enmienda el Artículo 7.3 de la Ley 161-2009, según enmendada,
- 2 conocida como "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico" para que
- 3 se lea como sigue:
- 4 "Artículo 7.3.-Permisos expedidos por el Profesional Autorizado.

1 (A) El Profesional Autorizado estará limitado a la otorgación o denegación
2 de las siguientes determinaciones finales y permisos asociados a: (a)
3 permiso de uso; (b) permiso de demolición; (c) permiso de construcción
4 para remodelar; (d) permisos generales, excepto según dispuesto en el
5 Artículo 2.5 de esta Ley; (e) determinaciones de exclusiones categóricas;
6 (f) permiso de construcción; (g) permiso de obra de urbanización vía
7 excepción; (h) aquellos permisos únicos establecidos en el Reglamento
8 Conjunto. El Profesional Autorizado requerirá una Recomendación
9 favorable para todo aquel permiso de uso o permiso único a otorgarse
10 en las estructuras oficialmente designadas e incluidas en el Registro de
11 Sitios y Zonas Históricas de la Junta de Planificación; en los permisos y
12 determinaciones finales relacionadas a un permiso de demolición,
13 permiso de construcción para remodelar y permiso de construcción, se
14 requerirá autorización del Instituto de Cultura Puertorriqueña. Toda
15 determinación final o certificación expedida por un Profesional
16 Autorizado incluirá en el expediente una evaluación de los parámetros
17 aplicables conforme a las leyes y reglamentos vigentes que utilizó para
18 realizar la misma. Dicha evaluación no requerirá determinaciones de
19 hechos ni conclusiones de derecho. El Profesional Autorizado no podrá
20 emitir permisos ~~permiso alguno (excepto permisos de demolición)~~ con
21 respecto a ~~una estación~~ estaciones para la venta de gasolina al detal desde
22 ~~la cual~~ cuando en estas no se haya despachado combustible por un

1 período de dos (2) años o más, ~~previos~~ previo a la fecha de la solicitud
2 del un nuevo permiso. Esta restricción al Profesional Autorizado no aplicará
3 cuando se trate de un permiso de demolición.

4 (B) ...

5 ..."

6 ...

7 Sección 2.-La Junta de Planificación y la Oficina de Gerencia de Permisos realizarán
8 hará las enmiendas necesarias en el Reglamento Conjunto de Permisos, o en cualquier otro
9 reglamento, sus reglamentos para que ~~los mismos expresen~~ estos sean cónsonos a lo
10 establecido en esta ~~ley~~ Ley.

11 Sección 3.-Esta ~~ley~~ Ley entrará en vigor sesenta (60) días luego de su aprobación.

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 6

Tercer Informe Parcial

16 de junio de 2022


TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 16 JUN 22 PM 3:57

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, previo a estudio, investigación y consideración de la **Resolución del Senado 6**, según enmendada, de la autoría de la senadora *González Huertas*, somete a este Honorable Cuerpo Legislativo el Tercer Informe Parcial con sus hallazgos y recomendaciones.

ALCANCE DE LA MEDIDA


mst
La Resolución del Senado 6 ordena a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico que realice una investigación exhaustiva que permita documentar las acciones gubernamentales a partir de la clausura y demolición del puente de la carretera PR-359, Kilómetro 0.3, del Barrio Cambalache en Yauco; el estado actual de los trámites para la construcción del mismo; la utilización precisa de los fondos federales asignados para la construcción de infraestructura del puente; las iniciativas adoptadas tras la demolición del puente como consecuencia de los sismos de enero 2020, incluyendo las contrataciones suscritas para medidas de mitigación y estudios de suelos; la respuesta del Estado ante los reclamos de los yaucanos; los procesos para la instalación de un puente provisional; los planes y estrategias de la Autoridad de Carreteras y Transportación y el Departamento de Transportación y Obras Públicas para la construcción del puente; y las medidas pertinentes para aliviar los problemas vehiculares y de seguridad vial hasta la habilitación de un nuevo puente permanente.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

A partir del 13 de enero de 2020, el puente localizado en la carretera PR-359, kilómetro 0.3, del barrio Cambalache del Municipio de Yauco fue clausurado. Desde esta fecha, los residentes del barrio Cambalache han recurrido al uso de un camino no oficial, al cual acceden gracias a que el propietario del terreno les autorizó el tránsito. Esta ruta, que se encuentra en condiciones intransitables, representa para los conductores un riesgo, más que una alternativa.

Por tanto, en aras de realizar el correspondiente análisis de la medida, la Comisión solicitó, Memoriales Explicativos al Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante, "DTOP") y Autoridad de Carreteras y Transportación (en adelante, "ACT") de Puerto Rico. Luego de evaluar la información, se llevó a cabo una vista ocular el sábado, 20 de febrero de 2021, en la que participaron representantes de las agencias: DTOP y ACT. En esta Vista, se nos indicó que la subasta de construcción fue otorgada a la compañía *LPC Constructors, Inc.* El contrato fue firmado el 4 de marzo de 2021 y cuenta con vigencia hasta el 27 de febrero de 2022.

Evaluada toda la información recogida a través de los Memoriales Explicativos y de la Vista Ocular, la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración, en relación a la clausura del puente ubicado en la carretera PR-359, Kilómetro 0.3, del Barrio Cambalache, realizó las siguientes acciones:

- 
1. Radicó a este Honorable Cuerpo Legislativo, el Segundo Informe Parcial, el 8 de septiembre de 2021.
 2. Solicitó al Departamento de Transportación y Obras Públicas, la actualización de la información ofrecida, ya que se proyectaba el inicio de los trabajos para el mes de julio de 2021 y la culminación de los mismos para marzo del 2022.

HALLAZGOS

El 15 de noviembre de 2021, se le solicitó a la secretaria de DTOP un estatus de los trabajos de la construcción del puente, ya que los residentes de Yauco indicaban que la construcción no había comenzado. El 20 de enero de 2022, la Secretaria nos cursa comunicación indicando un atraso en los trabajos.

La siguiente tabla detalla los cambios de fechas ocurridos en el proyecto AC-035902:

| Trabajo a realizar | Primera fecha proyectada | Segunda fecha proyectada |
|---|--------------------------|--------------------------|
| Instalación del <i>Maintenance of Traffic</i> | 12 de julio de 2021 | 24 de septiembre de 2021 |
| Comienzo de fundación de la pilastra central del puente | 28 de julio de 2021 | 2 de febrero de 2022 |
| Fundaciones lado norte del puente | 7 de agosto de 2021 | 25 de enero de 2022 |
| Fundaciones lado sur del puente | 17 de agosto de 2021 | 20 de febrero de 2022 |


De todas las actividades reportadas para comenzar a mediados del 2021, la compañía solo ha podido completar las de remoción. Debido al evidente atraso, nuevamente nos comunicamos con la oficina de la Secretaria de DTOP el 5 de abril de 2022, en esta ocasión para corroborar si el contrato fue enmendado para extender la vigencia del mismo y si esto implicó un aumento en el presupuesto proyectado. Finalmente, recibimos comunicación el 28 de abril de 2022, en esta se confirma la extensión de vigencia del contrato, con un aumento de nueve mil dólares (\$9,000) y una fecha proyectada de culminación del 24 de mayo de 2022.

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Evaluada toda la información solicitada y reconociendo que la construcción del puente aún no ha culminado, la Comisión continuará solicitándole a DTOP, actualizaciones de los trabajos de construcción y cualquier otra información de importancia relacionada al mismo y sus rutas de desvío.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, tiene a bien someter este Tercer Informe Parcial sobre la **R. del S. 6, según enmendada**.

Respetuosamente sometido,


Hon. Marially González Huertas

Presidenta

Comisión de Cumplimiento y Reestructuración

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 225

Segundo Informe Parcial

de febrero de 2022

2 marzo



TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR

RECIBIDO 2MAR'22 PM12:51

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, previo a estudio, investigación y consideración de la **Resolución del Senado 225**, de la autoría de la senadora *González Huertas, González Arroyo, Trujillo Plumey, Rosa Vélez y Hau* somete a este Honorable Cuerpo Legislativo el Segundo Informe Parcial con los hallazgos y recomendaciones.

ALCANCE DE LA MEDIDA

Mediante la Resolución del Senado 225, se ordena a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración realizar una investigación sobre los planes de contingencia de las agencias, corporaciones, alianzas público-privadas, oficinas gubernamentales e instrumentalidades del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ante una posible emergencia por desastres naturales.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

En el 2019, la entonces gobernadora Wanda Vázquez Garced, anunció la aprobación del **Plan Operacional Conjunto para Incidentes Catastróficos de Puerto Rico**. Este plan, surge luego de la devastadora experiencia tras el paso del huracán María por nuestro país. El plan tiene el propósito de definir los roles y responsabilidades de las agencias federales y estatales, antes, durante y después de un evento catastrófico.

De acuerdo con la introducción, este se desarrolló en total cumplimiento con las guías establecidas por el Departamento de Seguridad Nacional de los Estados Unidos y la Agencia Federal para Manejo de Emergencias. Además, este se llevó a cabo con la colaboración de las treinta (30) agencias primarias del gobierno de Puerto Rico y los representantes de entidades no gubernamentales y privados, que son esenciales durante y después de un desastre. Sin embargo, luego de que la Comisión llevara a cabo Vistas Públicas con *LUMA Energy*, Agencia Estatal para el Manejo de Emergencias y Administración de Desastres (en adelante, "AEMEAD"), Departamento de la Vivienda (en adelante, "DV"), Autoridad de Acueductos y Alcantarillados de Puerto Rico (en adelante, AAA") y Departamento de la Familia, respectivamente. Todos los representantes de las agencias indicaron conocer del plan, pero no pudieron precisar la cantidad de empleados que participaron en el desarrollo de este o la cantidad de empleados adiestrados de acuerdo con el mismo. Esta falta de información por parte de las agencias nos motiva a concluir que la integración y comunicación necesaria por parte de todos los entes involucrados, para ejecutar adecuadamente el plan cuando sea necesario, no se ha completado.

HALLAZGOS EN VISTAS PÚBLICAS

El Departamento de la Vivienda, entregó el 12 de julio de 2021, la información solicitada luego de concluir su Vista Pública. En cuanto a la preocupación de las miles de familias que aún continúan con toldos azules. DV nos indicó, que se estaban realizando cambios al Plan De Acción *Community Development Block Grant Disaster Recovery Program (CDBG - DR)* para incluir el "**Programa de Reparación de Techos Azules**". Seis meses más tarde, la información actualizada es la siguiente:

- El Plan de Acción *CDBG-DR* ya fue enmendado para incluir la cantidad de cuatrocientos setenta y cinco mil millones (475,000,000.00) de dólares para este propósito.
- Los mismos se distribuirán bajo el modelo de Subrecipiente entre los setenta y ocho (78) gobiernos municipales y organizaciones sin fines de lucro que operen en municipios que hayan denegado participar.

- Una vez que el subreceptivo desarrolle su propuesta de guías del programa de reparación de techos azules, deberá presentarla al DV para aprobación.

Esto significa que a casi cinco (5) años del paso del huracán María, miles de familias en Puerto Rico continúan viviendo bajo un toldo azul. Situación que las coloca vulnerables en caso de surgir una nueva emergencia.

La Vista Pública para la evaluación de los planes de contingencia del Departamento de la Familia, fue llevada a cabo el 1 de diciembre de 2021. En esta vista, la Secretaria de la Familia indicó que el Departamento se encuentra atravesando por una crisis de personal, que está afectando todas las áreas de servicio. Por ejemplo, a preguntas sobre el plan de apoyo emocional para los damnificados por terremotos en el área sur, esta limitó los servicios a los programas de prevención de Administración de Familias y Niños (ADFAN), con el apoyo de los servicios de la línea PAS, pertenecientes a la Administración de Servicios de Salud y Contra la Adicción (ASSMCA). De la misma manera, de surgir una emergencia que provoque la apertura de todos los refugios del país, muchos carecerán de la disponibilidad de trabajadores sociales.

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

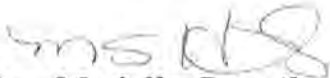
mst
La Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, entiende meritorio continuar con las evaluaciones de planes de emergencia. Debemos asegurar que todos los involucrados en el Plan Operacional Conjunto para Incidentes Catastróficos de Puerto Rico, reciban el adiestramiento apropiado para la adecuada ejecución.

Además, luego de un análisis mesurado, considerando los memoriales recibidos y las Vistas Públicas realizadas, resulta imperativo que esta Comisión mantenga abierta la investigación y lleve a cabo una Vista Pública con el Departamento de Educación, para que demuestre el plan coordinado entre DV y esta agencia para contar con refugios adecuados en caso de emergencia.

Por otra parte, citaremos a la Oficina para el Desarrollo Socioeconómico y Comunitario de Puerto Rico, para que nos informe de como su agencia está diseñada para colaborar con las poblaciones más vulnerables antes, durante y después de una emergencia.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, tiene a bien someter este Segundo Informe Parcial sobre la **R. del S. 225**.

Respetuosamente sometido,



Hon. Marially González Huertas

Presidenta

Comisión de Cumplimiento y Reestructuración

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 225

Tercer Informe Parcial
16 de junio de 2022


TRANSMITIDO Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 16 JUN 22 PM 3:42

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, previo a estudio, investigación y consideración de la **Resolución del Senado 225**, de la autoría de la senadora *González Huertas, González Arroyo, Trujillo Plumey, Rosa Vélez y Hau* somete a este Honorable Cuerpo Legislativo el Tercer Informe Parcial con los hallazgos y recomendaciones.

ALCANCE DE LA MEDIDA

Mediante la Resolución del Senado 225, se ordena a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración realizar una investigación sobre los planes de contingencia de las agencias, corporaciones, alianzas público-privadas, oficinas gubernamentales e instrumentalidades del Estado Libre Asociado de Puerto Rico ante una posible emergencia por desastres naturales.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El pasado 2 de febrero de este año, comenzó oficialmente la temporada de incendios forestales en Puerto Rico, que se extiende hasta el mes de agosto. El pasado año se reportaron dos mil setenta y siete (2,077) incendios forestales en todo el país. Estos fuegos se inician o se propagan debido a diversos factores, tales como: bajo porcentaje de humedad relativa, altas temperaturas, viento, disponibilidad de combustibles (hojas secas, ramas, árboles, yerbajo) y el calentamiento global. De acuerdo con las

estadísticas del Negociado de Bomberos, hasta el 6 de junio de 2022, se han atendido dos mil cincuenta y dos (2,052) fuegos forestales.

Ante el incremento de fuegos forestales en los últimos meses, la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión"), le solicitó al Negociado del Cuerpo de Bomberos la siguiente información:

- Cantidad de camiones bomba en buen estado y averiados, por regiones.
- Cantidad de personal reclutado y debidamente adiestrado para trabajar todo tipo de incendios, por regiones.
- Cantidad de plazas vacantes, con descripción de puesto, localidad y fecha de inicio de reclutamiento, por regiones.
- Evidencia de campaña activa de prevención de incendios forestales.

De acuerdo con la información entregada por el Negociado del Cuerpo de Bomberos, el 20 de mayo de 2022, la agencia ha llevado a cabo cuatro (4) talleres de prevención de incendios, dirigidos mayormente a respondedores de emergencia, manejadores de bosques y agricultores. El Negociado cuenta con trece (13) vehículos averiados, que representan el 10% del total de su flota y nos indican que actualmente existen doscientas noventa y cuatro (294) plazas vacantes a nivel de todo Puerto Rico, que representa alrededor de un 15% del personal necesario. Sin embargo, en el Portal Oficial del Gobierno de Puerto Rico, en el área de convocatorias, no aparecen plazas abiertas bajo el Cuerpo de Bomberos de Puerto Rico o Departamento de Seguridad Pública y en el Portal del Departamento de Seguridad Pública, todas las convocatorias para el Negociado de Bomberos se encontraron vencidas.

MSU

Durante las Vistas de Transición de Gobierno, efectuadas en diciembre del 2020, el entonces secretario del Departamento de Seguridad Pública, el señor Pedro J. Janer, informó que se había realizado una academia durante ese año y se habían podido reclutar ciento sesenta (160) bomberos, pero al parecer, el número de vacantes continua en ascenso. Esta falta de personal y falta de campañas de prevención a la comunidad, sumadas a las crisis de agua con la que actualmente cuentan varios municipios, es preocupante. De acuerdo con el Servicio Nacional de Meteorología (SNM) en San Juan, los índices de calor durante el mes de junio podrían alcanzar hasta ciento seis (106) grados *Fahrenheit* en varias partes del país, por lo que se pueden esperar alertas de calor y de sequías.

Ante esta situación, resulta imperativo preguntar, si nuestro Negociado del Cuerpo de Bomberos, se encuentra preparado para una temporada de incendios forestales más activa de lo acostumbrada.

A mediados de la temporada de fuegos forestales, comienza también la temporada de huracanes. El Centro de Predicción Climática de la Administración Nacional Oceánica y Atmosférica (NOAA, por sus siglas en inglés), en su pronóstico oficial para esta temporada de huracanes 2022, anticipa una temporada de huracanes muy activa con entre dieciséis (16) y veinte (20) tormentas. De concretarse el pronóstico para la temporada de huracanes que comenzó desde el 1 de junio y se extiende hasta el 30 de noviembre, este sería el séptimo año consecutivo con actividad ciclónica por encima de lo normal, confirmó la NOAA durante una conferencia de prensa realizada en Nueva York.

MSA

El periódico El Metro, en su edición del 2 de junio de 2022¹, reseñó que el gobierno central afirma que tiene disponible casi quinientos veinte millones de dólares (\$520,000.000) en su Fondo de Emergencia, para responder de manera inmediata a los daños provocados por algún fenómeno natural. En esta misma edición, se incluye el anuncio por parte de la Autoridad de Energía Eléctrica y de *Luma Energy*, informando que cuenta de manera combinada con un inventario valorado en doscientos veintiocho millones de dólares (\$228,000.000) para responder a una emergencia atmosférica, así como múltiples acuerdos firmados con entidades extranjeras para asistencia mutua en el proceso de restauración. Incluso, este anuncio detalla que el Departamento de la Vivienda ha certificado trescientos sesenta y ocho (368) refugios, que permitirían albergar setenta mil (70,000) personas. No obstante, no se ha mencionado si las agencias llamadas a salvar la vida durante una emergencia, entiéndase todo el Departamento de Seguridad Pública, cuentan con el personal y equipo necesario para socorrer a nuestros ciudadanos ante un desastre natural. Ante esta interrogante, el periódico El Nuevo Día, reseñó el 30 de mayo de 2022², que varios expertos en manejo de emergencias denunciaron las posibles fallas estructurales en los procesos de comunicación de la nueva estructura del Negociado para el Manejo de Emergencias y Administración de Desastres (en adelante, NMEAD). Las preocupaciones señaladas, no se refieren al fondo de emergencia o refugios, estas específicamente se refieren a la burocracia añadida a la NMEAD, al incorporarlo bajo la sombrilla del Departamento de Seguridad Pública (en

¹ Guillama Capella, M. (2 de junio de 2022). Confiada la OGP en los recursos disponibles en Fondo de Emergencia/Gobierno se canta preparado para enfrentar huracanes. *Metro PR*.

² Ruiz Kuilan, G. (30 de mayo de 2022). Advierten problemas en manejo de emergencias. *El Nuevo Día*.

adelante, DSP), esto de acuerdo con la Ley Núm.20 de 10 de abril de 2017, según enmendada.

Bajo la sombrilla de DSP, también se encuentran el Negociado de la Policía y el Negociado del Cuerpo de Emergencias Médicas de Puerto Rico (en adelante, CEM). Estos negociados, no cuenta con convocatorias abiertas en el Portal Oficial del Gobierno, ni en sus respectivas páginas oficiales. Sin embargo, específicamente el CEM, reportó ciento ochenta y cuatro (184) vacantes, durante las Vistas de Transición 2020. Es importante recalcar que el CEM, además, cuenta con una auditoría de la Oficina del Contralor de Puerto Rico, el Informe de Auditoría, el DA-21-10. Este informe con fecha del 26 de enero de 2021 incluye varios hallazgos de incumplimiento, con sus debidas recomendaciones. Entre estos hallazgos, se encuentra que el CEM tenía cuentas por cobrar ascendentes a un millón novecientos ochenta y tres mil setecientos ochenta y seis dólares (\$1,983,786) a la fecha del 30 de junio de 2019. Ante esta situación, la Comisión solicitó a la Oficina del Contralor de Puerto Rico, el Plan de Acción realizado para corregir los hallazgos encontrados en esta auditoría y evitar la recurrencia de estos. Sin embargo, la Oficina del Contralor nos informó, que tanto el secretario del Departamento de Seguridad Pública como el comisionado del Cuerpo de Emergencias Médicas, al presente, no han remitido el Plan de Acción Correctiva (PAC) relacionado con el Informe de Auditoría DA-21-10. Además, nos informaron de las múltiples diligencias realizadas para conseguir el mismo. Para ambos funcionarios se han emitido cartas de seguimientos y prórrogas, pero hasta el día de hoy, el Plan de Acción no ha sido concretado.

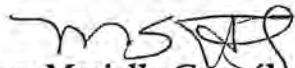
MSA

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

La Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, entiende meritorio continuar con las evaluaciones de planes de emergencia de las agencias, incluyendo la capacidad organizacional de aquellas llamadas a socorrer al momento de ocurrir desastres naturales. Resulta imperativo que esta Comisión mantenga abierta la investigación y continúe realizando requerimientos de información y Vistas Públicas, de manera que las agencias puedan demostrar su capacidad y preparación para auxiliar a la ciudadanía cuando sea necesario.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, tiene a bien someter este Segundo Informe Parcial sobre la **R. del S. 225**.

Respetuosamente sometido,



Hon. Marially González Huertas

Presidenta

Comisión de Cumplimiento y Reestructuración

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 286

INFORME PARCIAL

17 de mayo de 2022

23 junio

AL SENADO DE PUERTO RICO:

Nuestra **Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico**, previa consideración, estudio y análisis, tiene el honor de someter a este honroso Cuerpo el Informe Parcial sobre la **Resolución del Senado 286**.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado 286 propone ordenar a la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre la concesión a manos privadas del sistema de distribución de energía eléctrica, con especial atención al uso de postes y cableado, tanto por proveedores de energía como por los operadores de telecomunicaciones, con el propósito de revisar la legislación vigente sobre dicho uso, y procurar la creación de un nuevo ordenamiento jurídico moderno y coherente en torno a éste.

La Exposición de Motivos de la presente medida reconoce que uno de los problemas que siempre ha estado presente lo es el uso mancomunado de la infraestructura de la AEE, principalmente de postes y cableado eléctrico, por las compañías de telecomunicaciones y el arrendamiento de servidumbres públicas. Hasta que la administración del sistema eléctrico pasó a manos privadas, una parte interesada en utilizar infraestructura de la AEE debía completar una "Solicitud de Uso Mancomunado de Postes de la Autoridad de Energía Eléctrica" y cumplir con ciertos requisitos. Por tales acuerdos, la AEE podía cobrar una compensación razonable, sin embargo, nunca se conoció el monto de tales acuerdos ni el uso que se le daba al dinero proveniente de los mismos o, más aún, si la corporación se aseguraba de cobrar por


TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 23 JUN 22 PM 1:42



estos o de que las compañías de telecomunicaciones no hicieran uso de la infraestructura de manera ilegal o si compartían los gastos de mantenimiento.

De igual forma, la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía, entiende prudente ejercer su jurisdicción y poder investigativo para asegurar a la ciudadanía que estos acuerdos mancomunados con las compañías de telecomunicaciones, luego de la concesión de los activos, operaciones, funciones y servicios de la AEE al consorcio *Luma Energy*, gocen de un nuevo marco jurídico moderno y coherente que atienda este asunto.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Con el propósito de cumplir con las disposiciones de la presente medida, la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía solicitó la comparecencia y comentario de la Autoridad de Energía Eléctrica (AEE), Luma Energy, La Oficina Independiente de Protección al Consumidor de la Junta Reglamentadora de Servicio Público y la Oficina de Servicios Legislativos. No obstante, la Autoridad de Energía Eléctrica no ha comparecido ante las gestiones de la comisión.

Como parte de este informe, se resumen lo que a bien tuvo que añadir cada dependencia o institución ante la comisión sobre la R. del S. 286.

Oficina Independiente de Protección al Consumidor de la Junta Reglamentadora de Servicio Público (OIPC)

La OIPC en síntesis, expresó que apoya cualquier esfuerzo legislativo que investigue los acuerdos sobre la concesión a manos privadas de la distribución de energía eléctrica, con especial atención al mejoramiento en el uso de postes y cableados con miras a obtener un ordenamiento jurídico moderno y acorde con nuestros tiempos y necesidades. Añaden que, deben establecerse garantías mínimas para asegurar que los acuerdos mancomunados, luego de la concesión de los activos, operaciones, funciones y servicios de la AEE al consorcio Luma Energy sea uno justo, transparente y antimonopolístico.

Luma Energy

La empresa Luma Energy comparece a través de su presidente Wayne Stensby mediante memorial explicativo. La empresa, destaca su rol como empresa custodia y mantenedora del sistema de transmisión y distribución. No obstante, aclaran que bajo los términos del contrato que gobierna su operación, la AEE retiene la propiedad de todos los bienes relacionados con el sistema de transmisión y distribución. Por cuanto, el ordenamiento que regula el uso mancomunado de los postes de la AEE, no queda alterado con la operación de la empresa.

Acto seguido, Luma detalla los distintos estatutos que regulan el uso de propiedad de la AEE, para otros servicios de forma mancomunada. Reconocen y toman conocimiento de los procesos para la solicitud, conseción, negativa y administración de estos procesos, más añaden la falta de claridad en el rendimiento económico de estas dinámicas. En su rol de mantenedores-no propietarios del sistema, reconocen los desafíos asociados con terceros utilizando el sistema de transmisión y distribución de la AEE y han elaborado un plan para abordarlos. Sin embargo, a Luma le preocupa el subsidio cruzado de los costos de infraestructura en relación con sus clientes de energía eléctrica. Es imperativo, para estos, que cualquier acción legislativa evite que los clientes de energía subsidien los costos del servicio no eléctrico que utilizan la infraestructura energética. Por tanto, estos favorecen legislación prospectiva que uniforme, y mantenga claridad en los costos de utilizar la infraestructura del sistema de transmisión y distribución. Para ello, entienden es importante considerar los efectos de los costos de construcción y ubicación de la infraestructura, los costos de mantenimiento, los costos asociados con las prácticas de carga inseguras en los postes, el número de accesorios en la infraestructura eléctrica y los límites técnicos y las especificaciones establecidas para los accesorios de los postes.

Oficina de Servicios Legislativos (OSL)

Comparece la Oficina de Servicios Legislativos a través de su directora, Lcda. Mónica Freire Florit, mediante memorial explicativo. La OSL en el descargue de sus funciones como principal asesor de la Asamblea Legislativa, hace un valioso análisis sobre las disposiciones contractuales entre la AEE, la Autoridad de las Alianzas Público-Privadas (AAPP), y Luma. La OSL comienza considerando las disposiciones en el Artículo III-9 de la Ley Núm. 213-1996, según enmendada, conocida como "Ley de Telecomunicaciones de Puerto Rico de 1996", sobre los acuerdos mancomunados con las compañías de telecomunicaciones, y la AEE, y su estatus luego de la concesión de los activos, operaciones, funciones y servicios de la AEE al consorcio Luma Energy.

La OSL puntualiza que la Ley Núm. 213-1996 dispone que las agencias, departamentos, corporaciones públicas, municipios y subdivisiones políticas del gobierno de Puerto Rico hagan disponible el uso de su propiedad mueble e inmueble, postes, conductos, tuberías, derecho de paso y servidumbre bajo su control para la ubicación de nuevos servicios y equipos de telecomunicaciones, prestación y transmisión de servicios de comunicaciones y cable televisión a compañías de telecomunicaciones certificadas y registradas ante el Negociado de Telecomunicaciones de Puerto Rico (NET) y compañías de cable debidamente franquiciadas. También se dispone que tales instrumentalidades podrán cobrar cargos razonables por su uso, cónsono con los reglamentos del negociado y las leyes y reglamentos federales aplicables; y que el Estado no será responsable por los daños causados a terceros por el mal uso dado por las compañías a sus equipos y a la propiedad pública arrendada.

Así las cosas, la OSL analiza el contrato que gobierna la operación de Luma para destacar que la Sección 3.1 del contrato en cuestión establece que "[t]he T&D System [Sistema de transmisión y distribución] is and shall be owned by Owner throughout the Term, and Operator **shall have no ownership interest** therein." Prosiguen con la Sección 3.2 estableciendo que "[o]perator shall perform the O&M Services as an independent contractor and shall not have any legal, equitable, tax, beneficial or other ownership or **leasehold interest** in the T&D System." De igual forma, la citada sección también establece que LUMA, tendrá como única fuente de ingreso lo pactado en el contrato. Entiéndase, el operador tendría derecho a recibir una compensación fija por \$70 millones durante el primer año y de \$105 millones para los años 4 al 15. Además, se les pagaría una compensación basada en rendimiento de \$13 millones por el primer año, que aumentaría hasta \$20 millones para los años 4 al 15.

De igual forma reseñan la Sección 3.3, que establece que el operador tiene acceso exclusivo al sistema de T&D "for the sole purpose of performing the O&M". Así las cosas, y entrando directamente en lo que la R. del S. 286 intenta investigar, hacen necesario señalar que el Anejo I del Contrato de Alianza, titulado en inglés *Scope of Services* en su parte VI I-8, establece hacia el operador la obligación del

development and management of billing, tracking, reporting, managing and collecting of **all attachment fees, rents and other "non-product" revenues due to Owner associated with services provided or related to lighting, telecommunications and other equipment attached to or located on the T&D System sites and structures/infrastructure for which Operator has responsibilities pursuant to this Agreement**

Por cuanto, la OSL concluye que esa capacidad de recolectar cualquier ingreso que produce la infraestructura de la A.E.E., por concepto de arrendamiento o uso mancomunado del sistema eléctrico a empresas de telecomunicaciones, entre otras, no crea y no puede crear algún derecho propietario para LUMA. Por último, destacan la Sección 5.3B del Contrato de Alianza que establece de forma clara que "[a]ll such funds and any revenues generated by the T&D System are and shall remain the property of Owner at all times."

En síntesis, la OSL concluye que la operación de LUMA no tuvo efecto en lo que dispone la ley que establece la capacidad que se le brinda a terceros para el uso mancomunado de la infraestructura de la AEE, principalmente de postes y cableado eléctrico, por las compañías de telecomunicaciones y el arrendamiento de servidumbres públicas.

HALLAZGOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PARCIALES

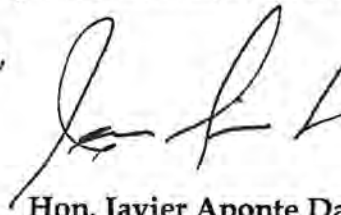
Luego del análisis de los comparecientes en este informe reseñado, y tomando en cuenta el marco estatutario existente, tanto en la Ley Núm. 213-1996, Ley Núm. 127-

2019, conocida como “Ley para facilitar la Implementación y uso de Pequeñas Instalaciones Inalámbricas o Small Cells en los sistemas de telecomunicaciones” y el Reglamento 9090 de la Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones, y el Contrato Alianza que gobierna la operación de Luma como mantenedor del sistema de transmisión y distribución de energía eléctrica; huelga decir que esta comisión entiende vital e indispensable el testimonio de la Autoridad de Energía Eléctrica.

No obstante, debemos concluir de forma parcial algunos asuntos que han surgido del desarrollo de la presente investigación. En primer lugar, debemos coincidir en que indistintamente el uso mancomunado del sistema de transmisión y distribución, se tramite a través de LUMA o la A.E.E. El Contrato de Alianza diáfananamente establece quién es el dueño de la infraestructura, y que éste, en su capacidad de dueño será el recipiente de cualquier canon que genere el sistema de transmisión y distribución. De igual forma, esta comisión entiende, que el marco legal de este ejercicio debe ser regulado de manera uniforme, detallada, con garantía de costos y límites que protejan la infraestructura energética. De igual manera, la legislación que surja del ejercicio de esta comisión deberá fijar la responsabilidad que tendrán terceros que disfruten de utilizar la infraestructura eléctrica del país. Con esas conclusiones parciales, atendemos de manera puntual las posiciones de Luma y de la Oficina de Servicios Legislativos.

POR LO ANTES EXPUESTO la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico previo estudio y consideración de la R. del S. 286, tiene a bien someter un Informe Parcial sobre dicha medida con sus hallazgos, recomendaciones y conclusiones, solicitando la aprobación del mismo.

Respetuosamente sometido,



Hon. Javier Aponte Dalmau
Presidente

Comisión de Asuntos Energéticos y Energía
Senado de Puerto Rico

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

3^{ra}. Sesión
Ordinaria


SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 341


INFORME FINAL

28 de abril de 2022

23 junio


TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 23 JUN 22 PM 1:27

AL SENADO DE PUERTO RICO:

 La **Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía** del Senado de Puerto Rico, previo estudio, investigación y consideración de la **R. del S. 341**, tiene a bien someter el Informe Final sobre esta Medida con sus hallazgos, recomendaciones y conclusiones.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. del S. 341 ordenó a la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía (en adelante, "Comisión") del Senado de Puerto Rico:

... realizar una investigación sobre el contrato otorgado a la compañía *HMS Ferries*, la cual a su vez pertenece a la compañía *Hornblower*, para la operación de las lanchas que dan servicio de transportación marítima desde y hacia las islas municipio de Vieques y Culebra, y también entre San Juan y Cataño. En específico, la Comisión deberá auscultar las posibles alzas tarifarias a residentes de las islas municipio, residentes de Puerto Rico en general y turistas no residentes; estudiar si la cantidad del posible aumento tarifario es cónsono con lo pactado en el contrato que gobierna su operación y cuál sería el impacto neto en los residentes de las islas municipio; y para otros fines relacionados.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Exposición de Motivos de la R. del S. 341 comienza indicando que la discontinuidad del territorio entre Puerto Rico y las islas municipio de Vieques y Culebra, producida por las fronteras naturales del mar, incide en la problemática de los servicios necesarios prestados a los residentes de dichos municipios, cuya insatisfacción es harto conocida. Se reconoce que este asunto es trascendental porque la transportación marítima constituye el medio para suplir sus necesidades básicas, así como las más apremiantes, como lo es la salud.

Continúa la Parte Expositiva aduciendo que tanto el Gobierno como diferentes grupos y sectores de estas comunidades han realizado múltiples gestiones formales e informales, dirigidas a encontrar una solución a estas dificultades; además de especular sobre otros métodos de transportación, tales como la construcción de un puente o rutas marítimas más cortas. El último de estos intentos para resolver la situación descrita ha sido la cesión de la administración de los servicios a manos privadas, en virtud de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada,¹ conocida como "Ley de Alianzas Público Privadas".²

Así pues, en virtud de la referida Ley, se señala que luego de un proceso competitivo en cumplimiento con la misma, en junio de 2019, el Comité de Alianzas seleccionó a la compañía de transporte marítimo *HMS Ferries, Inc.*, para la operación del servicio de transporte marítimo entre la Isla Grande, Culebra y Vieques. Disponiéndose, que el contrato entre la ATM (Autoridad de Transporte Marítimo) y *HMS Ferries, Inc.*, tiene una vigencia de veintitrés (23) años y está dividido entre las Fases I y II.

En lo que respecta a la Fase I, se expresa que ésta, con una duración de tres (3) años, será una de transición donde la ATM deberá acondicionar todos los activos de la operación del sistema y asegurarse del cumplimiento de todos los estándares aplicables. Consecuentemente, durante este periodo, se manifiesta que la ATM asumirá todos los riesgos, debiendo reembolsar al operador todos los costos y gastos incurridos por este último en la prestación de los servicios de transporte marítimo, terminales y servicios de mantenimiento en el transcurso de esta primera fase, cuyo total aproximado asciende a \$100 millones. En esta etapa inicial, el operador también deberá establecer un sistema de venta de boletos, siendo responsable de desarrollarlo e implementarlo durante los primeros doce (12) meses de la Fase I. Se reconoce en la Parte Expositiva de la Medida que esta parte del contrato ya ha sido cumplida y que desde el pasado 3 de julio, las personas interesadas en viajar entre el puerto de Ceiba a las Islas municipio pueden realizar reservaciones y adquirir boletos a través del nuevo portal www.puertoricoferry.com.

Por otra parte, en lo concerniente a la Fase II del contrato, se precisa que ésta se extenderá por alrededor de veinte (20) años, tiempo considerado necesario para que el operador privado recupere los beneficios, al tiempo que asume los riesgos asociados; al igual que una oportunidad razonable para que los usuarios del sistema perciban los frutos del acuerdo y determinen la efectividad del mismo. Durante esta segunda fase, la ATM pagará alrededor de \$651 millones; y el operador, por todo este periodo, tendrá el

¹ 27 LPRA sec. 2601 *et seq.*

² Según se reseña, esta legislación declaró como política pública en Puerto Rico favorecer y promover el establecimiento de alianzas para la creación de proyectos prioritarios y, sin que constituya una limitación, lo siguiente: fomentar el desarrollo y mantenimiento de instalaciones de infraestructura; compartir entre el Gobierno y el contratante el riesgo que representa el desarrollo, operación o mantenimiento de dichos proyectos; mejorar los servicios prestados y las funciones del Gobierno; impulsar la creación de empleos; alentar la creación de empleos; y estimular el desarrollo socioeconómico y la competitividad de Puerto Rico.

derecho exclusivo de cobrar todos los ingresos por servicios, además del derecho a recaudar todos los ingresos de las actividades auxiliares.

La Parte Expositiva también aclara que durante la Fase I, según el contrato, la tarifa para los **residentes de Vieques y Culebra** será la misma que pagaban al momento de otorgarse el contrato, pudiendo únicamente efectuarse incrementos de tarifas a éstos a partir del año 2023, a razón de una (1) vez cada tres (3) años y nunca por una cantidad mayor al uno por ciento (1%) por año, siempre sujeto a la aprobación de la ATM y la Administración Federal de Tránsito. Mientras, para los **no residentes de Vieques y Culebra**, la tarifa podría aumentarse luego de los primeros tres (3) años del contrato, sujeto a la aprobación previa de la ATM.

Finalmente, la Medida afirma que en días recientes, la prensa ha reseñado posibles alzas de tarifas que parecerían estar no cotizadas en el contrato que gobierna la operación en cuestión; y que para la Asamblea Legislativa no es negociable rescindir de su capacidad investigativa para clarificar cualquier duda relativa a la operación de la ATM y *HMS Ferries, Inc.* Esto, a la luz de lo pactado en el contrato de alianza y el efecto económico que éste pudiese ocasionar [por] una posible alza tarifaria. Por lo cual, se indica que se presenta esta Medida, a fin de afirmar y velar por que todas las garantías a los residentes de las Islas municipio sean honradas y respetadas.

HALLAZGOS

Para fines de la investigación ordenada por la R. del S. 341, la Comisión recibió dos (2) ponencias sobre esta Medida de las siguientes entidades: Autoridad para las Alianzas Público Privadas (AAPP); y conjuntamente, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y la Autoridad de Transporte Marítimo (ATM). A continuación, le detallamos las ponencias recibidas:

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y la Autoridad de Transporte Marítimo (ATM)³

La Secretaria del DTOP, Hon. Eileen M. Vélez Vega, compareció en representación del Departamento, mediante un memorial explicativo fechado 18 de noviembre de 2021. En este escrito, el DTOP asevera que a pesar de la existencia de múltiples factores para configurar la calidad de vida en nuestra sociedad entre los que se encuentran la educación, la salud y el trabajo tales factores, a su vez, dependen de que la ciudadanía tenga acceso a diferentes medios de transportación. Especificándose, que en el caso de los residentes de Vieques y Culebra, el servicio de lanchas de la ATM

³ El DTOP aclara que el memorial explicativo representa tanto la posición de dicho Departamento como de la ATM debido a que esta última está adscrita al DTOP en virtud de la Ley Núm. 1-2000, según enmendada, conocida como "Ley de la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio". Refiérase a 23 LPRA sec. 3201 *et seq.*

es el medio principal de transportación, por no decir el único. El DTOP reconoce que puede mejorarse el servicio de lanchas para el beneficio y conveniencia de los mencionados residentes, especialmente en el contexto del acceso a los factores antes referidos; y que como parte de su deber ministerial, se encuentra el establecimiento de una política pública encaminada a ampliar y mejorar los accesos entre la "Isla Grande" y las Islas Municipio, cimentada en las necesidades de las futuras generaciones y maximizando los recursos disponibles.

El DTOP indica, que a tal efecto, y en concordancia con la determinación de política pública de concesionar las operaciones del transporte colectivo, se llevó a cabo un proceso competitivo según las mejores prácticas del mercado, con la licitación del servicio de transporte marítimo a través de la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas (AAPP). La AAPP llegó a adjudicar la concesión por parte de una compañía privada para la operación y el mantenimiento de los activos de la ATM, ejecutándose un contrato con vigencia de veintitrés (23) años para ello con *HMS Ferries, Inc.* (HMS). A su vez, el DTOP describe a HMS como un líder reconocido en operaciones de *ferries* en los Estados Unidos y a nivel mundial que cuenta con la pericia, experiencia y capacidad financiera para asumir las responsabilidades de este contrato.

Con relación a esta alianza público-privada, el DTOP establece que el principal objetivo de la ATM consiste en mejorar el sistema de transporte marítimo, así como la calidad de los servicios ofrecidos. Además, se afirma que con dicha alianza se persigue: contribuir a la reforma del sistema de transportación pública en Puerto Rico que promueve la integración de agencias bajo la Ley Núm. 123-2014, [conocida como "Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico", 23 LPRa sec. 11161 *et seq.*]; reducir el subsidio operativo que la ATM recibe actualmente del Gobierno Central; y alcanzar la estabilidad en las solicitudes presupuestarias de la ATM durante la vida del contrato. **El DTOP aclara que en estos momentos se encuentra en el proceso de transición de las operaciones de la ATM a HMS, la cual se encargará de las facilidades y embarcaciones por etapa. Luego de haberse finalizado el proceso de transición, entonces HMS será la encomendada a realizar la operación y el mantenimiento del transporte marítimo entre Vieques, Culebra y Ceiba, así como entre San Juan y Cataño, actualmente ofrecido por la ATM.**

De otro lado, el DTOP precisa que el contrato establece que se implementará el sistema tarifario instaurado por la ATM; y que recientemente, la ATM efectuó vistas públicas para la actualización de las tarifas, pero que éstas no variaron la tarifa para los residentes de las Islas Municipio. Disponiéndose, además, que dicho cambio tarifario deberá implementarse previo al inicio de la Fase 2 del contrato, de acuerdo con la Sección 2.6(j) del acuerdo; y que cualquier cambio posterior a la tarifa requerirá la aprobación de la ATM, siempre y cuando el mismo cumpla con los requerimientos federales aplicables, de conformidad con lo dispuesto por la Sección 15.3(a) del contrato.

Asimismo, el DTOP especifica que **el asunto tarifario para los residentes de Vieques y Culebra está atendido por la Sección 15.3(b) del contrato con HMS**, la cual establece limitaciones relativas al incremento de la tarifa y expresa lo siguiente:

The Operator shall be permitted to increase the fares for residents of Vieques and Culebra not more often than once every three (3) years in an amount not exceeding one percent (1%) per year, (rounded up to the nearest five (5) cents). The Authority shall comply with all requirements under Applicable Law for approving an increase in fares. If, after complying with any Applicable Law, the Authority changes the fare amounts and/or structure applicable to any Service, the Operator shall be required to implement such revisions in the manner approved by the Authority, within ninety (90) days from the receipt of a written notice thereof.

Por último, el DTOP afirma que la inclusión de la cláusula citada del contrato tiene el fin de armonizar la necesidad de atraer fondos para el servicio de transporte marítimo, sin que ello conlleve un impacto significativo en el costo del pasaje para los residentes de las Islas Municipio. Igualmente, el DTOP resalta que, desde una perspectiva histórica, la última revisión tarifaria implementada fue realizada en el año 1983, lo cual se traduce que ha transcurrido más de un cuarto de siglo y la tarifa a Culebra sigue siendo \$2.25 y a Vieques \$2.00. Lo anterior, a pesar de que "... en ese periodo el costo de vida ha aumentado significativamente y ni hablar de los aumentos en el costo de las operaciones, combustible, las piezas, el acero, los equipos, la seguridad, y todos los demás gastos que se necesitan para ofrecer este servicio."

Autoridad para las Alianzas Público-Privadas de Puerto Rico (AAPP)

La AAPP compareció, representada por su Sub-Director Ejecutivo, Nelson Pérez Méndez, mediante memorial explicativo fechado 4 de noviembre de 2021. Señala que presenta su escrito al amparo de la Ley Núm. 29-2009, según enmendada ("Ley Núm. 29"),⁴ conocida como "Ley de Alianzas Público Privadas", y el *Reglamento Para la Licitación, Evaluación, Selección, Negociación y Adjudicación de Contratos de Alianzas Público-Privadas Participativas bajo la Ley 29-2009, según enmendada*, Reglamento Núm. 8968 de 11 de mayo de 2017 (el "Reglamento"); y que es una corporación pública del Gobierno de Puerto Rico adscrita a la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal (AAFAP).

De igual manera, la AAPP delimita que es **la única entidad gubernamental autorizada y responsable de implantar la política pública del Gobierno con el objetivo de favorecer y promover el establecimiento de alianzas público privadas (APPs) para la creación de proyectos prioritarios** y, sin que constituya una limitación, fomentar el desarrollo y mantenimiento de instalaciones de infraestructura, compartir entre el Estado y el Contratante el riesgo que representa el desarrollo, operación o mantenimiento de dichos proyectos, mejorar los servicios prestados y las funciones del

⁴ Refiérase a la nota núm. 1, *supra*.

Gobierno, estimular la creación de empleos, y alentar el desarrollo socioeconómico y la competitividad del País. Esencialmente, la Ley Núm. 29, se encarga de determinar las funciones, servicios o instalaciones para las cuales podrán establecerse las APPs y efectúa el proceso para la selección de las entidades privadas que eventualmente otorgarán contratos de alianzas con las entidades gubernamentales participantes.

Según comenta la AAPP, la Ley Núm. 29 provee un mecanismo transparente, confiable y eficiente para el establecimiento de alianzas, siendo sus procesos utilizados con éxito en el establecimiento de dos alianzas de envergadura, la concesión de las carreteras PR-22 y PR-5 y el arrendamiento del Aeropuerto Luis Muñoz Marín. Relata, además, que esta legislación ha sido reconocida como una de las más completas en la materia, sirviendo como modelo en múltiples jurisdicciones; y seleccionada, en el año 2012, por el *Council of State Governments* como el modelo a seguir para establecer alianzas por su capacidad de ofrecer alternativas innovadoras para suministrar servicios, mantener infraestructura existente y financiar obras nuevas. Incluso, la AAPP menciona que las transacciones llevadas a cabo bajo este marco legal han sido objeto de reconocimiento tanto en los Estados Unidos como a nivel internacional.

A tal efecto, la AAPP indica que la Ley Núm. 29 autoriza a las entidades gubernamentales a establecer y otorgar contratos de alianza para la delegación de cualquier función o servicio, comprendiendo la operación de aquellas instalaciones de las cuales sean responsables bajo la legislación que les aplica. Así las cosas, expresa que los proyectos de APP constituyen una alternativa de recuperación económica para Puerto Rico por la escasez de recursos y entrada a los mercados por la actual situación fiscal, al igual que por el acceso lento y burocrático a las ayudas federales para mejorar su infraestructura. Entre los proyectos considerados por la AAPP como prioridad para realizarse mediante una APP se hallan, entre otros, la construcción, operación o mantenimiento de sistemas de transportación, así como la construcción, operación o mantenimiento de cualquier otro tipo de actividad o instalación o servicio que de tiempo en tiempo sea identificada como proyecto prioritario por la AAPP mediante reglamentación u otro mecanismo.

La AAPP señala que para la evaluación de tales proyectos, la Ley Núm. 29 y el Reglamento: requieren que se lleven a cabo Estudios de Deseabilidad y Conveniencia, a fin de determinar si es recomendable establecer dichas APPs; y pautan tres (3) mecanismos para impulsar los mismos: (1) los proyectos prioritarios (iniciativas elaboradas por el Gobierno revestidas de preeminencia, cuyo objetivo es la realización y ejecución de una obra de alto interés público); (2) las propuestas no solicitadas (propuestas sometidas por un proponente para un proyecto que no es identificado previamente para una solicitud de propuestas, pero que cumple con los requisitos legales del Artículo 9(b)(ii) de la Ley Núm. 29 y la Sección 7 del Reglamento); y (3) los acuerdos de pre-desarrollo (mecanismo mediante el cual la AAPP contrata, sin necesidad de un proceso de licitación, una empresa privada para estudiar la viabilidad y el pre-desarrollo de algún proyecto particular o proyecto prioritario).

Al amparo de la Ley Núm. 29, la AAPP cuenta con la discreción para delegar o contratar con cualquier persona tales como expertos, peritos, asesores y consultores para realizar un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia para estos propósitos. Ello requiere que la AAPP, en conjunto con la persona contratada, determinen el contenido y alcance del Estudio, el cual abarca aspectos relativos a: la viabilidad social (incluyendo un análisis contentivo del costo/beneficio al Estado y el impacto social del proyecto propuesto); los riesgos operativos y tecnológicos en la prestación del servicio o la función o la construcción y utilización de la instalación; el costo de la inversión a realizarse y viabilidad económica y financiera del proyecto u operación; un análisis comparativo del costo/beneficio que representa dejar que la entidad gubernamental asuma la responsabilidad de llevar a cabo o continuar la operación o efectuar la construcción, reparación o mejora en comparación con canalizar la operación, construcción, reparación o mejora a través de una alianza, incluyendo el impacto en las finanzas públicas; y la viabilidad de que empresas de capital local, entidades sin fines de lucro y cooperativas puedan participar en los procesos de formación de la alianza que se desarrolle para la construcción, operación o mantenimiento de la instalación o servicio objeto de la alianza.

JAD
Después de que la AAPP se manifiesta en torno a su encomienda, los fines de las APPs y las exigencias de los Estudios de Deseabilidad y Conveniencia, inicia sus comentarios sobre el Proyecto de las APP para la Transformación del Sistema de Transporte Marítimo de Puerto Rico. De entrada, resalta que esta alianza responde a los problemas serios confrontados por el Gobierno para ofrecer un servicio adecuado de transporte marítimo entre la Isla Grande y las Islas Municipio de Culebra y Vieques. Reconoce que la ATM opera un sistema de transporte marítimo que históricamente ha sido deficiente en términos de confiabilidad y calidad de servicios por motivo de la falta de continuidad gerencial y la falta de inversión y planificación adecuada a largo plazo. Manifiesta, además, que serios retos financieros y operacionales han perjudicado por años la confiabilidad y operación del servicio; y que por décadas, el sistema de transportación a las Islas Municipio se ha caracterizado por constantes atrasos en los viajes, lanchas averiadas y, ocasionalmente, la ausencia total del servicio.

Se aduce que estos problemas, unidos a los cambios constantes de personal y la reducción de la disponibilidad de fondos públicos para realizar las mejoras necesarias a la flota de lanchas y al servicio existente, abonaron al deterioro del servicio de transporte, y al descontento general de la ciudadanía, lo cual provocó la necesidad de buscar alternativas para la operación del sistema de transporte. Así también, la necesidad de desarrollar un proceso de APP que atendiera el servicio de transporte marítimo había sido una meta del Gobierno bajo la administración de los dos partidos mayoritarios.

Como consecuencia, la AAPP expresa que desde el año 2017, el servicio de transporte marítimo entre la Isla Grande y las Islas Municipio fue identificado como un

proyecto prioritario para la creación de un contrato de alianza; y que desde el comienzo de dicho proceso, la misma recomendó otorgar un contrato a largo plazo a favor de una compañía experimentada en transporte marítimo, a la cual pudiera traspasarse toda la operación y el riesgo financiero del servicio de transporte marítimo. De esta manera, se dio paso al **Proyecto de Transformación del Sistema de Transporte Marítimo ("Proyecto de Ferries")**, que consiste en el otorgamiento de una alianza para la operación y administración de los servicios de transporte marítimo entre San Juan y Cataño, y entre Ceiba y las Islas Municipio; además de la facilidad de mantenimiento de la ATM ubicada en Isla Grande, San Juan.

Para demostrar el robusto proceso llevado a cabo de contratación-licitación y adjudicación del contrato de alianza para el Proyecto de *Ferries*, la AAPP desglosó la siguiente información:

- 16 de octubre de 2017: Con el objetivo de evaluar el interés de la industria en el Proyecto de *Ferries*, la AAPP publicó un Borrador de Solicitud de Cualificaciones ("Draft RFQ"), cuyos resultados arrojaron proyecciones sobre lo que la industria identificó preliminarmente como áreas o elementos de oportunidades, además de los retos y preocupaciones del público en general. El insumo recibido en el "Draft RFQ" fue evaluado y considerado para las etapas subsiguientes de este Proyecto.
- abril de 2018: Se publicó un Estudio de Deseabilidad y Conveniencia, mediante el cual se analizó la viabilidad del Proyecto bajo múltiples escenarios, a fin de determinar la mejor alternativa para facilitar el Proyecto y obtener resultados favorables para el Gobierno y la ciudadanía. Según el Estudio, la mejor alternativa era traspasar las responsabilidades y riesgos de la operación del servicio de transporte marítimo a una entidad privada capaz de brindar un mejor servicio, generar más ingresos y disminuir los costos al Gobierno a través de innovación y experiencia que aportaría el sector privado.
- 13 de junio de 2018: La AAPP publicó una Solicitud de Cualificaciones para el Proyecto ("RFQ"). Cinco (5) proponentes respondieron al "RFQ": *Balearia Caribbean Inc.*, *HMS Ferries, Inc.* ("HMS" u "Operador"), *Priority Roro Services, Inc.*, *Puerto Rico Fast Ferries, LLC* ("PRFF"), y *Seastreak, LLC*; y presentaron Declaraciones de Cualificaciones ("SOQ").
- 21 de diciembre de 2018: La AAPP publicó la Solicitud de Propuestas para el Proyecto ("RFP"), proceso para el cual publicó varias enmiendas al RFP, entre otras cosas, con el propósito de responder, aclarar o modificar los términos del RFP en atención a las distintas solicitudes de aclaración sometidas por los proponentes. Se expone que los proponentes tuvieron acceso a los términos y condiciones principales vislumbrados para el contrato de alianza, así como la oportunidad de sugerir modificaciones a los mismos, al igual que para solicitar aclaraciones a los términos del RFP. También se proveyó acceso a información y documentos relacionados con la operación y mantenimiento de la ATM mediante una sala virtual de datos ("data room"); se cursaron y contestaron más de noventa y cinco (95) preguntas; y se realizaron múltiples visitas a las distintas facilidades de la ATM.
- 17 de enero de 2019: Luego de llevar a cabo la evaluación de los SOQ, el Comité de Alianzas invitó a participar a los referidos cinco (5) proponentes a la siguiente fase del proceso de selección.

- mayo de 2019: HMS y PRFF, dos (2) de los cinco (5) proponentes invitados, presentaron sus propuestas en respuesta al RFP, las cuales fueron evaluadas por el Comité de Alianza de conformidad con la Ley Núm. 29 y el Reglamento.
- 14 de junio de 2019: El Comité de Alianza seleccionó a HMS como el proponente preferido, tras solicitarles aclaraciones a éstos y realizar una evaluación extensa y profunda de las propuestas.

La AAPP precisa que HMS es un líder reconocido en operaciones de *ferries* en los Estados Unidos, el Caribe y el resto del mundo, cuyos puntos fuertes son su gran experiencia e innovación. Relata que HMS ha introducido tecnologías y conceptos de vanguardia en la industria de transportación marítima a lo largo de sus operaciones, incluyendo programas extensos de capacitación para su tripulación, maximizando así la eficiencia operacional y un mercadeo efectivo. También señala que HMS es una compañía subsidiaria de *HMS Global Maritime Inc.*, que a su vez es una compañía global de manejo y operación marítima que comenzó como *Hornblower Marine Service* en el año 1994 y que hoy día es el operador más grande de embarcaciones *ferries* de pasajeros de alta velocidad en los Estados Unidos y, el primer operador en los Estados Unidos en operar embarcaciones bajo el modelo *IMO High-Speed Craft Code*. Se informa que en combinación con toda la familia de negocios de *Hornblower*, mantienen una flota de casi doscientas (200) embarcaciones que han prestado servicios a más de 30 millones de pasajeros.

Continúa manifestando la AAPP que aparte del trasfondo impresionante de HMS, entre los criterios de mayor peso para seleccionarlo sobre el otro (PRFF), figuran que su propuesta técnica fue superior en todas sus partes, gozaba de mejor y más experiencia en proyectos similares, con protocolos de seguridad establecidos, un mejor sistema de mantenimiento, un sistema de monitoreo y apoyo al cliente, y una plataforma de boletería en línea establecida y probada. Asimismo, se indica que HMS fue la única en asumir el riesgo y cumplir con el requisito esencial de la aportación fija anual, por motivo de la experiencia y confianza de la cual gozaba para operar el servicio de transporte marítimo a su riesgo bajo el precio presupuestado.

Por lo cual, la AAPP concluye que la selección de HMS fue la culminación de un proceso robusto de licitación, con una duración de más de dos (2) años, cuyos pormenores están recogidos en el Informe de Alianza, preparado por el Comité de Alianzas, y el cual abunda sobre todas las gestiones realizadas en el proceso de RFP, así como los fundamentos sobre los cuales se basa la recomendación para la adjudicación del Proyecto de *Ferries* a HMS. Añade, además, que el aludido Informe de Alianza y el contrato de alianza suscrito con HMS fue aprobado por la Junta de Directores de la AAPP; la Junta de Directores de la ATM; el Secretario del DTOP; la Gobernadora de Puerto Rico; y, finalmente, la Junta de Supervisión y Administración Financiera de Puerto Rico ("FOMB"), de conformidad con la Sección 204(b)(2) del *Puerto Rico Oversight, Management, and Economic Stability Act* ("PROMESA"), que requiere que todos los contratos gubernamentales y sus enmiendas con un valor agregado de \$10 millones o más, estén sujetos a la aprobación de esta última.

Luego, la AAPP se expresa sobre el contenido del contrato con HMS (Operador), bajo el cual esta empresa privada se convirtió en la entidad responsable de la operación y el mantenimiento del sistema de transporte marítimo de la ATM, a cambio de una compensación anual que varía dependiendo de la fase del contrato en que se encuentre. Esboza que el contrato tiene dos (2) fases: Fase 1 y Fase 2. A continuación, la AAPP se manifiesta en términos generales sobre estas fases del contrato.

La Fase 1 tendrá una vigencia de tres (3) años incluyendo un periodo de transición inicial que se estima un tiempo adecuado y necesario para que la ATM acondicione todos los activos utilizados en la operación del sistema de transporte marítimo; y se asegure que éstos cumplen con los estándares aplicables, previo a transferir su operación al Operador. Mientras, el Operador, a fin de asegurar una transición eficiente de la ATM a HMS, aceptará y tomará control de los activos de la ATM ruta por ruta y de forma gradual. Se aclara que este periodo de transición es la porción inicial de la Fase 1, durante la cual el Operador evaluará la condición de todos los activos utilizados en la operación del Sistema de Transporte Marítimo y la posesión de esos activos se transferirá gradualmente al Operador después de completarse cualesquiera reparaciones requeridas.

HMS, además, se encargará de ejecutar un Plan de Transición (Plan), que establece un enfoque racional, metódico y de cooperativismo para la transferencia de la operación y el mantenimiento del sistema de manera segura, confiable y eficiente. Este Plan, en atención a su naturaleza, se desarrollará e implementará en etapas, modificándose a base de las condiciones en que se hallen los activos. La primera etapa del Plan consiste en la evaluación, inspección y documentación del estado general de los activos e identificación de deficiencias. En la segunda etapa del Plan, se detallan las acciones correctivas a completarse para que los activos alcancen los estándares de aceptación pautados en el contrato de alianza. Por último, las etapas tercera y cuarta conllevan la implementación de la rehabilitación de los activos y su aceptación.

También se indica que el periodo de transición abarcará el establecimiento de un sistema de venta de boletos que será responsabilidad del Operador. La AAPP reconoce que según se manifiesta en la Exposición de Motivos de la R. del S. 341, "esta parte del contrato ya ha sido cumplida ..., las personas que deseen viajar entre el puerto de Ceiba a las islas municipio ya pueden realizar reservaciones y adquirir boletos a través del nuevo portal www.puertoricoferry.com." La AAPP añade que el referido portal electrónico suministra información sobre horarios, tarifas, emisión de boletos electrónicos, guías de usuario y detalles de las políticas de la ATM. Dicha plataforma, que incluye una aplicación móvil, facilita: la venta de boletos en línea, alertas a los usuarios, actualizaciones del servicio; y constituye una herramienta para planificar los viajes. Asimismo, se indica que conforme a lo provisto por el Capítulo 12.3 del Plan Fiscal para el Gobierno de Puerto Rico, el sistema de venta de boletos debe proveer para la adopción de la tarjeta única de viaje para la red de transporte colectivo del Gobierno.

En lo tocante a la **Fase 2** del contrato, la AAPP señala que la misma tendrá una duración aproximada de veinte (20) años, tiempo que se consideró apropiado para que: el sector privado pudiese recuperar los beneficios de las actividades auxiliares que elija implementar y administre los riesgos asociados con los ciclos económicos fluctuantes; y haya oportunidad para que los usuarios del sistema vean los frutos de un servicio eficiente y confiable.

En términos de la compensación pactada en el contrato de alianza, la AAPP primero indica que:

Durante la **Fase 1**:

- todos los costos y gastos incurridos por HMS en la prestación de los servicios de transporte marítimo, operación de los terminales y cumplimiento con sus obligaciones de reparación y mantenimiento **serán reembolsados por la Autoridad.**
- el Operador recaudará, pero no retendrá para sí mismo, las **tarifas pagadas por concepto de los servicios de transporte marítimo.**

En la **Fase 2**:

- la **única compensación** que el Operador recibirá será el **cargo fijo (subsidio)** incluido en el presupuesto originalmente sometido por el Operador en su propuesta, sujeto solamente a los ajustes específicos de compensación acordados entre las partes. (La ATM pagará, en promedio, \$31.1 millones anuales durante esta fase.)
- el Operador recaudará y retendrá para sí mismo las **tarifas pagadas con respecto a los servicios de transporte marítimo y a los ingresos auxiliares**, asumiendo además el costo y riesgo de la operación del sistema de transporte. (El Operador está obligado a proveer y mantener una fianza de \$5,000,000 para garantizar el pago de sus obligaciones bajo el contrato de alianza. En la eventualidad de la terminación del contrato bajo las Secciones 42 o 45.1, la ATM tiene derecho a recuperar hasta \$10,000,000 del Operador como resultado de la terminación.)

Por otro lado, la AAPP dispuso, de manera abreviada, que el contrato de alianza entre la ATM y HMS está diseñado para transferir la mayoría de los riesgos y responsabilidades de la operación al Operador durante la Fase 2 del contrato; mientras, que durante la Fase 1, es la ATM quien retiene la mayoría del riesgo, en consideración a que en esta primera etapa se estará realizando la transición del servicio. Para demostrar lo anteriormente dispuesto, la AAPP proveyó la siguiente información, detallada en una tabla que resume los principales riesgos y responsabilidades de HMS (Operador) y la ATM durante el transcurso de las Fases 1 y 2 del contrato de alianza:

| CONDICIONES | RESPONSABILIDADES HMS | RESPONSABILIDADES ATM |
|--|--|---|
| Cumplimiento con métricas de desempeño | Durante la Fase 2, es responsable de cumplir con las métricas de desempeño. | No aplica |
| Proyección de Ingresos | Responsable por que la proyección de ingresos se materialice durante la Fase 2. | Responsable de que la proyección de ingresos se materialice durante la Fase 1. |
| Costos de operación de embarcaciones, facilidades y equipo | Durante la Fase 2, es responsable de los costos de operación de facilidades, embarcaciones y equipo. | Durante la Fase 1, es responsable de los costos de operación a base de un presupuesto acordado con HMS. |
| Costos de mantenimiento de embarcaciones, facilidades y equipo | Durante la Fase 2, es responsable de los costos de mantenimiento de facilidades, embarcaciones y equipo. | Durante la Fase 1, es responsable de los costos de mantenimiento a base de un presupuesto acordado con HMS. |

Con relación a las tarifas y rutas del sistema de transporte marítimo, la AAPP indica que a modo de trasfondo, las tarifas actuales se han mantenido muy por debajo de las tarifas de otras jurisdicciones con operaciones similares; no se han aumentado por más de treinta (30) años; y no son representativas de los costos que acarrea la operación del sistema de *ferries*. Sostiene que ello ha provocado que el Gobierno tenga que aportar un subsidio anual significativo debido a que el aumento anual en los costos versus una tarifa baja crea una disparidad entre los ingresos generados por la operación y los costos de mantenimiento. Observa, además, que con el transcurso del tiempo, dicha brecha continúa creciendo, dificultándose aún más que el Gobierno pueda asegurar los fondos para un servicio consistente con las necesidades de las embarcaciones y facilidades.

De otra parte, la AAPP explica que el contrato de alianza contempla la provisión de los servicios de transporte marítimo por parte del Operador, de conformidad con el itinerario de viajes anejado al contrato; y que la ATM podrá requerirle a éste, durante la Fase 1 del contrato, que se aumente la frecuencia del servicio de transporte marítimo a cambio de aumentos pre-acordados en la compensación del Operador. Esto, tomando en cuenta que los activos serán transferidos gradualmente al Operador después de haberse reparado.

La AAPP enfatiza que durante la implantación de la Fase 1 (los primeros tres (3) años) del contrato, la tarifa de los residentes de las Islas Municipio permanecerá inalterada, lo cual se traduce a que éstos continuarán pagando la tarifa actual.

Posteriormente, en cuanto a los aumentos de tarifas para los aludidos residentes, se menciona que durante la Fase 2 del contrato y a partir de enero de 2023, el Operador podrá solicitar que se aumenten sus tarifas no más de una vez cada tres (3) años por una cantidad que no excederá del uno por ciento (1%) por año, redondeado hacia arriba hasta los cinco (5) centavos más cercanos. Especificándose, que toda solicitud de aumento a los residentes de las Islas Municipio estará sujeta a la aprobación previa de la ATM y de la *Federal Transit Administration (FTA)*. Igualmente, la AAPP clarifica que durante la Fase 2 del contrato y con la aprobación previa de la ATM, el Operador podrá modificar e implantar nuevas tarifas para no residentes de las Islas Municipio, sujeto al cumplimiento con la reglamentación federal aplicable.

Puntualiza la AAPP que este mecanismo tarifario, se diseñó particularmente, a fin de asegurar que los aumentos a los residentes de las Islas Municipio, de haber alguno, fueran mínimos en términos de frecuencia y cuantía. Ello, en consideración a la naturaleza esencial del sistema de transporte marítimo para este sector de la población. De esta manera, aduce que si se materializan los aumentos contemplados en el contrato, al cabo de veintitrés (23) años, el aumento en la tarifa no sobrepasará los cincuenta y cinco (55) centavos para los residentes de Culebra, y los cincuenta (50) centavos para los residentes de Vieques. La AAPP también suplió una tabla que refleja el incremento máximo de tarifa permitido bajo el contrato:

| FASE | AÑO | VIEQUES | CULEBRA |
|---------------|-----|---------|---------|
| Fase 1 | 1 | \$2.00 | \$2.25 |
| | 2 | \$2.00 | \$2.25 |
| | 3 | \$2.00 | \$2.25 |
| Fase 2 | 4 | \$2.10 | \$2.35 |
| | 5 | \$2.10 | \$2.35 |
| | 6 | \$2.10 | \$2.35 |
| | 7 | \$2.15 | \$2.40 |
| | 8 | \$2.15 | \$2.40 |
| | 9 | \$2.15 | \$2.40 |
| | 10 | \$2.20 | \$2.50 |
| | 11 | \$2.20 | \$2.50 |
| | 12 | \$2.20 | \$2.50 |
| | 13 | \$2.25 | \$2.55 |
| | 14 | \$2.25 | \$2.55 |
| | 15 | \$2.25 | \$2.55 |
| | 16 | \$2.35 | \$2.65 |
| | 17 | \$2.35 | \$2.65 |
| | 18 | \$2.35 | \$2.65 |
| | 19 | \$2.40 | \$2.70 |
| | 20 | \$2.40 | \$2.70 |

| FASE | AÑO | VIEQUES | CULEBRA |
|------|-----|---------|---------|
| | 21 | \$2.40 | \$2.70 |
| | 22 | \$2.50 | \$2.80 |
| | 23 | \$2.50 | \$2.80 |

Finalmente, en lo que respecta a este asunto, la AAPP resume que de acuerdo al contrato, toda modificación a las tarifas está sujeta, en primer lugar, al aval de la ATM, así como al cumplimiento de la reglamentación federal aplicable, incluyendo la aprobación de la FTA. Sin embargo, en el caso de las **tarifas de los residentes de las Islas Municipio, y como elemento adicional a las autorizaciones requeridas, la AAPP señala que el contrato contiene salvaguardas claramente establecidas que restringen las facultades del Operador.** Hace hincapié de que las modificaciones a las tarifas no son automáticas, no pueden ser ajustadas unilateralmente por el Operador y no quedan al arbitrio de HMS. Incluso, el contrato fija límites, tanto de frecuencia como de cuantía, a cualquier solicitud de modificación a las tarifas de los residentes de las Islas Municipio.

Respecto a los mecanismos para asegurar el cumplimiento con el contrato, la AAPP dispone que según el contrato, el Operador está obligado a cumplir con unos Estándares de Desempeño, considerados como prácticas óptimas a nivel mundial. En caso de incumplir con los mismos, la AAPP consigna que HMS se expone a deducciones monetarias; y añade que el contrato fue estructurado para proporcionar un incentivo natural, con el propósito de que el Operador mantenga los más altos estándares de calidad de servicio. Lo anterior, para atraer nuevos usuarios y mantener a los clientes existentes. Consecuentemente, el Operador buscará ofrecer el servicio más profesional a sus usuarios para asegurar que se cumplan con sus expectativas de ingresos.

Con el objetivo de monitorear y asegurar que el desempeño del Operador sea satisfactorio, la AAPP alude a que en el contrato se establecieron determinados parámetros, medidas y eventos de incumplimiento que están vinculados a la ejecución de HMS. Por ejemplo, hace referencia a la Sección 11 del Apéndice B del Contrato, que incluye un listado de eventos de terminación, lo cuales, si no son remediados por el Operador, resultarán en el derecho de la ATM a terminar el contrato. Expresa, además, que los referidos eventos brindan certeza y claridad en lo concerniente a la capacidad que tiene la ATM de rescindir el contrato si los Estándares de Desempeño no se cumplan de forma continua y determinada.

Igualmente, la AAPP asevera que también se incluyeron en el contrato otros Estándares (Apéndice B, Secciones 8-9, 11 del contrato) que el Operador ha de observar, relacionados con los servicios de las embarcaciones (pasajeros y vehículos); niveles de servicio (puntualidad); mantenimiento de facilidades, embarcaciones y equipo; y cumplimiento ambiental, entre otros. En caso de que el desempeño del Operador resulte por debajo de los estándares fijados, la Autoridad goza del poder para imponerle, a su discreción, multas monetarias que tendrán un límite de \$20,000 por

mes. Esto, en adición a que el incumplimiento de ciertos estándares, según anteriormente indicado, puede conllevar a que la Autoridad declare al Operador en incumplimiento y dar por terminado el contrato.

Para propósitos de ilustración, la AAPP incluyó otra tabla, resumiendo algunas de las métricas utilizadas y los daños líquidos asociados por el incumplimiento con los siguientes estándares, cuyo incumplimiento conlleva una cuantía de \$5,000 por mes:

| ESTÁNDAR | CUANTÍA |
|--|-----------------|
| <ul style="list-style-type: none"> ▪ Incumplimiento con los viajes de salida a tiempo por cada ruta. ▪ Incumplimiento con la tasa mensual de viajes perdidos por cada ruta. | \$5,000 por mes |
| <ul style="list-style-type: none"> • Incumplimiento por viajes que salen antes de tiempo. • Incumplimiento por no implementar las notificaciones del plan de emergencia a los pasajeros. • Incumplimiento por no notificar incidentes de seguridad. | \$5,000 por mes |
| <ul style="list-style-type: none"> • Incumplimiento con la limpieza de las embarcaciones y terminales. • Incumplimiento de los requisitos de la emisión de boletos. • Incumplimiento con los requisitos de atención al cliente. | \$5,000 por mes |

En lo que respecta a las embarcaciones y obligaciones de mantenimiento y reparación de los activos provisto por la Autoridad, la AAPP afirma que bajo el contrato, la ATM tiene la obligación de suministrarle al Operador ocho (8) embarcaciones; y reitera que durante la Fase 1 del contrato, la ATM transferirá al Operador control sobre todas sus embarcaciones e instalaciones existentes a utilizarse para la prestación de los servicios de transporte marítimo. Ahora bien, la ATM retendrá el título sobre los mismos. La AAPP también expone que le corresponderá al Operador realizar todas las reparaciones (Sección 8.6 del contrato), reemplazos, correcciones, mantenimiento y trabajos de reconstrucción, reparación y mejoras (siempre y cuando éstas no constituyan reparaciones extraordinarias ni mejoras capitales de embarcaciones) requeridas para mantener a las embarcaciones en buenas condiciones y en cumplimiento con la legislación aplicable. Dispone que en la Fase 1 del contrato, este trabajo lo sufragará la ATM; mientras que en la Fase 2, el mismo será sufragado por el Operador.

De otra parte, nuevamente la AAPP asevera que durante la Fase 2 del contrato, los riesgos operativos principales previamente asumidos por la ATM, serán transferidos al Operador, incluyendo los relativos a las operaciones y el mantenimiento, al igual que los riesgos de disminución de ingresos o de aumento de costos o riesgos de otras actividades comerciales. Particulariza, además, que durante las Fases 1 y 2, la ATM contará con la discreción para efectuar mejoras capitales en las embarcaciones para aumentar el valor total de las mismas, prolongar su vida útil o productividad, o adaptarlas para nuevos usos o mejores servicios.

Sobre las reparaciones ordinarias y el mantenimiento de las instalaciones, la AAPP declara que bajo el contrato, el Operador será responsable de realizar todas las reparaciones, reemplazos, correcciones y limpiezas requeridas o deseadas, de manera que las instalaciones se mantengan en buenas condiciones y en cumplimiento con la legislación aplicable (siempre y cuando no constituyan reparaciones extraordinarias ni mejoras capitales de instalaciones o estén de otra manera cubiertas por renta pagadera por la ATM bajo cualesquiera de sus contratos con los dueños de las facilidades).

Por último, la AAPP concluye su memorial explicativo indicando que entiende que con el contrato de alianza entre la ATM y HMS, se logra el objetivo primordial del Proyecto de *Ferries*: atender las deficiencias en el sistema de transportación marítima, procurando mantener la seguridad de los pasajeros y la tripulación, mejorando la calidad y confiabilidad del servicio, y aumentando los recursos de mantenimiento a los terminales y embarcaciones, a fin de brindar el servicio que merece el pueblo de Puerto Rico, especialmente los residentes de las Islas Municipio.

Expresa, además, que el contrato constituye el mecanismo adecuado para conseguir que finalmente tanto las Islas Municipio como San Juan y Cataño, cuenten con un sistema de transporte marítimo eficiente, confiable y consistente. Señala que ello, a su vez, promoverá el turismo y creará un ambiente potencial de inversión y desarrollo de negocios que contribuirá al desarrollo económico de las Islas Municipio. De igual manera, considera que el Operador traerá un alto nivel de especialización en el mantenimiento y operación de sistemas de transporte marítimo, por motivo de su amplia experiencia global, lo que redundará en la calidad del servicio ofrecido a los usuarios y en la modernización del sistema.

CONCLUSIONES

Como producto de la investigación realizada por encomienda de la R. del S. 341, esta Comisión determina que:

- El Proyecto de APP para la Transformación del Sistema Marítimo de Puerto Rico es una alianza que respondió a los problemas serios confrontados por el Gobierno para ofrecer un servicio adecuado de transporte marítimo entre la Isla

Grande y las Islas Municipio de Culebras y Vieques. La ATM ha operado históricamente el referido sistema de una forma deficiente, en lo que respecta a la confiabilidad y calidad de servicios. Lo anterior, debido a la falta de continuidad gerencial, además de inversión y planificación adecuada a largo plazo. También retos financieros y operacionales significativos han perjudicado la confiabilidad y operación del servicio, caracterizándose el mencionado sistema de transportación a las Islas Municipio por atrasos constantes en los viajes, lanchas averiadas y, ocasionalmente, la ausencia total del servicio.

- Luego del Comité de Alianza haber seleccionado a *HMS Ferries, Inc.*, como el proponente preferido el 14 de junio de 2019, posteriormente se celebró un contrato de alianza público-privado (contrato) entre la ATM y HMS, fundamentado en la Ley Núm. 29-2009, según enmendada. Esto, para la operación y administración de los servicios de transporte marítimo brindados por la ATM entre San Juan y Cataño, y entre Ceiba y las Islas Municipio; además de la facilidad de mantenimiento de la ATM, ubicada en la Isla Grande, San Juan. De esta manera, HMS, empresa privada reconocida como líder en operaciones de *ferries* en los Estados Unidos, el Caribe y el resto del mundo, se convirtió en la entidad responsable de ello, a cambio de una compensación anual que varía dependiendo de la fase del contrato en que se encuentre.
- Este contrato, con una vigencia de veintitrés (23) años, está dividido en las Fases 1 y 2. La primera, **en la cual se encuentran**, con una duración de tres (3) años, y la segunda, de veinte (20) años. Detalles sobre el mismo fueron suplidos tanto por el DTOP (conjuntamente con la ATM), así como la AAPP.
- En lo pertinente, como parte de un periodo de transición correspondiente a la porción inicial de la Fase 1, se estableció un sistema de venta de boletos, responsabilidad encomendada a HMS. Dicha parte del contrato ya se cumplió; y las personas interesadas en viajar entre el puerto de Ceiba a las Islas Municipio pueden hoy día realizar reservaciones y adquirir boletos mediante el nuevo portal www.puertoricoferry.com. Dicho portal provee información sobre horarios, tarifas, emisión de boletos electrónicos, guías de usuario y detalles de la política de la ATM. Igualmente, esta plataforma, que incluye una aplicación móvil, facilita la venta de boletos en línea, alertas a los usuarios, actualizaciones del servicio, y constituye una herramienta para planificar los viajes.
- **Con relación a las tarifas** del sistema de transporte marítimo, se sostiene que las tarifas actuales por los referidos servicios se han mantenido muy por debajo de las tarifas de otras jurisdicciones con operaciones similares no se han aumentado por más de treinta (30) años; y no son representativas de los costos que acarrea la operación del sistema de *ferries*. Esto ha ocasionado, a su vez, que el Gobierno tenga que aportar un subsidio anual significativo por motivo del aumento anual en los costos, en contraposición a una tarifa baja, lo cual crea una disparidad

creciente entre los ingresos generados por la operación y los costos de mantenimiento. Así también, esta situación dificulta aún más que el Gobierno pueda asegurar los fondos para un servicio consistente con las necesidades de las embarcaciones y facilidades.

- El contrato establece que se implementará el sistema tarifario instaurado por la ATM; y se informó que recientemente, la ATM celebró vistas públicas para la actualización de las tarifas, **pero que éstas no modificaron la tarifa para los residentes de las Islas Municipio**. Indicándose, que dicho cambio tarifario deberá implementarse previo al inicio de la Fase 2 del contrato, de conformidad con la Sección 2.6(j) del acuerdo; y que durante la Fase 2 del contrato, y con la aprobación previa de la ATM, HMS podrá modificar e implantar nuevas tarifas para no residentes de las Islas Municipio, sujeto al cumplimiento con la reglamentación federal aplicable, de conformidad con lo dispuesto por la Sección 15.3(a) del contrato.
- El asunto tarifario **para los residentes de Vieques y Culebra** está regulado por la Sección 15.3(b) del contrato. Se enfatiza por la AAPP, que durante la implementación de la Fase 1 del contrato (los primeros 3 años), la tarifa de los residentes de las Islas Municipio permanecerá inalterada. Ello significa que los referidos residentes, durante dicho término, continuarán pagando la tarifa actual: a Vieques (\$2.00) y a Culebra (\$2.25). Sin embargo, en la Fase 2 del contrato y a partir de enero de 2023, HMS podría solicitar aumentos de tarifa no más de una vez cada tres (3) años por una cantidad que no excederá del uno por ciento (1%) por año, redondeado hacia arriba hasta los cinco (5) centavos más cercanos. La AAPP también resalta que toda solicitud de aumento a tales residentes estará sujeta a la aprobación previa de la ATM y de la *Federal Transit Administration* (FTA).
- La AAPP precisó que en atención a la naturaleza esencial del sistema de transporte marítimo para los residentes de las Islas Municipio, **el mencionado mecanismo tarifario fue diseñado particularmente para asegurar que los aumentos a éstos, de haber alguno, fueran mínimos en términos de frecuencia y cuantía.** Disponiéndose, que si se materializaban los aumentos contemplados en el contrato, al cabo de veintitrés (23) años, el aumento en la tarifa no sobrepasará los cincuenta y cinco (55) centavos para los residentes de Culebra, y los cincuenta (50) centavos para los residentes de Vieques. Como parte de su memorial explicativo, la AAPP proveyó una tabla que refleja el aumento máximo de tarifa permitida bajo el contrato para estos residentes.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía del Senado de Puerto Rico somete ante este Cuerpo el Informe Final sobre la **Resolución del Senado 341.**

Respetuosamente sometido,

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. Aponte Dalmau', written in a cursive style.

Hon. Javier Aponte Dalmau
Presidente
Comisión de Proyectos Estratégicos y Energía
Senado de Puerto Rico

ORIGINAL

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 350

Tercer Informe Parcial

16 de junio de 2022


TRAMITES Y RECORD
SENADO DE PR
RECIBIDO 16 JUN 22 PM 4:07

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, previo a estudio, investigación y consideración de la **R. del S. 350**, de la autoría de la senadora *González Huertas*, somete a este Honorable Cuerpo Legislativo el Tercer Informe Parcial con sus hallazgos y recomendaciones.

ALCANCE DE LA MEDIDA

msld
Mediante la Resolución del Senado 350, se ordenó a la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre el cumplimiento de la Ley 172-1996, según enmendada, conocida como "Ley para el Manejo Adecuado de Aceite Usado en Puerto Rico", a los fines de conocer el estado en el pago y desembolso de los fondos destinados a suplir el costo de acarreo y disposición de los aceites usados en Puerto Rico; y todo lo relacionado a la constitución de la Junta encargada de la administración de esta ley.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Ley 172-1996, según enmendada, establece la política pública del Gobierno en cuanto a la recolección, almacenamiento, transportación, manejo adecuado y disposición final del aceite usado que se genera en Puerto Rico. El propósito de la mencionada Ley es evitar la disposición inadecuada de este producto y la eventual contaminación ambiental. Además, prohíbe la disposición del aceite usado en el terreno, sistemas de relleno sanitario, alcantarillados sanitarios o pluviales, tanques sépticos, manglares, pantanos,

humedales, sistema de desagüe, entre otros. La Resolución del Senado 350, se realizó con el propósito de garantizar que los pagos a las compañías de reciclaje de aceite se realicen de manera efectiva y en cumplimiento de Ley, de manera que estos servicios no se vean interrumpidos. Sin embargo, a través de la investigación nos hemos percatado de que los procesos de factura y pago no se encuentran estandarizados, por lo que ambas agencias no pueden garantizar un ciclo de facturación. Esto quedó demostrado en la Vista Pública, celebrada por la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico (en adelante, "Comisión") el 15 de marzo de 2022. En esta participaron representantes del Departamento de Hacienda (en adelante, DH) y del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (en adelante, DRNA), quienes no pudieron precisar en la cantidad de manifiestos que faltan por pagar, ni cuántos años de facturas existen acumulados. Además, el DRNA confirmó que no cuenta con un registro real y actualizado de las empresas dedicadas a la recolección de aceites usados en el país y el DH no pudo informar cuánto dinero se recauda a través de la planilla de devolución por concepto de no reclamación del cliente, esto de acuerdo con el Artículo 8. – Depósito de Protección Ambiental que establece que *"El detallista devolverá al Departamento de Hacienda los depósitos no reclamados por los consumidores a partir dentro de noventa (90) días."*

De toda la información recopilada, nos llama la atención, la diferencia en números reportados por ambas agencias adscritas a la Rama Ejecutiva. Estos números ofrecidos, en dólares o en galonaje, reflejan un amplio margen de disparidad. Por ejemplo, en respecto a la cantidad de aceite clasificado para disposición que entra al país *vis a vis* la cantidad de aceite reciclado, por tres años consecutivos, se recicla una cantidad mucho mayor, en comparación a la cantidad de aceite reportado como contabilizado en puerto. (Ver resumen)

msj

| DH - Aceite clasificado para disposición que entra a P.R (galones) | | DRNA - Aceite procesado en instalaciones autorizadas (galones) | |
|--|-----------|--|-----------|
| Año 2019 | 5,451,223 | Año 2019 | 6,992,467 |
| Año 2020 | 5,246,651 | Año 2020 | 6,057,229 |
| Año 2021 | 5,057,390 | Año 2021 | 7,157,323 |

De igual manera, la información ofrecida en cuanto al dinero desembolsado por pago de manifiestos, refleja un ancho margen de diferencia.

| DEPARTAMENTO DE HACIENDA | | | | | DRNA | | | |
|--------------------------|-----------------------------------|-----------------|--------------------------------|--------------------|--------------------------|---------------------------------|-------------------------------------|--|
| AÑO | INGRESOS 65% RECOLECCIÓN Y MANEJO | CANTIDAD PAGADA | INGRESOS MENOS CANTIDAD PAGADA | CANTIDAD NO PAGADA | TOTAL RADICADO PARA PAGO | CANTIDAD RECLAMADA FUERA DE AÑO | AÑOS INCLUIDOS | TOTAL RADICADO MENOS EL TOTAL FUERA DE AÑO |
| 2018 - 2019 | \$1,454,290.55 | \$2,112,678.74 | (\$658,388.19) | \$124,488.60 | \$4,009,192.20 | \$370,747.80 | 2010 - 2016 y 2017 | \$3,638,444.40 |
| 2019 - 2020 | \$4,513,926.96 | \$2,555,691.56 | \$1,958,235.40 | \$204,448 | \$1,071,327.60 | \$31,125.60 | 2017 y 2018 | \$1,040,202.00 |
| 2020 - 2021 | \$3,222,625.92 | \$2,424,820.20 | \$797,805.72 | \$125,438.60 | \$6,175,808.40 | \$1,404,457.80 | 2010, 2015, 2016, 2017, 2018 y 2019 | \$4,771,350.60 |

Por tal razón, se le cursó un nuevo requerimiento de información a ambas agencias, solicitando lo siguiente:

- Procedimientos aprobados e implementados para el recibo, trámite y liquidación de gastos por concepto de acarreo y disposición de aceite usado en Puerto Rico, incluyendo la consolidación de información.

Además, mediante convocatoria debidamente tramitada, la Comisión citó a una vista ocular el martes, 26 de abril de 2022. Esta se llevó a cabo en las facilidades de *Olein Recovery Corp.* en el municipio de Yabucoa.

HALLAZGOS EN VISTA OCULAR

La Visita a las facilidades de *Olein Recovery Corp.* fue realizada con el propósito de conocer el proceso de reciclaje de aceite en detalle y todas las complicaciones que las empresas dedicadas al reciclaje de aceite pueden enfrentar, de no recibir los pagos de manera continua. A esta Vista fueron convocados los integrantes de la Junta Administrativa de Aceites Usados y personal del DRNA, quienes compartieron inquietudes, como: falta de estadísticas sobre las cantidades de aceite que se reciclan y se pierden en el país, desconocimiento del por ciento de aceite quemado contrastado con el reciclado, la existencia de trabajos de investigación de otras maneras de reciclaje y la necesidad de enmendar la Ley 172-1996, según enmendada, para incluir alternativas de reciclaje para filtros y envases de aceite.

Durante la Vista, surgió un intercambio de opiniones en cuanto al reciclaje de aceite y la quema de aceite, ya que actualmente ambas prácticas son pagadas a través de la Ley

172-1996, supra. Sin embargo, los empleados presentes de *Olein Recovery Corp.* indicaron que la práctica de quema de aceite está prohibida desde el año 2021, a través de la Ley 33-2019, conocida como la "Ley de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de Puerto Rico".

Debido a que estas argumentaciones no son contempladas en la Resolución del Senado 350, la compañía *Olein Recovery Corp.* realizó el 9 de mayo de 2022, un Referido y Querrela sobre Ley Núm. 33 del 22 de mayo de 2019 (Ley de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de Puerto Rico). Considerando que los señalamientos que se realizan en dicha misiva deben ser investigados por las agencias de ley y orden que tienen los recursos y las herramientas para ello, la querrela fue referida al Departamento de Justicia de Puerto Rico, por parte de la Comisión el 9 de junio de 2022. Cabe destacar que durante la mencionada Vista Ocular se orientó brevemente a los presentes sobre la Resolución del Senado 149, la cual sí permite evaluar de manera más amplia el cumplimiento con la Ley 33-2019.

CONCLUSIÓN Y RECOMENDACIÓN

Luego de un análisis mesurado, considerando los memoriales recibidos y la Vista Ocular realizada, resulta imperativo que esta Comisión mantenga abierta la investigación, hasta que el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y el Departamento de Hacienda de Puerto Rico, demuestren que cuentan con un sistema de facturación eficiente y un proceso de intercambio de información que permita levantar estadísticas confiables y actualizadas, para poder identificar estrategias y desarrollar un plan para poder lograr una práctica efectiva de reciclaje de aceite en el país.

POR TODO LO ANTES EXPUESTO, la Comisión de Cumplimiento y Reestructuración del Senado de Puerto Rico, tiene a bien someter este Tercer Informe Parcial sobre la **R. del S. 350**

Respetuosamente sometido,



Hon. Marially González Huertas

Presidenta

Comisión de Cumplimiento y Reestructuración