



# SENADO DE PUERTO RICO

## DIARIO DE SESIONES

### PROCEDIMIENTOS Y DEBATES DE LA DECIMOSEPTIMA ASAMBLEA LEGISLATIVA TERCERA SESION EXTRAORDINARIA AÑO 2014

**VOL. LXII San Juan, Puerto Rico**

**Miércoles, 3 de diciembre de 2014**

**Núm. 4**

A las doce y veintiún minutos de la tarde (12:21 p.m.) de este día, miércoles, 3 de diciembre de 2014, el Senado reanuda sus trabajos bajo la Presidencia del señor Aníbal J. Torres Torres, Presidente Accidental.

#### ASISTENCIA

Senadores:

Eduardo Bhatia Gautier, José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, Ángel R. Martínez Santiago, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, Miguel A. Pereira Castillo, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Luis D. Rivera Filomeno, Thomas Rivera Schatz, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Martín Vargas Morales y Aníbal J. Torres Torres, Presidente Accidental.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): A las doce con veintiún minutos de la tarde (12:21 p.m.) de hoy miércoles, 3 de diciembre de 2014, se reanudan los trabajos del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

Señor portavoz Pereira Castillo.

SR. PEREIRA CASTILLO: Señor Presidente, para la Invocación, que sería la próxima...

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Todos de pie.

Adelante con la invocación.

#### INVOCACION

La joven Marielis Oquendo Pastoriza, procede con la Invocación.

SR. TA. OQUENDO PASTORIZA: “Viviendo un día a la vez, miraré más detalles para agradecer a Dios y a los demás. Viviendo un día a la vez, mis cargas más livianas serán. Viviendo un día a la vez, disfrutaré más, estaré en mi presente, procuraré dar lo mejor, porque haré que ese día cuente una historia en mi historia”. Mery Bracho.

Buen día.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Muchas gracias a la compañera Marielis Oquendo por la lectura reflexiva.

----

SR. PEREIRA CASTILLO: Señor Presidente.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señor Portavoz.

SR. PEREIRA CASTILLO: Señor Presidente, para continuar con la aprobación del Acta de la sesión anterior. Se pide la aprobación para el Acta del día 17 de noviembre del año 2014.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Que se llame el turno de Aprobación del Acta de la Sesión Anterior.

### **APROBACION DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR**

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Me puede repetir la fecha, señor Portavoz, del Acta que pide aprobación?

SR. PEREIRA CASTILLO: Cómo no. El 17 de noviembre de 2014 y el 2 de diciembre del mismo año.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a la aprobación de las Actas mencionadas por el portavoz Pereira Castillo? No habiendo objeción, se aprueban.

Próximo asunto.

### **PETICIONES DE TURNOS INICIALES AL PRESIDENTE**

SR. PEREIRA CASTILLO: No hay para este asunto ninguna petición.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Vamos a pedir un turno posterior para los turnos iniciales. ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

Próximo asunto.

### **RELACION DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES**

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación e informa que han sido recibidos de la Cámara de Representantes y referidos a Comisión por el señor Presidente el siguiente Proyecto de Ley, cuya lectura se prescinde a moción del señor Miguel A. Pereira Castillo:

#### **PROYECTO DE LA CÁMARA**

##### **\*\*P. de la C. 2212**

Por los señores Perelló Borrás, Rivera Ruiz de Porras, Hernández López, Aponte Dalmau, Báez Rivera, Bianchi Angleró, Cruz Burgos, De Jesús Rodríguez, Franco González; la señora Gándara Menéndez; los señores Hernández Alfonzo, Hernández Montañez, Jaime Espinosa; la señora López de Arrarás; el señor Matos García; la señora Méndez Silva; los señores Natal Albelo, Ortiz Lugo; la señora Pacheco Irigoyen y los señores Rodríguez Quiles, Santa Rodríguez, Torres Cruz, Torres Ramírez, Torres Yordán, Varela Fernández, Vargas Ferrer, Vassallo Anadón y Vega Ramos:

“Para añadir un nuevo Artículo 12-A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 34 y reenumerar el actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico”; para enmendar las Secciones 3020.01 y 3020.07, añadir la nueva

Sección 3020.07A, enmendar la Sección 3060.11 y añadir la nueva Sección 3060.11A a la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”; y para enmendar el Artículo 18 de la Ley 123-2014, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”; a los fines de establecer la Política Pública; disponer respecto a la implementación de un plan de reestructuración para la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; crear el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, disponer que se podrá empeñar la buena fe, el crédito y el poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para garantizar el repago de los bonos o pagarés a ser emitidos por la Autoridad pagaderos de dicho Fondo Especial y autorizar al Secretario de Hacienda, con el consentimiento escrito del Secretario de Justicia, para que en relación a los bonos o pagarés de la Autoridad garantizados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico pueda renunciar a la inmunidad soberana del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, acordar que dicha garantía se podrá regir por las leyes del Estado de Nueva York y que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico se pueda someter a los tribunales de dicha jurisdicción; modificar el arbitrio sobre el uso de petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos e imponer un arbitrio adicional sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos; establecer que el nuevo arbitrio entrará en vigor el 15 de marzo de 2015; para transferir al Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico el producto del nuevo arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos que impone la nueva Sección 3020.07A; transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05; disponer para la creación de un gravamen estatutario relacionado a los ingresos, impuestos y derechos que están pignorados para el repago de los bonos emitidos por la Autoridad de Carreteras y Transportación; para disponer sobre el uso de los fondos destinados a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; establecer informes a la Asamblea Legislativa; entre otras cosas.”

(HACIENDA Y FINANZAS PÚBLICAS)

\*\*Administración

### **MENSAJES Y COMUNICACIONES DE TRAMITE LEGISLATIVO**

La Secretaría da cuenta de los siguientes Mensajes y Comunicaciones de Trámite Legislativo:

De la Secretaria de la Cámara de Representantes, una comunicación, informando que dicho Cuerpo Legislativo ha aprobado el P. de la C. 2212 y solicita igual resolución por parte del Senado.

De la Secretaria del Senado, una comunicación a la Cámara de Representantes, informando que el señor Presidente del Senado ha firmado el P. del S. 1189 (conf.), debidamente enrolado y ha dispuesto que se remita a dicho Cuerpo Legislativo, a los fines de que sea firmado por su Presidente.

Del licenciado Ángel Colón Pérez, Asesor del Gobernador, Oficina de Asuntos Legislativos, dos comunicaciones, informando que el Honorable Alejandro J. García Padilla, Gobernador del

Estado Libre Asociado de Puerto Rico, ha aprobado y firmado la siguiente Ley y Resolución Conjunta:

LEY 194-2014.-

Aprobada el 22 de noviembre de 2014.-

(P. de la C. 1077) “Para reenumerar el inciso (1) como inciso (2); reenumerar el inciso (2) como inciso (3); reenumerar el inciso (3) como inciso (1); enmendar el inciso (4); reenumerar los incisos (9), (10) y (11) como incisos (10), (11) y (9), respectivamente; añadir un nuevo inciso (18) y reenumerar los incisos (18), (19) y (20) como (19), (20) y (21) del Artículo (2); enmendar el inciso (1) y añadir un inciso (2) al Artículo (14); y añadir un Artículo 14(a) a la Ley 172-1996, según enmendada, conocida como “Ley para el manejo de aceite usado”, a los fines de dar preferencia en la disposición del aceite usado generado por las agencias e instrumentalidades de la Rama Ejecutiva del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a aquellas empresas dedicadas al re-refinamiento de aceites usados en Puerto Rico; dar preferencia en la compra de aceite lubricante similar que contenga el porcentaje mayor de aceite base re-refinado; y aumentar y mejorar la recopilación y difusión de estadísticas ambientales.”

RESOLUCIÓN CONJUNTA 103-2014.-

Aprobada el 24 de noviembre de 2014.-

(R. C. del S. 467) “Para autorizar al Departamento del Trabajo y Recursos Humanos a utilizar los trescientos setenta y cinco mil seiscientos cinco dólares (\$375,605.00) restantes del fondo de cuarenta y ocho millones ochocientos mil dólares (\$48,800,000.00) delegados por el Departamento del Trabajo de los Estados Unidos de América, bajo la Sección 209 del *Temporary Extended Unemployment Compensation Act of 2002*, Título II del *Job Creation and Workers Assistance Act of 2002* y disponer sus usos.”

SR. PEREIRA CASTILLO: No se ha recibido ningún mensaje.

Discúlpeme. ¡Ah, verdad! Sí, verdad.

Para que se reciban los Mensajes y se den por aprobados.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se reciban los Mensajes y Comunicaciones de Trámite Legislativo? No habiendo objeción, que se reciban los mismos.

Próximo asunto.

SR. PEREIRA CASTILLO: Próximo asunto.

**PETICIONES Y SOLICITUDES DE INFORMACION AL CUERPO,  
NOTIFICACIONES Y OTRAS COMUNICACIONES**

La Secretaría da cuenta de las siguientes Comunicaciones:

De la señora Lyvia N. Rodríguez Del Valle, Directora Ejecutiva, Proyecto Enlace del Caño Martín Peña, remitiendo el Informe Trimestral, según lo dispuesto en la Ley Núm. 66-2014.

De la doctora Ana C. Ríos Ármendariz, MD, Secretaria, Departamento de Salud, remitiendo el Informe Trimestral, según lo dispuesto en la Ley Núm. 66-2014.

SR. PEREIRA CASTILLO: Para que se den por recibidas y aprobadas.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se den por recibidas las Peticiones y Solicitudes de Información al Cuerpo? No habiendo objeción, así se acuerda. Próximo asunto.

## MOCIONES

### Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame Anejo A

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Mociones de **Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame**:

#### Moción Núm. 4813

Por el señor Ruiz Nieves:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación al Municipio de Sabana Grande y a su Honorable Alcalde Miguel G. “Papín” Ortiz Vélez, con motivo de la celebración del Trigésimo Sexto Festival del Petate y la conmemoración del bicentenario de la fundación de la Ciudad del Petate.”

#### Moción Núm. 4814

Por la señora González López:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de pésame a la familia, compañeros y amigos de Carlos “Topy” Mamery.”

#### Moción Núm. 4815

Por los señores Nieves Pérez y Nadal Power:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico felicite al señor Modesto “Yiyo” Ramos Gómez, por su exaltación como deportista en la Décima Exaltación al Salón de la Fama del Deporte de Aguas Buenas.”

#### Moción Núm. 4816

Por los señores Nieves Pérez y Nadal Power:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico felicite al señor Rafael Medina López, por su exaltación como deportista en la Décima Exaltación al Salón de la Fama del Deporte de Aguas Buenas.”

Moción Núm. 4817

Por los señores Nieves Pérez y Nadal Power:

“Para que el Senado de Puerto Rico reconozca de forma póstuma al aguasbonense Mateo Camacho López, por su exaltación como periodista deportivo en la Décima Exaltación al Salón de la Fama del Deporte de Aguas Buenas.”

Relación de Resoluciones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza, Pésame y Recordación  
Anejo B

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Resoluciones de **Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame** y de Recordación:

R. del S. 1046

Por el señor Fas Alzamora:

“Para expresar la más cálida felicitación y reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al Parlamento Latinoamericano “Parlatino”, en el cincuenta **(50)** **A**niversario de dicha institución democrática y representativa de Latinoamérica.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El Parlamento Latinoamericano se constituyó el 10 de diciembre de 1964, en la Ciudad de Lima, Perú. Luego de una ardua lucha, esta Institución quedó establecida gracias al esfuerzo de los que creyeron firmemente en ella. Según la Declaración de Lima, esta Institución es una “democrática de carácter permanente y representativa de todas las tendencias políticas existentes en nuestros cuerpos legislativos; la cual está encargada de promover, armonizar y canalizar el movimiento hacia la integración”.

Dicha Institución cuenta con sede permanente en la Ciudad de Panamá, República de Panamá y está integrada por 23 Parlamentos Nacionales de América Latina, elegidos democráticamente mediante sufragio popular. Este organismo es uno regional, permanente y unicameral. Según se desprende de su constitución, este Parlamento tiene como principios: la defensa de la democracia, la integración de Latinoamérica, la autodeterminación de los pueblos, la igualdad jurídica, la pluralidad política e ideológica y la no intervención; entre otros.

Es la defensa de estos principios los que han hecho de este Parlamento uno digno de admiración, ya que lleva medio siglo en pie de lucha por el bienestar del pueblo Latinoamericano y al servicio de las causas más importantes de nuestro pueblo Latinoamericano; impulsando la integración regional y fortaleciendo las democracias.

Es por esto que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico se enorgullece en formar parte de dicho acontecimiento y felicita al Parlamento Latinoamericano en su cincuenta **(50)** **A**niversario.

**RESUELVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

Sección 1. El Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico felicita al Parlamento Latinoamericano en el cincuenta **(50) Aniversario** de dicha institución democrática y representativa de Latinoamérica.

Sección 2. Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada al señor Diputado Elías Ariel Castillo González, Presidente del Parlamento Latinoamericano.

Sección 3.- Copia de esta Resolución será entregada a los medios de comunicación para su conocimiento y divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución tendrá vigencia inmediatamente después de su aprobación.”

R. del S. 1047

Por la señora González López:

“Para expresar el más sentido pésame del Senado **del Estado Libre Asociado** de Puerto Rico a la familia, compañeros y amigos **del** productor, empresario y comentarista Carlos “Topy” Mamery; y extender, a nombre del Pueblo de Puerto Rico, las más sinceras condolencias ante su lamentable fallecimiento.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Carlos “Topy” Mamery nació en la ciudad de Mayagüez, Puerto Rico. Desde muy temprana edad comenzó su trayectoria en los medios. Así, a los quince años ya se desempeñaba como locutor y productor de un programa radial que se originaba en la Sultana del Oeste. Carlos “Topy” Mamery, entre otras cosas, se dedicó a manejar las carreras artísticas de decenas de artistas locales y otros tantos artistas internacionales. En su faceta empresarial se destacó como Ejecutivo de Cuentas de la prestigiosa empresa de publicidad McCann Erickson. Luego, junto a su padre, Gilbert Mamery, funda la empresa Mamery Publicidad.

Recientemente “Topy” Mamery retornó a los medios de comunicación, esta vez [en] a través de las ondas televisivas, fungiendo como jurado en el programa “*Idol Puerto Rico*” de la cadena Wapa Televisión. Posteriormente formó parte del elenco del programa “*Lo sé todo*”, donde se destacó como comentarista. Desde esta tribuna el veterano empresario abordó, desde un enfoque crítico, temas de [transcendencia] **transcendencia** para los sectores más desventajados del País como la educación, la desigualdad y el costo de la vida. En días recientes fue nombrado como Vicepresidente y Gerente General de la empresa Spanish Broadcasting System, compañía en la que anteriormente se había destacado como alto ejecutivo.

Su lamentable e inesperada partida nos deja el legado de la trayectoria de este distinguido puertorriqueño que desde sus diversas facetas siempre puso el nombre de Puerto Rico en alto. Por medio de esta Resolución expresamos nuestro reconocimiento a quien en vida fuera Carlos “Topy” Mamery.

El Senado **del Estado Libre Asociado** de Puerto Rico[5] se une a la pena que embarga a la familia, compañeros y amigos del productor, empresario y comentarista, Carlos “Topy” Mamery; y extiende, a nombre del Pueblo de Puerto Rico, las más sinceras condolencias a sus [familiares, compañeros y amigos] **dolientes** durante este difícil proceso, de perder a un ser querido.

**RESUÉLVASE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

Sección 1. - Expresar el más sentido pésame del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la familia, compañeros y amigos del [destacado] productor, empresario y comentarista, Carlos “Topy” Mamery; y extender, a nombre del Pueblo de Puerto Rico, las más sinceras condolencias ante su lamentable fallecimiento.

Sección 2. - Copia de esta Resolución, en forma de pergamino, le será entregada a la su familia durante los actos de recordación.

Sección 3.- Copia de esta Resolución será entregada a todos los medios de comunicación para su divulgación.

Sección 4.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Señor Portavoz.

SR. PEREIRA CASTILLO: Para que se aprueben las mociones contenidas en el Anejo A.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se reciban y se aprueben las mociones que están incluidas en el Anejo A? No habiendo objeción, se aprueban las mismas.

SR. PEREIRA CASTILLO: Y, señor Presidente, para que se retire... Vamos a empezar con el Anejo B primero. Aprobamos esto, ¿verdad? Okay. Vamos a hacer eso, para sentirme como que estoy haciendo algo aquí.

Vamos a... Señor Presidente, para que se apruebe del Anejo B la Resolución del Senado 1046 y para que se retire de todo trámite legislativo, consistente con la petición de su autora, la Resolución del Senado 1047.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se apruebe la Resolución del Senado, incluida en el Anejo B, 1046? No habiendo objeción, se aprueba la misma.

¿Alguna objeción a que se retire de todo trámite la Resolución del Senado 1047 de la autoría de la compañera Maritere González? No habiendo objeción, que se retire de todo trámite legislativo.

Señor Portavoz.

SR. PEREIRA CASTILLO: Señor Presidente, para que se recesen los trabajos del Senado, en deferencia a nuestros hermanos del sur, hasta la hora quince (15:00).

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): Hasta la hora quince (15:00), que serían las tres de la tarde (3:00 p.m.).

SR. PEREIRA CASTILLO: En referencia de nuestros hermanos del norte.

PRES. ACC. (SR. TORRES TORRES): ¿Alguna objeción a que se recesen los trabajos del Senado hasta las tres de la tarde (3:00 p.m.)? No habiendo objeción, así se acuerda, siendo las doce y veintiséis minutos de la tarde (12:26 p.m.). Hasta las tres de la tarde (3:00 p.m.) recesa el Senado.

**RECESO**

-----

Transcurrido el receso, el Senado reanuda sus trabajos bajo la Presidencia del señor Angel R. Rosa Rodríguez, Presidente Accidental.

-----

PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): Se reanudan los trabajos del Senado de Puerto Rico.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.



PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos autorización para continuar los trabajos del Senado pasadas las cinco y treinta de la tarde (5:30 p.m.) y que puedan considerarse medidas pasada esa hora.

PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): ¿Hay alguna objeción? Si no hay objeción, así se acuerda.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, convocamos a la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas a una reunión Ejecutiva, a las cuatro y diez de la tarde (4:10 p.m.), para considerar el Proyecto de la Cámara 2212. Estamos convocando en estos momentos esa Reunión Ejecutiva en el Salón de Mujeres Ilustres.

Solicitamos, señor Presidente, receso de los trabajos del Senado hasta las cinco y treinta de la tarde (5:30 p.m.).

PRES. ACC. (SR. ROSA RODRIGUEZ): Se convoca a la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico a las cuatro y diez de la tarde (4:10 p.m.) en el Salón de Mujeres Ilustres y se recesa... a las cuatro y quince minutos de la tarde (4:15 p.m.) la Comisión de Hacienda, y se recesan los trabajos del Senado hasta las cinco y treinta de la tarde (5:30 p.m.).

### **RECESO**

-----

Transcurrido el receso, el Senado reanuda sus trabajos bajo la Presidencia del señor Eduardo Bhatia Gautier.

-----

SR. PRESIDENTE: Se reanudan los trabajos del Senado de Puerto Rico.

Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos regresar al turno de Informes Positivos de Comisiones Permanentes, Especiales y Conjuntas.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, regresamos a dicho turno. Que se llame.

### **INFORMES POSITIVOS DE COMISIONES PERMANENTES, ESPECIALES Y CONJUNTAS**

La Secretaría da cuenta del siguiente Informe Positivo de Comisión Permanente:

De la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas, un informe, proponiendo la aprobación del P. de la C. 2212, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña.

SR. TORRES TORRES: Presidente, para que se dé por recibido el Informe Positivo del Proyecto de la Cámara 2212.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, se da por recibido.

SR. TORRES TORRES: Solicitamos que el mismo sea incluido en el Calendario de Ordenes Especiales.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, se incluye en el Calendario de Ordenes del Día del día de hoy.

SR. TORRES TORRES: Para que se llame la medida, señor Presidente. Se lea la misma.

SR. PRESIDENTE: Vamos a llamar la medida y a leer la misma. Solamente leerla. Vamos a tener un receso de un (1) minuto, señor Portavoz. ¿Usted lo solicita?

SR. TORRES TORRES: Breve receso en Sala, Presidente.

SR. PRESIDENTE: Breve receso en Sala.

### RECESO

SR. PRESIDENTE: Se reanudan los trabajos del Senado de Puerto Rico. Que se lea la medida.

### CALENDARIO DE LECTURA

Como primer asunto en el Calendario de Lectura, se lee el Proyecto de la Cámara 2212, y se da cuenta del Informe de la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas, con enmiendas, según el entirillado electrónico que se acompaña:

#### “LEY

Para establecer la política pública que ha de regir la presente Ley en el contexto de los principios fundamentales del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico; añadir un nuevo Artículo 12-A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 34 y reenumerar el actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico”; para enmendar las Secciones 3020.01 y 3020.07, añadir la nueva Sección 3020.07A y la nueva Sección 3020.07B, enmendar la Sección 3060.11 y añadir la nueva Sección 3060.11A y la nueva Sección 3060.11B a la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”; y para enmendar el Artículo los Artículos 16 y 18 de la Ley 123-2014, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”; a los fines de establecer la Política Pública; ~~disponer respecto a la implementación de un plan de reestructuración para la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico;~~ crear el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, disponer que se podrá empeñar la buena fe, el crédito y el poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para garantizar el repago de los bonos o pagarés a ser emitidos por la Autoridad pagaderos de dicho Fondo Especial y autorizar al Secretario de Hacienda, con el consentimiento escrito del Secretario de Justicia, para que en relación a los bonos o pagarés de la Autoridad garantizados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico pueda renunciar a la inmunidad soberana del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, acordar que dicha garantía se podrá regir por las leyes del Estado de Nueva York y que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico se pueda someter a los tribunales de dicha jurisdicción; modificar el arbitrio sobre el uso de petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos e imponer un arbitrio adicional sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos; establecer que el nuevo arbitrio entrará en vigor el 15 de marzo de 2015; para transferir al Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico el producto del nuevo arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente

elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos que impone la nueva Sección 3020.07A; ~~transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05;~~ disponer para la creación de un gravamen estatutario relacionado a los ingresos, impuestos y derechos que están pignorados para el repago de los bonos emitidos por la Autoridad de Carreteras y Transportación; para disponer sobre el uso de los fondos destinados a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; establecer informes a la Asamblea Legislativa; establecer un procedimiento para la emergencia fiscal u operacional de la Autoridad de Carreteras y Transportación y/o la Autoridad de Transporte Integrado, y disponer sobre la transparencia de dichas corporaciones públicas; la creación de un Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de la Autoridad de Carreteras y Transportación a ser financiado por el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico hasta un máximo de cincuenta millones (50,000,000) de dólares; entre otras cosas.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Al 31 de diciembre de 2012, la deuda de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT) con el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico (BGF) alcanzaba más de \$2,200 millones y no existía fuente de repago. Esta deuda fue el resultado de la práctica de los pasados años, en específico el pasado cuatrienio 2009-2012, en el cual se sufragaron los déficits operacionales y las necesidades de inversión de capital de la ACT mediante líneas de crédito del BGF, sin que se identificaran fuentes de repago claras para cumplir con dichas obligaciones.

Dicha práctica, además de no afrontar la insuficiencia presupuestaria y operacional de la ACT permitiendo que dicha corporación profundizara su crisis al aumentar exponencialmente su deuda, redujo significativamente la liquidez del BGF, pues los préstamos vigentes de la ACT constituían el 24% de la totalidad de la cartera de préstamos otorgados por el BGF.

Debido a la naturaleza apremiante de identificar otras fuentes de ingresos adicionales que le permitieran a la ACT continuar operando y realizar el repago de sus financiamientos con el BGF, la Asamblea Legislativa oportunamente tomó las medidas legislativas necesarias para allegar mayores fondos a la ACT mediante la aprobación de las Leyes 30 y 31 de 2013. Mediante la Ley 30-2013, se enmendó la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, para disponer que la totalidad de los ingresos recibidos por concepto de cada permiso de vehículos de motor y arrastres, y de cada renovación de registro de automóviles de servicio privado y público, y no solamente \$15.00 como lo disponía la Ley 22-2000 previo a la enmienda, ingresaran en un Depósito Especial para proveerle una fuente de repago a los préstamos de la ACT con el BGF.

De otra parte, la Ley 31-2013 enmendó la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”, para, entre otras cosas, modificar la cantidad del arbitrio que se impone sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos, y transferir la totalidad de dicho arbitrio a la ACT para proveerle una fuente de repago a sus préstamos con el BGF. Además, dicha Ley asignó a favor de la ACT \$20 millones anuales de los recaudos del arbitrio sobre cigarrillos. Estos derechos, arbitrios e impuestos adicionales fueron pignorados por la ACT a favor del BGF y de los tenedores de ciertas obligaciones emitidas por la ACT en el 2013. Con el producto de la venta de dichas obligaciones en el 2013, la ACT pudo repagar ciertos préstamos que tenía con el BGF, lo que redundó en beneficio de la ACT, del BGF, y del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al proveerle al BGF liquidez adicional que permitió proveerle

financiamiento adicional al Estado Libre Asociado de Puerto Rico y sus instrumentalidades en tiempos de estrechez fiscal y financiera.

Dichas medidas conformaron parte de otras iniciativas aprobadas por la Asamblea Legislativa dirigidas a proveerle un marco legal a la ACT y al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas a los fines de otorgar las herramientas necesarias para que se realizaran los ajustes y transformaciones mandatorias, entre las cuales se encontraba la realización de un plan de reorganización cónsono con los lineamientos aprobados en la Ley 66-2014, que proveyó todos los elementos para que las entidades pudieran adoptar medidas de emergencia fiscal y así poder garantizar las operaciones y la prestación de servicios esenciales en dichas corporaciones.

No obstante, los ingresos adicionales que se han obtenido luego de la aprobación de las Leyes 30 y 31 de 2013, aunque redundaron en gran beneficio según indicado anteriormente, no le brindaron la capacidad suficiente a la ACT para emitir deuda adicional que pudiese refinanciar la deuda interina con el BGF y con terceros y, a la vez, continuar las operaciones de dicha corporación pública. Ello, a pesar de los esfuerzos en términos de cambios operacionales que esta Administración ha realizado en la ACT, los que incluyen: la aprobación de la Ley 41-2014 que introdujo una nueva Junta de Directores de siete (7) miembros que supervisa las operaciones de la ACT; la identificación de nuevos fondos para parear asignaciones federales para proyectos de autopistas, que redundarán en una reducción de necesidades de efectivo de la ACT por cerca de \$30 millones de dólares anuales; los ahorros producto de la implantación de la Ley 66-2014, Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, que se estiman en aproximadamente \$25 millones de dólares; y la aprobación de la Ley 123-2014 que crea la Autoridad de Transporte Integrado (ATI), lo que permitirá transferir el Tren Urbano, y sus costos operacionales, de la ACT a la ATI. La necesidad de ingresos recurrentes adicionales también se recrudeció durante el pasado año fiscal como resultado del aumento significativo en las tasas de interés de las obligaciones del Gobierno Central y sus instrumentalidades, lo cual aumentó el ingreso requerido para refinanciar las obligaciones existentes de la ACT, y por la acumulación durante el periodo de cuentas por pagar a suplidores y contratistas, cuyo pago es fundamental para evitar el atraso de la obra gubernamental.

De manera que, para mejorar la situación fiscal y financiera de la ACT, esta Administración ha determinado que es necesario y conveniente que la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico (AFI) asuma o repague ciertas deudas de la ACT que se pretendían repagar con parte de los fondos adicionales transferidos a la ACT bajo la Ley 30-2013 y la Ley 31-2013 y, para darle a AFI una fuente dedicada al repago de dichas deudas, una vez se apruebe el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico y se imponga un impuesto sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos y se transfiera a AFI la totalidad de los ingresos producidos por dicho impuesto. Esta Asamblea Legislativa también ha determinado necesario disponer que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico podrá empeñar su buena fe, crédito y poder de imponer contribuciones para garantizar el repago de los bonos o pagarés emitidos por la AFI pagaderos de estos impuestos para así asegurar que los bonos o pagarés se puedan vender de la manera más eficiente y costo-efectiva posible. Además, se autoriza al Secretario de Hacienda a consentir a que la garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico se rija por las leyes del Estado de Nueva York y que los tribunales del Estado de Nueva York tengan jurisdicción para atender cualquier asunto relacionado a dicha garantía. No se incluye lenguaje similar para la AFI ya que goza de dicha facultad como resultado de su libertad de contratación.

La autorización concedida por esta Asamblea Legislativa para garantizar con la buena fe, crédito y poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado el repago de los bonos o pagarés emitidos por la AFI para repagar las deudas de la ACT es hasta el límite de \$2,950 millones. Ese límite queda establecido por la deuda a ser transferida de la ACT a AFI, definida en esta Ley como “Deuda Transferida”, la cual incluye deuda de la ACT con el BGF incurrida en o antes del 30 de junio de 2015, y las Notas en Anticipación de Bonos 2013A emitidas por la ACT el 29 de agosto de 2013. La deuda de la ACT con el BGF se compone de: (1) veinticuatro (24) líneas de crédito mediante las cuales, al 30 de septiembre de 2014, la ACT adeudaba aproximadamente \$2,027 millones, incluyendo intereses acumulados y (2) \$200 millones en un bono emitido por la ACT de interés variable (VRDOs) recomprado por el BGF a un banco privado en mayo de 2014 para evitar un incumplimiento por falta de pago de parte de la ACT. Las Notas en Anticipación de Bonos 2013A emitidas por la ACT el 29 de agosto de 2013 tienen, al 30 de septiembre de 2014, un balance aproximado de \$275 millones. El balance restante es para compensar por el hecho que, dado las condiciones del mercado y la valorización actual de los bonos de obligación general del ELA, causen que el producto neto de la emisión autorizada se vea reducido debido a un descuento en el origen (original issue discount).

~~Por otro lado, para allegar fondos a la recién creada ATI, esta Administración ha determinado que es necesario que se transfiera a la ATI \$36 millones de los ingresos producidos por el impuesto al cigarrillo que impone la Sección 3020.05 del “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”. De esta manera, se proveen los fondos suficientes para que se logre la política pública de esta Administración de convertir el transporte colectivo del País en una opción real de movilidad para las familias puertorriqueñas, de modo que se mejore su calidad de vida, además de con ello contribuir al desarrollo económico y social de la Isla.~~

Esta Asamblea Legislativa determina que (i) la asunción o pago por parte de AFI de cierta deuda de la ACT que será asumida o pagada por AFI constituye causa válida y suficiente para la cesión a AFI de los ingresos pignorados a ésta que se utilizarán para el pago de dicha deuda asumida o de la deuda incurrida para el repago de dicha deuda, una vez sea efectivamente transferida; (ii) dicha asunción y repago, y cesión, son en beneficio de la ACT, al reducir la cantidad de deuda de la cual dicha corporación pública es responsable, y en beneficio también de AFI, y de los acreedores de ambas corporaciones públicas, y de los residentes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, y son necesarias para el mejoramiento de la salud, bienestar y prosperidad de dichos residentes; y (iii) dicha asunción y repago, y cesión es necesaria para que ambas corporaciones públicas desempeñen a cabalidad su función pública gubernamental.

Es importante señalar que los arbitrios e impuestos sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos aquí establecidos no son aplicables por virtud de ley a la compra de energía por parte de la Autoridad de Energía Eléctrica, por lo que esta legislación no tendrá efecto alguno sobre el precio de la energía eléctrica. Además, esta Ley exime los productos que ya están sujetos al impuesto de \$0.04 sobre el galón o fracción de diesel de una porción del nuevo arbitrio e impuesto sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos para así asegurar que esta legislación no tenga efecto alguno sobre el precio del diesel.

De otra parte, con el objetivo de fortalecer el crédito de la ACT de cara al futuro, esta Ley dispone para la creación de un gravamen sobre ciertos de los ingresos, impuestos y derechos asignados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la ACT y que la ACT esté autorizada a

gravar bajo esta Ley y bajo los documentos que rigen sus emisiones de bonos. Este gravamen sería efectivo sólo luego de la fecha que se define como la Fecha de Efectividad en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada.

Además de asegurar la viabilidad y solvencia económica del sistema de carreteras y transporte público del país, las medidas adoptadas en el Capítulo I de esta Ley denotan una crisis fiscal, administrativa y operacional tanto en la Autoridad de Carreteras (ACT) y en la Autoridad de Transporte Integrado (ATI) que lleva sin atenderse por décadas y que tiene que enfrentarse de manera innovadora, efectiva y agresiva antes de finalizar el Año Fiscal 2014-2015. De esta manera podremos salvaguardar la prestación de los servicios esenciales de transportación pública al pueblo. El aumento al impuesto del petróleo y el traspaso de la deuda de la Autoridad de Carreteras a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI), por sí solo, no solucionan el serio problema operacional y administrativo de estas entidades públicas. Sólo una reestructuración y reorganización profunda de las finanzas y operaciones de la ACT y la ATI producirá los cambios estructurales que requieren ambas corporaciones públicas para garantizar una operación y un servicio eficiente y efectivo al pueblo.

Por lo tanto, se establece un Capítulo que crea un proceso organizado y responsable para reestructurar las finanzas y operaciones de la ACT y de la ATI transformando así dichas instrumentalidades en corporaciones públicas modernas y eficientes. En resumen, esta medida crea un Comité Supervisor que estará compuesto por el Presidente del Banco, el Secretario de Hacienda, el Director de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, un (1) miembro nombrado por el Senado de Puerto Rico y un (1) miembro nombrado por la Cámara de Representantes. Dicho Comité realizará un estudio de viabilidad, dentro de un término no mayor de treinta (30) días, para determinar una de las siguientes conclusiones:

- (1) Existe un problema financiero u operacional significativo pero se puede remediar satisfactoriamente mediante la concretización de un Acuerdo de Mejoramiento entre el Comité Supervisor y la ACT y/o la ATI; o
- (2) Existe una Emergencia Fiscal y/u Operacional en la ACT y/o la ATI y no hay ningún plan ni un Acuerdo de Mejoramiento que pueda resolver efectivamente el problema financiero u operacional.

Si el Comité Supervisor concluye que el problema financiero u operacional se puede remediar satisfactoriamente mediante la concretización de un Acuerdo de Mejoramiento, el mismo tendrá que suscribir dicho Acuerdo con los directores de la ACT y/o la ATI para implementar medidas correctivas necesarias para atender los problemas financieros y operacionales identificados en un periodo que no podrá exceder de diez (10) días luego de publicado el Estudio. El Acuerdo podrá establecer todos los términos y condiciones que el Comité Supervisor estime necesarios para atender los problemas operacionales y financieros identificados.

En caso de que el Comité Supervisor concluya que el problema financiero u operacional no puede resolverse efectivamente con un Acuerdo de Mejoramiento se nombrará un Oficial de Emergencia para la ACT y la ATI. Dicho Oficial estará facultado para emitir todo tipo de reglas y órdenes que considere necesarias para rediseñar la estructura operacional y financiera de las referidas corporaciones públicas. Las reglas y órdenes podrán incluir cualquier tipo de disposición y vincularán a todos los oficiales y empleados de la ACT y/o de la ATI. El Oficial de Emergencia culminará sus funciones cuando su término expire o cuando cese la emergencia fiscal debido a que la ACT y la ATI pueden operar con el noventa y cinco (95%) de sus propios fondos o que el Comité Supervisor así lo determine por unanimidad. Finalmente, a los fines de asegurar que la ACT y la ATI realicen sus funciones de forma efectiva, se establecen unos requerimientos de rendición de

cuentas y transparencia al amparo de los cuales se evaluará el desempeño de ambas corporaciones públicas.

Finalmente, esta Administración reconoce que al presente el Departamento de Hacienda está en el proceso de elaborar una reforma abarcadora de nuestro sistema contributivo que será aprobada por esta Asamblea Legislativa en o antes del 15 de marzo de 2015. Reconoce, además, que las disposiciones del Código de Rentas Internas que esta Ley modifica deben ser armonizadas con los objetivos económicos que persiguen los cambios a las leyes contributivas que se realizarán como parte de la mencionada reforma, que son crear un sistema de rentas internas más justo y equitativo, mediante la reducción de la cantidad de contribuyentes que rinden planillas de contribución sobre ingresos y sustituir dichos ingresos con un sistema contributivo que no grava al ingreso sino al consumo. Los principios básicos que regirán el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico serán:

- Ser diseñado para premiar el empleo y no castigar el trabajo. Debe ser un sistema que no grave injustamente a la fuerza trabajadora.
- Ser equitativo, encaminado a expandir la base contributiva de manera que más puertorriqueños aporten menos, que logre combatir efectivamente la evasión contributiva y reducir al máximo la economía subterránea e informal.
- Establecer una estructura tributaria que provea los recursos necesarios para brindar los servicios al pueblo, a la vez que sea cónsono con la política pública de incentivos al desarrollo económico. Los incentivos contributivos deben ir dirigidos a un solo propósito: desarrollo económico y creación de empleos permanentes.
- Fomentar el ahorro e incentivar la inversión local principalmente aquella que estimule el desarrollo económico.
- Ser competitivo desde el punto de vista global y debe estar a la vanguardia de los retos que nos trae la apertura de los mercados internacionales, incluyendo la nueva tecnología.
- Tener como objetivo fundamental promover y facilitar la competitividad de los productos, empleados y negocios locales en el mercado internacional.
- Debe diseñarse de tal forma que interfiera lo menos posible con las decisiones personales y de negocios.

Esta Asamblea Legislativa dispone que los nuevos arbitrios aprobados mediante esta Ley comenzarán a imponerse el 15 de marzo de 2015. Resulta indispensable que el nuevo arbitrio aquí contemplado se viabilice una vez se adopte el Nuevo Sistema Contributivo que incluya en sus pilares el desarrollo agresivo de los sectores productivos del país, de forma que a la par que identifiquemos nuevas fuentes de ingresos para que el aparato gubernamental pueda seguir operando y proveyendo sus servicios dentro de un marco de renovación y reorganización, también se compense a estos sectores que son los que por años vienen contribuyendo al País. En la medida que una emisión de los bonos o pagarés de la AFI se complete antes de la aprobación de la reforma contributiva, cualquier modificación a las medidas impositivas que aquí se establecen deberá cumplir con los requisitos incluidos en esta Ley para sustituir o alterar los impuestos gravados para el pago de dichos bonos o pagarés y los requisitos contractuales que serán detallados en los documentos relacionados a dicha emisión, todos los cuales están dirigidos a asegurar la calidad de la fuente de repago de dichos bonos o pagarés y a proteger los intereses de los tenedores de dichos bonos o pagarés.

**DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:****CAPÍTULO I.****Artículo 1.01.-Política Pública.-**

La misión del Estado en la sociedad moderna, es garantizarle a sus constituyentes el más alto grado de calidad de vida posible. Aspectos como la vivienda, la salud, la seguridad, la educación, el empleo, entre otros, son pilares esenciales para alcanzar esta meta, ya que impactan todas las facetas del ciudadano, desde la individual, la familiar y la profesional. Un ente gubernamental vigoroso, con recursos económicos para proveer las herramientas a su ciudadanía, y con la visión y entereza para enfrentar los retos del siglo XXI, es lo que merece y demanda nuestra gente.

La crisis económica que enfrentamos, junto con la falta de juicio en la toma de decisiones de índole fiscal durante en el pasado, ha afectado a cada elemento de la sociedad puertorriqueña. De distintas formas y con diversa intensidad, el Estado ha experimentado las consecuencias de estas dos circunstancias. La situación fiscal por la que atraviesan la Autoridad de Carreteras y Transportación, y por ende, el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, es una que pone en riesgo la propia estabilidad de todo el aparato gubernamental. Enfrentar la crisis fiscal del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y su falta de liquidez para poder cumplir con sus obligaciones, que son el producto de decisiones erradas de pasados gobernantes, ya no es una opción: es un deber y una responsabilidad ineludible.

No obstante, atender la situación fiscal del Estado Libre Asociado de Puerto Rico debe ir acompañada de una cabal e integral reevaluación de nuestro sistema contributivo, a fin de no sólo resolver las necesidades del Estado, sino garantizarle a la ciudadanía que este mecanismo sea uno justo, simple, balanceado y que propenda al desarrollo de la economía del individuo, de la clase media trabajadora, de los sectores productivos del país, y de la sociedad en general.

Mediante esta Ley se establecen los siguientes Principios Fundamentales que regirán el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico:

- a) Aliviar la carga actual del contribuyente individual, tomando como base comparativa los sistemas contributivos y la estructura de ingresos y gastos de los estados y de otros países.
- b) Lograr que los individuos y las corporaciones aporten al erario de acuerdo a su capacidad económica.
- c) Controlar efectivamente la evasión, mejorando la fiscalización del cumplimiento y aumentando los recaudos mediante la expansión de la base contributiva.
- d) Simplificar el sistema contributivo y los procesos de pago de contribuciones.
- e) Atemperar la obligación contributiva considerando la situación económica de familias bajo el umbral de pobreza establecido por el censo federal.
- f) Establecer un sistema contributivo sencillo de entender y de administrar que facilite a los contribuyentes su cumplimiento y al Estado su fiscalización.
- g) Proveer recursos para la administración de los programas y servicios que ofrece el Estado.
- h) Fomentar el crecimiento económico autosostenible que estimule el desarrollo económico del país, manteniendo un clima de negocios estable y confiable.
- i) Se sustituirá el sistema del Impuesto de Ventas y Uso (IVU) por un nuevo sistema de impuesto al consumo en la modalidad del Impuesto de Valor Añadido (IVA), el cual se ha implantado exitosamente en sobre 150 países del mundo y que constituye el sistema de impuesto al consumo más eficiente y efectivo. La legislación deberá



contender las disposiciones aplicables para los ingresos de las partidas correspondientes a los municipios, siempre que el mismo garantice como mínimo los mismos recursos a los municipios que al presente. Para ello se establecerá un proceso de diálogo con los municipios para atender este importante asunto.

- j) Lograr reducir significativamente las tasas contributivas sobre el ingreso de los individuos, particularmente de la clase media. Para ello se incluirá la eliminación del pago de contribuciones a individuos que radiquen individualmente y que tengan un ingreso anual de, como mínimo, treinta y cinco mil (35,000) dólares o aquella familia que al radicar conjuntamente tengan un ingreso anual de setenta mil (70,000) dólares anuales.
- k) El nuevo modelo ampliará la base contributiva incorporando las personas o entes que no participan en la responsabilidad de financiar los programas y servicios públicos y que operan en el marco de la economía informal o subterránea.
- l) Se implantará un sistema de reembolso a personas de escasos ingresos, lo cual puede incluir a personas de edad avanzada, con impedimentos, a pensionados, y a aquellos que dependan de asistencia económica estatal o federal como mecanismo para atender la regresividad del impuesto al consumo. Para esto se considerará el impacto en los contribuyentes, no solo del impuesto de valor añadido que se implemente, sino también de cualquier carga contributiva incremental en la modalidad de arbitrios, el cual todavía es aplicable a los productos derivados del petróleo y otros artículos.
- m) Se evaluará los mecanismos de recaudos municipales, en especial buscar una sustitución de la contribución mueble que no penalice la actividad económica del País.
- n) Se establecerá el primer Modelo de Estimación Macroeconómica en Puerto Rico, que permita evaluar de forma precisa el impacto macroeconómico de las decisiones de política económica y contributiva.
- o) Se eliminará la Contribución Adicional Sobre el Ingreso Bruto Patente Nacional.
- ~~p) Los beneficios legislados en el Nuevo Sistema Contributivo se harán con efecto retroactivo para beneficio de los contribuyentes al 1 de enero del 2015.~~

Por tal motivo, se establece como la Política Pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico el que las medidas tomadas en la presente Ley se verán de manera integral con la evaluación del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico. ~~El Secretario del Departamento de Hacienda hará público el 15 de diciembre de 2014 la totalidad del informe final sobre el Nuevo Sistema Contributivo para Puerto Rico preparado por la compañía KPMG para dicha agencia. El Secretario del Departamento de Hacienda tomará las medidas necesarias para concluir el estudio sobre el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico en o antes del 31 de enero de 2015, fecha en la cual se radicará un informe a la Asamblea Legislativa. El proyecto de ley sobre el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico será sometido para evaluación de la Asamblea Legislativa, a más tardar, el 15 de febrero de 2015. Lo dispuesto en esta Ley entrará en vigor junto con la aprobación del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico el cual se aprobará en o antes del 15 de marzo de 2015, con efecto retroactivo al beneficio de los contribuyentes al 1 de enero de 2015.~~

#### Artículo 2. Implementación de Reestructuración de Corporaciones Públicas.-

~~Nos encontramos atravesando una crisis fiscal histórica que requiere la maximización de los limitados recursos disponibles, de forma tal que se continúe atendiendo la política pública programática. Para ello, resulta indispensable procurar una reingeniería para reducir el gigantismo gubernamental, sin afectar la prestación de servicios, lo que permitirá que se reduzcan o compartan~~

~~los gastos administrativos, sin que se vean afectados los servicios o la población a la cual persigue servir la entidad, a la misma vez que se continúa atendiendo la política pública programática.~~

~~Recientemente se han aprobado leyes dirigidas a atender la reestructuración operacional de las corporaciones públicas, otorgándole varias alternativas, a corto, mediano y largo plazo, para resolver su situación fiscal. La Ley 123-2014 creó la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, la cual permitió que la Autoridad de Carreteras y Transportación transfiriera la operación del Tren Urbano a esta y que la nueva entidad asumiera los bienes y responsabilidades de la Autoridad Metropolitana de Autobuses y la Autoridad del Transporte Marítimo de Puerto Rico. Dicha legislación ofrece una serie de mecanismos que garantizan que se observe por el servicio teniendo en cuenta la responsabilidad fiscal de la nueva entidad.~~

~~La Ley 66-2014, mejor conocida como la “Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico”, le permite, tanto a la Autoridad de Carreteras y Transportación, como a la Autoridad de Transporte Integrado, tomar medidas extraordinarias en las siguientes áreas: reducción de la contratación de servicios profesionales y comprados, ajustes en tarifas en servicios comprados y profesionales, reducción en el gasto de nómina de empleados de confianza, ocupación de puestos vacantes, traslados y destakes administrativos, concesión de aumentos en beneficios económicos o compensación monetaria extraordinaria, prohibiciones contra sobregiros presupuestarios, control fiscal, prohibiciones respecto al uso de escoltas y viajes, planes de reducción de gastos por concepto de arrendamientos, consumo energético y servicio de acueductos y alcantarillados, planes de pago para sentencias finales y firmes pendientes de pago, entre otras. Es importante recalcar que la Ley 66-2014 establece unos requisitos mínimos de cumplimiento, si la entidad requiere recortes adicionales la referida ley así lo permite, ya que la meta es la estabilidad fiscal de la Entidad Gubernamental, y esta puede variar de corporación pública a corporación pública. En particular, ante la precaria situación fiscal de la Autoridad de Carreteras y Transportación, se dispone expresamente en esta Ley, que la Autoridad de Carreteras y Transportación no podrá realizar ni tener en destakes administrativos empleados, funcionarios o contratistas pagados por dicha corporación en otras agencias gubernamentales.~~

~~Por tal motivo, se establece que tanto la Autoridad de Carreteras y Transportación, así como la Autoridad de Transporte Integrado, de forma separada, presentarán un informe al Gobernador y a la Asamblea Legislativa, el 1 de marzo de 2015, en el que detallen los pasos para la implementación de un plan abarcador y profundo de reorganización y reestructuración administrativa, operacional y fiscal para sus respectivas corporaciones, tomando en cuenta lo dispuesto en sus leyes orgánicas, la Ley 66-2014, así como cualquiera otra ley que sea de pertinencia para realizar el mandato aquí dispuesto y que resuelvan permanentemente los asuntos administrativos y fiscales de los sistemas de transportación colectiva y permitan demostrar la eficacia de la corporación pública respecto al servicio que presta a la ciudadanía dentro de la operación de un presupuesto balanceado. Este plan incluirá toda la legislación adicional que pueda ser necesaria para la maximización de este objetivo. Ambas corporaciones harán públicos los referidos planes y los tendrán accesibles en su totalidad a través de su portal electrónico en la internet.~~

~~Se conforma un Comité, que estará integrado por los siguientes funcionarios: el Presidente del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, el Director de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, el Secretario del Departamento de Hacienda, cinco (5) miembros del Senado de Puerto Rico y cinco (5) miembros de la Cámara de Representantes a ser designados por el Gobernador en diálogo con los Presidentes de ambos Cuerpos Legislativos. Dicho Comité deberá rendir un informe al Gobernador y a los Presidentes de los cuerpos legislativos, en o antes del 2 de febrero de 2015,~~

~~que ausculte, analice, recomiende e incluya posibles alternativas adicionales y/o en sustitución del impuesto contemplado en la presente medida, de haberlas. El Comité hará público el referido informe y lo tendrá accesible en su totalidad a través del portal electrónico del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en la internet. Igualmente este comité deberá asegurarse que cualquier medida que se presente tenga un impacto igual o menor al estimado al ajuste de combustible que en promedio es de un dólar con diecisiete (1.17) a la semana para un vehículo de motor. El informe rendido por el Comité no sustituirá el estudio que debe realizar el Secretario de Hacienda, bajo el Artículo 18(d) de la Ley 123-2014. El Comité se volverá a reunir un (1) año luego de rendir el primer informe, a fin de evaluar el impacto al consumidor y al fisco de las medidas tomadas en esta Ley.~~

## CAPÍTULO II.

Artículo ~~3-2.01~~-Se añade un nuevo Artículo 12A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, para que lea como sigue:

“Artículo 12-A.-

- (a) Los siguientes términos utilizados en este Artículo tienen los siguientes significados:
- (1) “Arbitrio del Petróleo de la Autoridad” tendrá el significado provisto en la Sección (b)(2)(A) de este Artículo.
  - (2) “BANs de la Autoridad” significa las Notas en Anticipación de Bonos 2013A de la Autoridad, emitidas el 29 de agosto de 2013, según enmendada y suplementada.
  - (3) “Código” significa el Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico aprobado mediante la Ley 1-2011, según enmendada.
  - (4) “Fecha de Efectividad” significa la fecha en que se cumplan los siguientes dos requisitos: (i) se hayan liberado todos los gravámenes sobre ingresos, impuestos y derechos asignados a la Autoridad, incluyendo aquellos asignados bajo las Leyes 30 y 31 del 2013, concedidos para colateralizar los BANs de la Autoridad (como consecuencia del pago de dichos BANs o con el consentimiento de los tenedores de dichos BANs) y cualquier deuda pendiente de pago por la Autoridad al Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, y (ii) todos los préstamos y obligaciones que la Autoridad tiene con el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico y los BANs de la Autoridad hayan sido repagados o transferidos de la Autoridad a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura; disponiéndose que no será necesario transferir todos dichos préstamos y obligaciones si así lo acuerda la Autoridad y los tenedores de bonos que representen una mayoría del principal agregado de los bonos “senior” en circulación bajo la Resolución del 98 y conforme a las disposiciones de dicha resolución. El Presidente del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico certificará la fecha en que se hayan cumplido los requisitos incluidos en los incisos (i) y (ii) y dicha certificación se radicará en la secretaría de cada uno de los cuerpos de la Asamblea Legislativa y se publicará en la página de Internet del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico.
  - (5) “Ingreso Gravado” significa los ingresos, impuestos y derechos pignorados bajo la Sección (b)(1), (b)(2) y (b)(3) de este Artículo 12A.

- (6) “Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad” significa el Arbitrio del Petróleo de la Autoridad y cualquier otro recaudo bruto por concepto de un arbitrio sobre petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos sujeto al gravamen establecido por la Sección (b)(3) de este Artículo 12A.
  - (7) “Resolución del 68” significa la Resolución 68-18, aprobada por la Autoridad el 13 de junio de 1968, según suplementada y enmendada.
  - (8) “Resolución del 98” significa la Resolución 98-06, aprobada por la Autoridad el 26 de febrero de 1998, según suplementada y enmendada.
- (b) Efectivo en y después de la Fecha de Efectividad, por este medio se crean y otorgan gravámenes y prendas sobre los Ingresos Gravados a favor de y para beneficio de los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 68, y la Resolución del 98, según se detallan a continuación:
- (1) en el caso de los tenedores de bonos emitidos bajo la Resolución del 68:
    - (A) los recaudos brutos del arbitrio de \$0.16 por galón de gasolina y el arbitrio de \$0.04 por galón de “gas oil” y diesel impuesto por el Estado Libre Asociado y asignado a la Autoridad (después de cualquier deducción por cantidades reembolsables bajo las disposiciones de las Secciones 3030.19 y 3030.20) bajo la Sección 3020.06 del Código, y
    - (B) los recaudos brutos derivados de los derechos anuales por licencias de vehículos de motor de \$15 por vehículo impuestos por el Estado Libre Asociado y asignado a la Autoridad por la Ley Núm. 9 de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, aprobada el 12 de agosto de 1982;
  - (2) en el caso de los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 98:
    - (A) los recaudos brutos del arbitrio sobre petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos, por la cantidad de \$6.00 por barril o fracción, impuesto por la Sección 3020.07 del Código y asignados a la Autoridad por la Sección 3060.11 del Código (el Arbitrio del Petróleo de la Autoridad); y
    - (B) los impuestos y derechos identificados en la sección b(1) que estén disponibles y colateralicen los bonos emitidos bajo la Resolución del 98, conforme a sus propios términos, después de la aplicación de dichos ingresos conforme con la Resolución del 68; y
    - (C) los derechos de licencia de vehículos en efecto a la fecha de aprobación de esta Ley impuestos por el Estado Libre Asociado bajo las Secciones 23.01 y 23.02 de la Ley 22-2000, según enmendada por la Ley 30-2013 de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, también conocida como la “Ley de Vehículos y Tránsito”, y asignados a la Autoridad de Carreteras y Transportación bajo la Ley 30-2013; y
    - (D) todos los arbitrios sobre cigarrillos, hasta \$20 millones por año fiscal, impuestos por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y asignados a la Autoridad por la Ley 31-2013 de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico.
  - (3) en el caso de los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 68 y la Resolución del 98, todos los otros ingresos, impuestos y derechos que en el

futuro se le asignen a la Autoridad si esta en cualquier momento llegara a constituir una prenda sobre dichas cantidades para colateralizar cualquier deuda u obligación, en cuyo caso se establecerá una prenda de primer rango sobre dichos ingresos, impuestos y derechos para colateralizar el pago de principal e intereses de los bonos emitidos bajo (A) la Resolución del 68, si dichos otros ingresos, impuestos y derechos son del tipo incluidos en la sección b(1) de este Artículo, bajo el entendido que dichos ingresos, impuestos y derechos estarán disponibles a y colateralizarán los bonos emitidos bajo la Resolución del 98, conforme a sus disposiciones, después de la aplicación de dichos ingresos, impuestos y derechos conforme la Resolución del 68, y (B) bajo la Resolución del 98 en el caso de todo otro tipo de ingreso, impuesto y derecho. Si la Autoridad no llegara a constituir un gravamen sobre dichos ingresos, impuestos y derechos que sean asignados en el futuro a la Autoridad a favor de alguna parte, entonces podrá utilizar dichos ingresos para cualquier propósito permitido.

- (c) Sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, los gravámenes que se conceden mediante la Sección (b) de este Artículo constituirán una prenda en primer rango contra dichos Ingresos Gravados, y podrán ser exigible por tenedores de bonos y aseguradoras de bonos emitidos bajo la Resolución del 68 y la Resolución del 98, respectivamente. Se considerará que la Autoridad ha asignado y pignorado su derecho, título e interés a y en los Ingresos Gravados para colateralizar dichos bonos y en beneficio de los tenedores y aseguradores de los mismos y tomará todas las acciones necesarias para documentar y hacer efectivo dicha cesión y prenda. La concesión del gravamen en primer rango provisto por la Sección (b) de este Artículo será un gravamen estatutario (y no un acuerdo de gravamen mobiliario) efectivo mediante operación de ley y no requerirá un acuerdo de gravamen mobiliario para ser efectivo.
- (d) Los gravámenes en primer rango que se conceden mediante la Sección (b) de este Artículo y los otros gravámenes concedidos por la Autoridad para colateralizar cualquiera de sus obligaciones serán válidos y vinculantes sin necesidad de un documento público o notariado. Los Ingresos Gravados y otros ingresos pignorados estarán sujetos a los gravámenes y prendas dispuestos en la Sección (b) de este Artículo sin necesidad de hacer la entrega física de dichos ingresos, impuestos y derecho o acto adicional, inscripción o perfección de cualquier naturaleza, y, sujeto sólo a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, dichos gravámenes serán válidos y vinculantes contra todas las partes que tengan reclamaciones de cualquier naturaleza extracontractual, contractual o de cualquier otra naturaleza contra la Autoridad o el Estado Libre Asociado, independientemente de si dichas partes tienen notificación del mismo.
- (e) Independientemente de cualquier ley en contrario, efectivo en y después de la Fecha de Efectividad, la tarifa o cantidad de los ingresos, impuestos y derechos establecidos para el recaudo de los Ingresos Gravados no será reducida o eliminada, ni dichos ingresos transferidos a una entidad que no sea la Autoridad, y el Estado Libre Asociado de Puerto Rico por este medio acuerda para el beneficio de los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 68 y la Resolución del 98 a no reducir, eliminar o transferir dichos ingresos, impuestos y derechos. Para propósitos de

- aclaración, el convenio provisto en esta sección no será aplicable al arbitrio que se impone por la Sección 3020.07A y 3020.07B de la Ley 1-2011, según enmendada.
- (f) El Estado Libre Asociado de Puerto Rico acuerda a no tomar acción alguna que impugnaría, debilitaría, disminuiría o afectaría adversamente los gravámenes creados mediante este Ley.
  - (g) Sujeto a las disposiciones de la Resolución del 68 y la Resolución del 98, según sea acuerdos del Estado Libre Asociado dispuestos en las Secciones (e) y (f) de este Artículo 12A son para beneficio de (1) los titulares y aseguradores de los bonos emitidos por la Autoridad bajo la Resolución del 68 y podrán ser exigidos por tenedores de bonos que tengan una mayoría del principal agregado de dichos bonos en circulación bajo la Resolución del 68, y conforme a sus disposiciones, y (2) los titulares y aseguradores de los bonos emitidos por la Autoridad bajo la Resolución del 98 y podrán ser exigidos por tenedores de bonos que tengan una mayoría del principal agregado de dichos bonos en circulación bajo la Resolución del 98, y conforme a sus mismos términos.
  - (h) El Secretario establecerá un mecanismo de pago mediante el cual cualquier Ingreso Gravado (excepto los Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad, para los cuales se establecerá un mecanismo de pago según dispone la Sección 3060.11(G) del Código) sea pagado, tan pronto sea razonablemente práctico luego de ser recaudado por el Estado Libre Asociado y/o el Secretario o sus agentes autorizados directamente al fiduciario o representante de los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 68 o la Resolución del 98, y dicho mecanismo será efectivo en la Fecha de Efectividad, excepto en la medida que esta obligación sea alterada bajo un acuerdo entre la Autoridad y los tenedores de bonos que tengan una mayoría del principal agregado de dichos bonos en circulación bajo la Resolución del 98, y conforme a sus mismos términos.
  - (i) Aunque sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, los Ingresos Gravados que colateralizan los bonos emitido bajo la Resolución del 68 y la Resolución del 98 son contribuciones impuestas por el Estado Libre Asociado y asignados a la Autoridad para financiar las facilidades de transportación y tráfico y sistemas.”

Artículo 4-2.02-Se añade un nuevo Artículo 34 a la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, para que lea como sigue:

“Artículo 34-Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura.

- (a) Los siguientes términos utilizados en este Artículo tienen los siguientes significados:
  - “Bonos de Refinanciamiento” significa los bonos emitidos por la Autoridad con el propósito de repagar todo o parte de la Deuda Transferida.
  - “Deuda Transferida” significa la deuda de la Autoridad de Carreteras y Transportación incurrida en o antes del 30 de junio de 2015 y que haya sido designada por la Autoridad como “Deuda Transferida”.
  - “Ingresos Pignorados” significa los arbitrios, derechos e impuestos que se le ceden a la Autoridad bajo las disposiciones de las Sección 3060.11A de la Ley 1-2011, según enmendada.

“Obligación Colateralizada” significa cualquier, bono, pagaré u otra obligación de la Autoridad pagadera de o respaldada por los Ingresos Pignorados, incluyendo los Bonos de Refinanciamiento.

- (b) Por la presente se crea un fondo especial, que será un fondo a ser mantenido en fideicomiso, designado el “Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura”. El fondo especial podrá consistir en una o más cuentas bancarias mantenidas en fideicomiso. Los dineros depositados en dicho Fondo Especial, incluyendo los Ingresos Pignorados, se utilizarán por la Autoridad para (i) repagar (a) la Deuda Transferida, (b) los Bonos de Refinanciamiento, (c) cualquier Obligación Colateralizada, y (d) cualquier otra deuda incurrida por la Autoridad para refinanciar la Deuda Transferida; y (ii) cualquier otro propósito autorizado por esta Ley o por la Sección 3060.11A de la Ley 1-2011, según enmendada.
- (c) No obstante cualquier otra disposición de ley, incluyendo la Ley 24-2014, pero sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, el Fondo Especial creado bajo el inciso (b) anterior y los Ingresos Pignorados serán propiedad de la Autoridad. Los Ingresos Pignorados serán depositados por el Departamento de Hacienda de Puerto Rico, por su agente autorizado o por otra instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, (i) antes de que se emitan los Bonos de Refinanciamiento y cualquier otra Obligación Colateralizada, en el Fondo Especial con una institución financiera la cual mantendrá los fondos en fideicomiso para ser usados por la Autoridad conforme a las disposiciones de esta Ley; (ii) una vez se emitan los Bonos de Refinanciamiento, con la institución financiera que esté actuando como fiduciario (trustee) o representante de los tenedores de dichos bonos, en una cuenta para beneficio de los tenedores de dichos bonos (y otros bonos emitidos bajo el mismo acuerdo con dicho fiduciario o representante); (iii) luego del repago de los Bonos de Refinanciamiento o en caso de que no se emitan dichos bonos pero se emitan otras Obligaciones Colateralizadas, con la institución financiera que esté actuando como fiduciario o representante de cualquier otra Obligación Colateralizada; o (iv) luego del repago de todas las Obligaciones Colateralizadas, en el Fondo Especial con una institución financiera en fideicomiso para ser usados conforme las disposiciones de esta Ley. En la medida en que el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico u otra instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico obtenga la posesión de (i) los recaudos del arbitrio impuesto por la Sección 3020.07A de la Ley 1-2011, según enmendada, antes de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) o (ii) cualesquiera Ingresos Pignorados después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) pero antes que los Bonos de Refinanciamiento u otras Obligaciones Colateralizadas hayan sido pagadas en su totalidad, el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico o dicha instrumentalidad gubernamental poseerá dichas cantidades en fideicomiso y transferirá dichos recaudos o Ingresos Pignorados (i) al Fondo Especial en la institución financiera designada por la Autoridad si dicha posesión ocurre antes de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley

Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), o (ii) al fiduciario o representante de los tenedores de los Bonos de Refinanciamiento u otra Obligación Colateralizada si dicha posesión ocurre después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) y si dichas cantidades han sido pignoras para garantizar la emisión de dicha deuda de la Autoridad, en cada caso libre de cualquier gravamen o derecho de compensación del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico o de dicha otra instrumentalidad gubernamental, y dichas cantidades serán utilizadas exclusivamente según se dispone en esta Ley y en la Sección 3060.11A de la Ley 1-2011, según enmendada.

- (d) Los Ingresos Pignorados quedan por virtud de esta Ley pignorados para garantizar el pago de (i) la Deuda Transferida, (ii) los Bonos de Refinanciamiento y (iii) cualquier Obligación Colateralizada; disponiéndose, que dicha pignoración será efectiva en y después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley). Dicha pignoración constituirá un gravamen válido y exigible por tenedores de bonos y aseguradoras de los bonos, si alguna, sin la necesidad que se otorgue documento adicional alguno, o de que se radique una declaración de financiamiento u otro documento bajo la “Ley de Transacciones Comerciales” o bajo ninguna otra ley en el Departamento de Estado u otra oficina gubernamental. Los Ingresos Pignorados, incluyendo aquellos recibidos con posterioridad a la emisión de los Bonos de Refinanciamiento o de cualquier Obligación Colateralizada, quedaran sujetos a dicho gravamen automáticamente, sin la necesidad de que dichos Ingresos Pignorados estén en posesión del fiduciario o representante de dichos Bonos u otra Obligación Colateralizada. Dicho gravamen estará sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, y, sujeto a dichas disposiciones, dicho gravamen prevalecerá contra cualquier otra persona o entidad que tenga alguna reclamación, ya sea contractual, en daños o por cualquier razón, contra la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura, o contra la Autoridad de Carreteras y Transportación, o contra cualquier otra persona o entidad, tenga o no dicha persona o entidad conocimiento de dicho gravamen. No obstante lo anterior, los Ingresos Pignorados que sean recibidos por la Autoridad antes de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) serán utilizados por la Autoridad sólo para cubrir deudas, obligaciones y/o gastos operacionales de la Autoridad de Carreteras y Transportación o para pagar intereses sobre y principal de los BANs de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley); disponiéndose, que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico ni la Autoridad tendrán obligación alguna de utilizar los Ingresos Pignorados para cubrir deudas, obligaciones y/o gastos operacionales de la Autoridad de Carreteras y Transportación o para pagar intereses sobre y principal de los BANs de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) después del 30 de septiembre de 2015.
- (e) Los Ingresos Pignorados y otros dineros depositados o a ser depositados en dicho Fondo Especial solamente podrán utilizarse para el pago de intereses y para la



amortización de la deuda pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, según dispone la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, en la medida que los demás recursos disponibles mencionados en dicha Sección no sean suficientes para tales propósitos.

- (f) No obstante cualquier otra disposición de ley, incluyendo los Artículos 1242 al 1251 del Código Civil de Puerto Rico, la cesión a la Autoridad de los Ingresos Pignorados no podrá ser revocada o rescindida mientras los Bonos de Refinanciamiento, cualquier Obligación Colateralizada o cualquier otros bonos, pagarés u otras obligaciones de dicha Autoridad respaldados por dichos Ingresos Pignorados no hayan sido pagados en su totalidad, y ninguna persona podrá instar una acción reclamando dicha revocación o rescisión.
- (g) El Estado Libre Asociado de Puerto Rico por la presente acuerda y se compromete con cualquier persona o con cualquier agencia de los Estados Unidos de América o de cualquier estado o Gobierno de Puerto Rico, que suscriban, adquieran o aseguren los Bonos de Refinanciamiento o cualquier otra Obligación Colateralizada de la Autoridad para el pago de los cuales los Ingresos Pignorados se hayan comprometido, a no eliminar o reducir los tipos fijados del arbitrio sobre el uso del petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07A de la Ley 1-2011; disponiéndose que este compromiso no precluirá que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, mediante enmienda a la ley, sustituya los Ingresos Pignorados con otros ingresos de igual o mayor cantidad y con igual o mejor calidad como fuente de pago para los Bonos de Refinanciamiento u otras Obligaciones Colateralizadas, siempre y cuando dicha sustitución cumpla con los requisitos que se establezcan en la documentación de dichos Bonos de Refinanciamiento u otras Obligaciones Colateralizadas.
- (h) El Estado Libre Asociado de Puerto Rico por la presente garantiza el pago del principal y de los intereses sobre Bonos de Refinanciamiento y cualquier Obligación Colateralizada a ser emitidas de tiempo en tiempo cuyo principal agregado en la fecha de emisión no exceda de \$2,950,000,000 y cuyo vencimiento no exceda de treinta (30) años a partir de la fecha o fechas de su emisión. Los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas a los cuales esta garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico será de aplicación serán aquellos que el Secretario de Hacienda y el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico especifiquen, y una declaración de dicha garantía se expondrá en la faz de tales Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas. Se autoriza al Secretario de Hacienda, con el asesoramiento del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, a establecer en casos particulares, términos y condiciones especiales bajo los cuales los tenedores de los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas garantizadas bajo esta Ley, tendrán derecho a reclamar bajo la garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. De establecer el Secretario de Hacienda términos y condiciones especiales, los mismos estarán contenidos en un documento de garantía otorgado por el Secretario de Hacienda. Sujeto a los términos y condiciones especiales, si algunos, negociados por el Secretario de Hacienda con relación a la garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que estén contenidos en un documento de garantía otorgado por el Secretario de Hacienda, si en cualquier

momento los Ingresos Pignorados no fueren suficientes para el pago de dicho principal e intereses a su vencimiento, el Secretario de Hacienda retirará de cualesquiera fondos disponibles del Tesoro de Puerto Rico aquellas sumas que sean necesarias para cubrir la deficiencia en la cantidad requerida para el pago de dicho principal e intereses y ordenará que las sumas así retiradas sean aplicadas a tal pago. Para efectuar tales pagos la buena fe y el crédito del Estado Libre Asociado de Puerto Rico quedan por la presente empeñados.

- (i) Se autoriza al Secretario de Hacienda a incluir en cualquier contrato, acuerdo de compra u otro acuerdo de financiamiento relacionado a los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas, incluyendo en cualquier garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, si alguna, aquellos otros términos y condiciones que él o ella estime necesarios y convenientes para la venta por la Autoridad de dichos Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas, incluyendo consentir en nombre del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, con el consentimiento escrito del Secretario de Justicia, a (i) que cualquier contrato, acuerdo de compra u otro acuerdo de financiamiento relacionado con los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas, incluyendo la garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, si alguna, se rijan por las leyes del Estado de Nueva York, (ii) someterse a la jurisdicción de cualquier tribunal estatal o federal ubicado en el Condado de Manhattan, Ciudad de Nueva York, Nueva York, en caso de alguna demanda en relación con estos Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas o cualquier acuerdo relacionado con los mismos, incluyendo dicha garantía, si alguna, y (iii) renunciar a la inmunidad soberana que pueda tener el Estado Libre Asociado de Puerto Rico de cualquier demanda u otro procedimiento legal relacionado con los mismos. No obstante lo anterior, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico no podrá renunciar a su inmunidad soberana respecto a cualquier embargo o ejecución de propiedad pública localizada en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Cualquier renuncia a la inmunidad soberana con respecto a cualquier acuerdo relacionado con los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas se limita expresamente a los procedimientos legales relacionados con estos Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas o cualquier acuerdo relacionados con los mismos, y, en ningún caso, la renuncia constituirá (i) una renuncia general del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de su inmunidad soberana, o (ii) una renuncia a su inmunidad soberana con respecto a procedimientos jurídicos no relacionados con los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas emitidos bajo las disposiciones de esta Ley o de cualquier acuerdo relacionado con los mismos.
- (j) Informes a la Asamblea Legislativa.- En o antes del quinto día siguiente a cualquier emisión relacionada a los Bonos de Refinanciamiento y Obligaciones Colateralizadas, el Secretario de Hacienda y el Presidente del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico radicarán un informe conjunto ante la Secretaría de cada Cuerpo de la Asamblea Legislativa en el cual expondrán los detalles de la transacción realizada y el uso particular que se le dará al producto de la venta de dichos bonos. Igualmente dicho informe deberá contener el balance de los fondos y las cantidades recaudadas productos de los impuestos aquí establecidos. Cualquier modificación que se contemple efectuar respecto a un asunto notificado en dicho Informe deberá ser

anunciada con anterioridad a su realización mediante la radicación de un Informe Enmendado por parte del Secretario de Hacienda y el Presidente del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico.

Artículo ~~5~~-2.03-Se reenumera al actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada.

Artículo ~~6~~-2.04-Se enmienda la Sección 3020.01 de la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”, para que lea como sigue:

“Sección 3020.01 - Disposición Impositiva General sobre Artículos

Se impondrá, cobrará, y pagará, a los tipos establecidos en las Secciones 3020.02 a 3020.07A, inclusive, de este Subtítulo un arbitrio sobre el cemento fabricado localmente o introducido en Puerto Rico, el azúcar, productos plásticos, la introducción o fabricación de cigarrillos, la gasolina, el combustible de aviación, el “gas oil” o “diesel oil”, el petróleo crudo, los productos parcialmente elaborados y terminados derivados de petróleo, así como sobre cualquier otra mezcla de hidrocarburos, y los vehículos de motor. El arbitrio fijado regirá si el artículo ha sido introducido, vendido, consumido, usado, traspasado o adquirido en Puerto Rico y, se pagará una sola vez, en el tiempo y en la forma especificada en el Capítulo 6 de este Subtítulo. La aplicación del impuesto estará sujeta a las exenciones concedidas en el Capítulo 3 de este Subtítulo.”

Artículo ~~7~~-2.05-Se enmiendan los apartados (a) e (i), se eliminan los apartados (f) y (g) y se reenumeran los incisos (h), (i), (j), (k), (l), (m) y (n) como (f), (g), (h), (i), (j), (k), y (l) de la Sección 3020.07 de la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”, para que lea como sigue:

“Sección 3020.07.-Petróleo Crudo, Productos Parcialmente Elaborados y Productos Terminados Derivados del Petróleo y Cualquier otra Mezcla de Hidrocarburos

- (a) (i) Además de cualquier otro arbitrio fijado en este Subtítulo, se impondrá, cobrará y pagará un arbitrio por el uso en Puerto Rico de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos de \$9.25 por Barril o fracción.
- (ii) El arbitrio provisto en el apartado (a)(i) de esta Sección se reducirá por \$3.25, o sea, de \$9.25 a \$6.00 por Barril o fracción, en la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), ~~el pero no antes del~~ 15 de marzo de 2015.

(b) ...

...

(f) El arbitrio estará sujeto a un ajuste por inflación más un margen de uno punto cinco por ciento (1.5%) anual. El ajuste será efectivo cada cuatro años a partir del 1 de julio de 2013 basado en el comportamiento anual promedio del Índice de Precios del Consumidor más un margen de 1.5% cada año, siendo el primer ajuste efectivo el 1 de julio de 2017. Cada ajuste por inflación a efectuarse cada cuatro años tomará en consideración: (i) el efecto anual del ajuste por inflación más el margen de 1.5% anual de forma compuesta anualmente por el periodo de cuatro años; y (ii) la cantidad ajustada en el periodo de cuatro años anterior.

~~(g) Se entenderá por “Índice de Precios del Consumidor” para efectos de esta sección, el índice denominado como el “United States City Averages for all Urban Consumers, All Items” publicado por el Bureau of Labor Statistics del Departamento del Trabajo de los Estados Unidos de América, disponiéndose que de descontinuarse de publicar este índice por el Bureau of Labor Statistics del Departamento del Trabajo de los Estados Unidos de América, se entenderá que “Índice de Precios del Consumidor” para efectos de esta sección será otro índice que lo sustituya o remplace.~~

~~(h) (f) ...~~

~~(i) (g)~~ Exenciones.- El impuesto fijado en esta sección no aplicará al:

- (1) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni a cualquier otra mezcla de hidrocarburos (incluyendo el gas natural) utilizados para la generación de electricidad por:
  - (A) la Autoridad de Energía Eléctrica, o
  - (B) cualquier planta co-generadora con relación únicamente a aquella porción de gas natural utilizado para generar electricidad que se le venda a la Autoridad de Energía Eléctrica o cualquier entidad sucesora.

(2) ...

~~(j) (h) ...~~

~~(k) (j) ...~~

~~(l) (j) ...~~

~~(m) (k) ...~~

~~(n) (l) ...”.~~

Artículo ~~8-2.06~~-Se añade una nueva Sección 3020.07A a la Ley 1-2011, según enmendada, para que lea como sigue:

“Sección 3020.07A.—Arbitrio sobre Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos dedicado a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura

- (a) (i) Además del arbitrio fijado en la Sección 3020.07 y 3020.07B de este Subtítulo por el uso en Puerto Rico de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos, se impondrá, cobrará y pagará un arbitrio adicional por el uso en Puerto Rico de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos de ~~\$6.25~~ \$5.00 por Barril o fracción.
- (ii) El arbitrio provisto en el apartado (a)(i) de esta Sección incrementará por \$3.25, o sea, de ~~\$\$6.25~~ \$5.00 a ~~\$9.50~~ \$8.25 por Barril o fracción, en la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), ~~el pero no antes del~~ antes del 15 de marzo de 2015.
- (b) En el caso de refinerías o petroquímicas, si como parte del proceso de refinación de petróleo se obtiene una ganancia en volumen del producto final, dicha ganancia estará sujeta al impuesto establecido bajo esta sección.

- (c) A los fines de esta sección, el término “uso” incluirá la introducción, uso, consumo, venta, adquisición y traspaso en Puerto Rico del petróleo crudo o productos de petróleo gravados en esta sección.
- (d) El impuesto de todas las transacciones y trasiegos de los combustibles gravados en esta sección será computado a base de una temperatura corregida de 60 grados Fahrenheit (F).
- (e) El volumen de combustible sujeto al pago de arbitrios será el total de barriles despachados desde los tanques del proveedor a los tanques del importador, distribuidor o fabricante local, según sea el caso, y así lo evidencien las medidas tomadas y certificadas por el inspector autorizado por Aduana Federal y el Departamento de Asuntos al Consumidor, antes y después del comienzo del trasiego.
- ~~(f) El arbitrio estará sujeto a un ajuste por inflación más un margen de uno punto cinco (1.5) por ciento anual. El ajuste será efectivo cada cuatro años a partir del 1 de julio de 2013 basado en el comportamiento anual promedio del Índice de Precios del Consumidor más un margen de uno punto cinco (1.5) por ciento cada año, siendo el primer ajuste efectivo el 1 de julio de 2017. Cada ajuste por inflación a efectuarse cada cuatro años tomará en consideración: (i) el efecto anual del ajuste por inflación más el margen de uno punto cinco (1.5) por ciento anual de forma compuesta anualmente por el periodo de cuatro años; y (ii) la cantidad ajustada en el periodo de cuatro años anterior.~~
- ~~(g) Se entenderá por “Índice de Precios del Consumidor” para efectos de esta sección, el índice denominado como el “United States City Averages for all Urban Consumers, All Items” publicado por el Bureau of Labor Statistics del Departamento del Trabajo de los Estados Unidos de América, disponiéndose que de descontinuarse la publicación de este índice por el Bureau of Labor Statistics del Departamento del Trabajo de los Estados Unidos de América, se entenderá que “Índice de Precios del Consumidor” para efectos de esta sección será otro índice que lo sustituya o reemplace.~~
- ~~(h)~~ (f) Las disposiciones del Capítulo 3 de este Subtítulo no aplicarán a esta sección, excepto por lo dispuesto en las Secciones 3030.01 y 3030.02.
- (i) (g) Exenciones.— El impuesto fijado en esta sección no aplicará al:
  - (1) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni a cualquier otra mezcla de hidrocarburos (incluyendo el gas natural) utilizados para generación de electricidad por:
    - (A) la Autoridad de Energía Eléctrica, cualquier entidad sucesora o cualquier entidad que opere facilidades de la Autoridad de Energía Eléctrica o su sucesora o
    - (B) cualquier planta co-generadora con relación únicamente a aquella porción del gas natural utilizado para generar electricidad que se le venda a la Autoridad de Energía Eléctrica o cualquier entidad sucesora.
  - (2) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o cualquier otra mezcla de hidrocarburos que sean exportados de Puerto Rico.

- (3) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o a cualquier otra mezcla de hidrocarburos importados o vendidos localmente a las agencias e instrumentalidades del gobierno federal.
- (4) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados por las refinerías o petroquímicas locales en el proceso de refinación de petróleo, ya sea en merma de materia prima utilizada en la producción (plant loss) o en gastos de combustibles (refinery fuel). En el caso de las refinerías que usen petróleo crudo, esta exención nunca excederá, individual o en conjunto, del seis por ciento (6%) comprobado del total de los productos de petróleo utilizados en el proceso de refinación. En el caso de las petroquímicas la exención podrá exceder del seis por ciento (6%), pero para ello el peticionario deberá someter al Secretario la evidencia que justifique una exención mayor y el Secretario determinará el monto de la exención evaluando la evidencia sometida y cualquier otra información pertinente.
- (5) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizada en la elaboración de artículos que luego de terminados no se identifiquen como productos de petróleo gravados por esta parte. Toda persona cubierta por esta exención deberá tener el reconocimiento y autorización previa del Secretario.
- (6) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados como lubricantes o combustible en la propulsión de naves aéreas y marítimas en sus viajes por aire y por mar entre Puerto Rico y otros lugares.
- (7) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni tampoco a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados como lubricantes o combustible en la generación de vapor para el cocimiento, enlatado y esterilización de materia prima proveniente de la pesca industrial.
- (8) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo, ni tampoco a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados por embarcaciones que prestan servicio de remolque y/o de servido de combustible a barcos de carga, barcos cruceros y/o cualquier otra embarcación que requiera estos servicios, ya sea en aguas territoriales o fuera de éstas.
- ~~(9) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo, ni tampoco a cualquier otra mezcla de hidrocarburos, sujetos al arbitrio sobre el "diesel oil" establecido en el apartado (a)(3) de la Sección 3020.06; disponiéndose, que en y después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según~~

~~enmendada por esta Ley), esta exención no será aplicable al incremento de \$3.25 establecido en el apartado (a)(ii) de esta Sección 3020.07A por lo que dichos artículos sujetos también al arbitrio sobre el “diesel oil” estarán sujetos a un arbitrio de solo \$3.25 bajo esta Sección 3020.07A.~~

- ~~(j)~~ (h) Los artículos, incluyendo el petróleo crudo, los productos parcialmente elaborados o los productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos, sujetos a las disposiciones de esta sección estarán exentos de los impuestos de venta y uso establecidos en el Subtítulo D.
- ~~(k)~~ (i) Tiempo de pago.— El impuesto se pagará de conformidad a la Sección 3060.01 del Capítulo 6 de este Subtítulo, excepto en el caso de fabricantes locales, que se pagará según las disposiciones de la Sección 3060.02.
- ~~(l)~~ (j) Reintegro por exenciones.— En los casos de las refinerías o petroquímicas el Secretario acreditará o reintegrará los arbitrios pagados al erario si la persona exenta demuestra, a satisfacción del Secretario que tiene derecho a disfrutar de una (1) o más de las exenciones establecidas en esta sección. En tales casos el crédito o reintegro estará limitado a:
  - (1) La persona exenta cuando ésta haya pagado directamente el impuesto.
  - (2) La persona exenta previa aquiescencia a ello de parte de la persona que pagó el impuesto.
  - (3) La persona que después de pagar el impuesto no lo haya transferido en todo o en parte en el precio de venta facturado a la persona exenta.
- ~~(m)~~ (k) Monto de la fianza.— La fianza o endoso a una fianza existente, si alguna, será equivalente al promedio de los impuestos que se paguen en treinta (30) días a favor del Secretario para garantizar el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta sección.
- ~~(n)~~ (l) El Secretario requerirá un inventario mensual realizado bajo el método FIFO (First-In First-Out) de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados, para las transacciones relacionadas con el pago de impuestos, la toma de créditos y los reintegros que proceden, a tenor con lo dispuesto en esta sección.”

Artículo 2.07-Se añade una nueva Sección 3020.07B a la Ley Núm. 1-2011, según enmendada, que leerá como sigue:

- “Sección 3020.07B - Arbitrio sobre Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos dedicado a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico
- (a) Además de los arbitrios fijados en las Secciones 3020.07 y 3020.07A de este Subtítulo por el uso en Puerto Rico de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos, se impondrá, cobrará y pagará un arbitrio adicional por el uso en Puerto Rico de petróleo crudo, de productos parcialmente elaborados o de productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos de \$1.25 por Barril o fracción.
  - (b) En el caso de refinerías o petroquímicas, si como parte del proceso de refinación de petróleo se obtiene una ganancia en volumen del producto final, dicha ganancia estará sujeta al impuesto establecido bajo esta sección.

- (c) A los fines de esta sección, el término “uso” incluirá la introducción, uso, consumo, venta, adquisición y traspaso en Puerto Rico del petróleo crudo o productos de petróleo gravados en esta sección.
- (d) El impuesto de todas las transacciones y trasiegos de los combustibles gravados en esta sección será computado a base de una temperatura corregida de 60 grados Fahrenheit (F).
- (e) El volumen de combustible sujeto al pago de arbitrios será el total de barriles despachados desde los tanques del proveedor a los tanques del importador, distribuidor o fabricante local, según sea el caso, y así lo evidencien las medidas tomadas y certificadas por el inspector autorizado por Aduana Federal y el Departamento de Asuntos al Consumidor, antes y después del comienzo del trasiego.
- (f) Las disposiciones del Capítulo 3 de este Subtítulo no aplicarán a esta sección, excepto por lo dispuesto en las Secciones 3030.01 y 3030.02.
- (g) Exenciones.— El impuesto fijado en esta sección no aplicará al:
  - (1) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni a cualquier otra mezcla de hidrocarburos (incluyendo el gas natural) utilizados para generación de electricidad por:
    - (A) la Autoridad de Energía Eléctrica, cualquier entidad sucesora o cualquier entidad que opere facilidades de la Autoridad de Energía Eléctrica o su sucesora o
    - (B) cualquier planta co-generadora con relación únicamente a aquella porción del gas natural utilizado para generar electricidad que se le venda a la Autoridad de Energía Eléctrica o cualquier entidad sucesora.
  - (2) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o cualquier otra mezcla de hidrocarburos que sean exportados de Puerto Rico.
  - (3) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o a cualquier otra mezcla de hidrocarburos importados o vendidos localmente a las agencias e instrumentalidades del gobierno federal.
  - (4) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados por las refinerías o petroquímicas locales en el proceso de refinación de petróleo, ya sea en merma de materia prima utilizada en la producción (plant loss) o en gastos de combustibles (refinery fuel). En el caso de las refinerías que usen petróleo crudo, esta exención nunca excederá, individual o en conjunto, del seis por ciento (6%) comprobado del total de los productos de petróleo utilizados en el proceso de refinación. En el caso de las petroquímicas la exención podrá exceder del seis por ciento (6%), pero para ello el peticionario deberá someter al Secretario la evidencia que justifique una exención mayor y el Secretario determinará el monto de la exención evaluando la evidencia sometida y cualquier otra información pertinente.
  - (5) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo o cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizada en la



- elaboración de artículos que luego de terminados no se identifiquen como productos de petróleo gravados por esta parte. Toda persona cubierta por esta exención deberá tener el reconocimiento y autorización previa del Secretario.
- (6) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados como lubricantes o combustible en la propulsión de naves aéreas y marítimas en sus viajes por aire y por mar entre Puerto Rico y otros lugares.
- (7) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, los productos terminados derivados del petróleo, ni tampoco a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados como lubricantes o combustible en la generación de vapor para el cocimiento, enlatado y esterilización de materia prima proveniente de la pesca industrial.
- (8) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo, ni tampoco a cualquier otra mezcla de hidrocarburos utilizados por embarcaciones que prestan servicio de remolque y/o de servicio de combustible a barcos de carga, barcos cruceros y/o cualquier otra embarcación que requiera estos servicios, ya sea en aguas territoriales o fuera de éstas.
- (h) Los artículos, incluyendo el petróleo crudo, los productos parcialmente elaborados o los productos terminados derivados del petróleo y de cualquier otra mezcla de hidrocarburos, sujetos a las disposiciones de esta sección estarán exentos de los impuestos de venta y uso establecidos en el Subtítulo D.
- (i) Tiempo de pago.— El impuesto se pagará de conformidad a la Sección 3060.01 del Capítulo 6 de este Subtítulo, excepto en el caso de fabricantes locales, que se pagará según las disposiciones de la Sección 3060.02.
- (j) Reintegro por exenciones.— En los casos de las refinerías o petroquímicas el Secretario acreditará o reintegrará los arbitrios pagados al erario si la persona exenta demuestra, a satisfacción del Secretario que tiene derecho a disfrutar de una (1) o más de las exenciones establecidas en esta sección. En tales casos el crédito o reintegro estará limitado a:
- (1) La persona exenta cuando ésta haya pagado directamente el impuesto.
- (2) La persona exenta previa aquiescencia a ello de parte de la persona que pagó el impuesto.
- (3) La persona que después de pagar el impuesto no lo haya transferido en todo o en parte en el precio de venta facturado a la persona exenta.
- (k) Monto de la fianza.— La fianza o endoso a una fianza existente, si alguna, será equivalente al promedio de los impuestos que se paguen en treinta (30) días a favor del Secretario para garantizar el fiel cumplimiento de las disposiciones de esta sección.
- (l) El Secretario requerirá un inventario mensual realizado bajo el método FIFO (First-In First-Out) de conformidad con los principios de contabilidad generalmente aceptados, para las transacciones relacionadas con el pago de impuestos, la toma de créditos y los reintegros que proceden, a tenor con lo dispuesto en esta sección.”

Artículo 9-2.08-Se enmienda la Sección 3060.11 de la Ley 1-2011, según enmendada, para que lea como sigue:

“Sección 3060.11.-Disposición de fondos

- (a) El producto de los impuestos y derechos de licencia recaudados por virtud de este Subtítulo ingresará en el Fondo General del Tesoro de Puerto Rico, excepto según se dispone a continuación y en la Sección 3060.11A:
  - (1) ...
    - (A) ...
    - (B) El Secretario pagará mensualmente la totalidad de los recaudos provenientes del arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07 de este subtítulo.
    - (C) ...
    - (D) ...
    - (E) En caso de que el monto del producto del impuesto sobre gasolina o “gas oil” o “diesel oil” fijados en la Sección 3020.06 de esta Ley o aquella cantidad de los arbitrios sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07 de esta Ley, asignados o que en el futuro se asignen a dicha Autoridad de Carreteras y Transportación, resulte ser en cualquier momento insuficiente para pagar el principal y los intereses de los bonos u otras obligaciones sobre dinero tomado a préstamo o emitida por dicha Autoridad de Carreteras y Transportación para pagar el costo de facilidades de tránsito y para el pago de las cuales el producto de dicho impuesto sobre gasolina o gas oil o diesel oil fijados en la Sección 3020.06 de esta Ley o aquella cantidad de arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07 de esta Ley haya sido pignorado y los fondos de la reserva de la Autoridad de Carreteras y Transportación para el pago de los requerimientos de la deuda se apliquen para cubrir la deficiencia en las cantidades que sean necesarias para hacer tales pagos, las cantidades de tal fondo de reserva usadas para cubrir dicha deficiencia serán reembolsadas a la Autoridad de Carreteras y Transportación del primer producto recibido en el próximo año fiscal o años fiscales subsiguientes por el Gobierno de Puerto Rico provenientes de: (1) cualesquiera otros impuestos que estén en vigor sobre cualquier otro combustible o medio de propulsión que se use, entre otros propósitos, para impulsar vehículos de carreteras, disponiéndose, que, para evitar dudas, el arbitrio impuesto por la Sección 3020.07A y 3020.07B de esta Ley no se considerará como un impuesto sobre combustibles o medios de propulsión para impulsar vehículos de carreteras; y (2) cualquier parte remanente del impuesto sobre gasolina y gas oil o diesel oil fijados en la Sección 3020.06 de esta Ley que estén en vigor. El producto de dichos otros

impuestos y la parte remanente del impuesto sobre gasolina y gas oil o diesel oil fijado en la Sección 3020.06 de esta Ley, que han de ser usados bajo las disposiciones de esta sección para reembolsar los fondos de la reserva para los requerimientos de la deuda, no se ingresarán en el Fondo General del Gobierno de Puerto Rico cuando se cobren, sino que serán ingresados en el depósito especial antes mencionado para beneficio de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y, sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, serán usados para reembolsar dicho fondo de reserva para el pago de los requerimientos de la deuda.

- (F) En caso de que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico utilice cantidad alguna del impuesto que se recaude sobre la gasolina, de los cuatro (4) centavos del impuesto sobre gas oil o diesel oil fijados en la Sección 3020.06, o de los arbitrios sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07 para el pago de intereses y amortización de la deuda pública según se establece en la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, las cantidades usadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización de la deuda pública serán reembolsadas a la Autoridad de Carreteras y Transportación de los recaudos recibidos por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el próximo año fiscal, o en caso de no ser posible tal reembolso en el próximo año fiscal, en los años fiscales subsiguientes, excepto aquellos recaudos que hayan sido comprometidos ~~con anterioridad a la efectividad de esta sección~~ para satisfacer cualquier obligación. El producto de dichos recaudos que han de ser usados bajo las disposiciones de esta sección para reembolsar a la Autoridad de Carreteras y Transportación las cantidades utilizadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización en la deuda pública, no se ingresarán en el Fondo General del Estado Libre Asociado de Puerto Rico cuando se cobren, sino que serán transferidos a la Autoridad de Carreteras y Transportación y, sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, serán usados para reembolsar dichas cantidades a la Autoridad de Carreteras y Transportación.
- (G) Independientemente de cualquier otra disposición legal, incluyendo la Ley 24-2014, pero sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, en o después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley, el depósito especial establecido en el apartado (a)(1) de esta Sección 3060.11 y los Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley

Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) serán propiedad de la Autoridad de Carreteras y Transportación para beneficio de los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 68 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) y la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), según aplique, y los Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) serán depositados, por el Departamento de Hacienda de Puerto Rico, su agente autorizado o cualquier otra instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que recaude el mismo, (i) con el agente fiscal bajo la Resolución del 68 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) y la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), según aplique; o (ii) después del repago completo de los bonos y obligaciones de la Autoridad de Carreteras y Transportación emitidos bajo la Resolución del 68 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) y la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), según aplique, con el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, para el beneficio de la Autoridad de Carreteras y Transportación. En la medida que en o después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico o cualquier otra instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico obtenga posesión de cualesquiera Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) u otras cantidades pignoradas para garantizar los bonos u otras obligaciones de la Autoridad de Carreteras y Transportación bajo la Resolución del 68 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) o la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), según aplique, antes de que dichos bonos u otras obligaciones hayan sido pagadas en su totalidad, el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico o dicha otra instrumentalidad gubernamental poseerá dichos Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según

enmendada por esta Ley) en fideicomiso para beneficio de la Autoridad de Carreteras y Transportación libre de cualquier gravamen a favor del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico o derecho de compensación, y transferirá dichas cantidades al agente fiscal o representante de los tenedores de los bonos y obligaciones de la Autoridad de Carreteras y Transportación emitidos bajo la Resolución del 68 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), en la medida dichas cantidades garantizan obligaciones bajo dicha resolución, y la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), en la medida dichas cantidades garantizan obligaciones bajo dicha resolución, para ser utilizados exclusivamente para el repago de obligaciones bajo la Resolución del 68 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) y la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), según aplique.

El Secretario está autorizado a establecer un mecanismo de cobro mediante el cual los Recaudos del Arbitrio del Petróleo de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) a ser depositados en el antes mencionado depósito especial sean pagados por el contribuyente directamente a la institución financiera que actúe como agente fiscal para los tenedores de los bonos emitidos bajo la Resolución del 98.

- (2) ...
- (3) ...
- (4) ...

~~(5) El monto del impuesto que se recaude sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo hasta treinta y seis (36) millones de dólares por año fiscal, a partir de la aprobación del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico, ingresarán en un depósito especial a favor de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico para sus fines y poderes corporativos. El ingreso de estos treinta y seis (36) millones de dólares por año fiscal al depósito especial a favor de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico está en tercera prioridad y subordinado al ingreso de los veinte (20) millones del monto del impuesto que se recaude sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo que ingrese al depósito especial a favor de la Autoridad de Carreteras y Transportación según se dispone en el párrafo (3) de este apartado y al de los diez (10) millones del monto del impuesto que se recaude sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo que ingrese al depósito especial a favor de la Autoridad Metropolitana de Autobuses según se dispone en el párrafo (4) de este apartado.~~

- (A) ~~El Secretario transferirá mensualmente o según lo acuerde con la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, las cantidades ingresadas en dicho depósito especial, deduciendo de las mismas las cantidades reembolsadas de acuerdo a las disposiciones de la Sección 3030.18 de este Subtítulo.~~
- (B) ~~El Secretario pagará los treinta y seis (36) millones de dólares por año fiscal provenientes del arbitrio sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo en aportaciones mensuales de hasta tres millones de dólares (\$3,000,000). Si en cualquier mes del año fiscal el recaudo por concepto de dicho arbitrio no es suficiente para cumplir con el pago de tres millones de dólares (\$3,000,000) mensuales aquí dispuesto, el Secretario pagará dicha deficiencia utilizando el exceso sobre los tres millones de dólares (\$3,000,000) que se haya recaudado por dicho arbitrio en meses anteriores o que se recaude en meses subsiguientes del mismo año fiscal.~~
- (C) ~~La transferencia del producto de la recaudación de dicho arbitrio a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico quedará sujeto a la disposición de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Gobierno de Puerto Rico. El producto de dicha recaudación solamente se usará para el pago de intereses y amortización de la deuda pública, según se establece en dicha Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, en la medida que los demás recursos disponibles mencionados en dicha sección no sean suficientes para tales fines. En caso de que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico utilice cantidad alguna de los arbitrios sobre el cigarrillo fijados en la Sección 3020.05 para el pago de intereses y amortización de la deuda pública según se establece en la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, las cantidades usadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización de la deuda pública serán reembolsadas a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico de los recaudos recibidos por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el próximo año fiscal, o en caso de no ser posible tal reembolso en el próximo año fiscal, en los años fiscales subsiguientes, excepto aquellos recaudos que hayan sido comprometidos con anterioridad a la efectividad de esta sección para satisfacer cualquier obligación. El producto de dichos recaudos que han de ser usados bajo las disposiciones de esta sección para reembolsar a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico las cantidades utilizadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización en la deuda pública, no se ingresarán en el Fondo General del Estado Libre Asociado de Puerto Rico cuando se cobren, sino que serán transferidos a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico y, sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, serán usados para reembolsar dichas cantidades a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico.~~

~~(D) Independientemente de cualquier disposición en contrario, la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico transferirá cualquier cantidad correspondiente al impuesto recaudado por virtud de la Sección 3020.05 para pagar cualquier deuda u obligación de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura respaldada por los impuestos recaudados por virtud de la Sección 3020.07A en la medida que los recaudos de dichos impuestos no sean suficientes para el repago de dichas deudas u obligaciones y la documentación relacionada a dicha deuda u obligación de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura así lo requiera.~~

El Secretario transferirá de tiempo en tiempo y según lo acuerde con la Autoridad, las cantidades ingresadas en el depósito especial, deduciendo de las mismas las cantidades reembolsables de acuerdo a las disposiciones de las Secciones 3030.19 y 3030.20 de este Subtítulo.”

Artículo ~~10-2.08~~-Se añade una nueva Sección 3060.11A a la Ley 1-2011, según enmendada, para que lea como sigue:

“Sección 3060.11A.—Disposición de Fondos a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura

- (a) El producto de los impuestos recaudados por virtud de la Sección 3020.07A ingresarán en el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura establecido bajo el Artículo 34 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988 y se utilizarán para (i) repagar las obligaciones incurridas por la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico con el propósito de refinanciar o repagar aquellas deudas u obligaciones de la Autoridad de Carreteras y Transportación que de tiempo en tiempo haya asumido o pagado la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico y (ii) los otros propósitos autorizados bajo el Artículo 34 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada. El Secretario transferirá mensualmente o según lo acuerde con la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico las cantidades de dichos recaudos. El Secretario está autorizado a establecer un mecanismo de cobro mediante el cual los recaudos que corresponda depositar en el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura sean pagados por el contribuyente directamente a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, a una institución financiera designada por el Secretario de Hacienda o la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura o a la institución financiera que actúe como fiduciario en el acuerdo de fideicomiso bajo el cual sean emitidos los bonos de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico para los cuales dichos recaudos son la fuente de repago.
- (b) De acuerdo con el Artículo 34 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, y sujeto a las condiciones allí establecidas, el producto de los recaudos del arbitrio fijado en la Sección 3020.07A está pignorado para garantizar el repago de los “Bonos de Refinanciamiento”, las “Obligaciones Colateralizadas” y la “Deuda Transferida”, según estos términos están definidos en dicho Artículo; disponiéndose, que dicha pignoración será efectiva en y después de la Fecha de Efectividad (según se

define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley). Se autoriza a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, luego de cubrir en cualquier año fiscal el repago del principal y los intereses y cualquier otra obligación relacionada a dichos Bonos de Refinanciamiento, dichas Obligaciones Colateralizadas y dicha Deuda Transferida pagadero en dicho año fiscal, a comprometer o pignorar el producto de la recaudación de dicho arbitrio a ser depositado en el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura, para el pago del principal y los intereses de otros bonos u otras obligaciones o para sustentar las obligaciones y operaciones de la Autoridad de Carreteras y Transportación. Tal compromiso o pignoración quedará sujeto a la disposición de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico. El producto de dicha recaudación solamente se usará para el pago de intereses y amortización de la deuda pública, según se establece en dicha Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, en la medida que los demás recursos disponibles mencionados en dicha Sección no sean suficientes para tales fines. De lo contrario, el producto de tal recaudación, en la cantidad que sea necesaria, se usará solamente para (1) antes de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), cubrir las deudas, obligaciones y/o gastos operacionales de la Autoridad de Carreteras y Transportación o para pagar intereses sobre y principal de los BANs de la Autoridad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), y (2) en o después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), (A) el pago del principal y los intereses de dichos Bonos de Refinanciamiento, dichas Obligaciones Colateralizadas y dicha Deuda Transferida, y para cumplir con cualesquiera estipulaciones convenidas por la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura con los tenedores de dichos Bonos de Refinanciamiento, dichas Obligaciones Colateralizadas y dicha Deuda Transferida, (B) luego del repago de dichos Bonos de Refinanciamiento, dichas Obligaciones Colateralizadas y dicha Deuda Transferida, el pago de cualesquiera otros bonos y obligaciones de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, y para cumplir con cualesquiera estipulaciones convenidas por ésta con los tenedores de dichos otros bonos y obligaciones de dicha Autoridad, (C) hacer cualquier otro pago relacionado con cualquier otra obligación incurrida por dicha Autoridad, incluyendo pagos bajo contratos de intercambio de tasas de interés y otras obligaciones en relación con dinero tomado a préstamo o bonos emitidos por dicha instrumentalidad pagadero de los Ingresos Pignorados y (D) a discreción de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura cualquier otro uso permitido por el Artículo 34 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada.

- (c) El pagador de arbitrios sobre la venta de petróleo crudo y otros productos derivados del petróleo deberá suministrar a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico copias de las declaraciones de impuestos y recibos de pagos de arbitrios.
- (d) El Estado Libre Asociado de Puerto Rico por la presente acuerda y se compromete con cualquier persona, firma o corporación o con cualquier agencia de los Estados



Unidos de América o de cualquier estado o del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que suscriban o adquieran bonos de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico para el pago de los cuales el producto del impuesto sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07A hayan sido pignorados, según autorizado por esta sección, a no eliminar o reducir los tipos fijados del arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07A; disponiéndose que este compromiso no precluirá que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, mediante enmienda a la ley, sustituya dichos ingresos pignorados con otros ingresos de igual o mayor cantidad y con igual o mejor calidad como fuente de pago para dichos bonos, siempre y cuando dicha sustitución cumpla con los requisitos que se establezcan en la documentación de dichos bonos. También, acuerda y se compromete a que las cantidades pignoradas para garantizar el repago de las obligaciones de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico serán ingresadas en el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura, según se dispone en esta sección, hasta tanto dichos bonos emitidos en cualquier momento, incluyendo sus intereses, hayan sido totalmente pagados.

- (e) En caso de que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico utilice cantidad alguna de los arbitrios sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07A para el pago de intereses y amortización de la deuda pública según se establece en la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, las cantidades usadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización de la deuda pública serán reembolsadas a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico de los recaudos recibidos por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el próximo año fiscal, o en caso de no ser posible tal reembolso en el próximo año fiscal, en los años fiscales subsiguientes, excepto aquellos recaudos que hayan sido comprometidos ~~con anterioridad a la efectividad de esta sección~~ para satisfacer cualquier obligación. El producto de dichos recaudos que han de ser usados bajo las disposiciones de esta sección para reembolsar a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura las cantidades utilizadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización en la deuda pública, no se ingresarán en el Fondo General del Estado Libre Asociado de Puerto Rico cuando se cobren, sino que serán ingresados en el Fondo Especial para Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura y, sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, serán usados para reembolsar dichas cantidades a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura.
- (f) En o después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), las cantidades depositadas en el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura en cada año fiscal en exceso de las cantidades necesarias para, durante dicho año fiscal, (1) pagar el principal y los intereses de los Bonos de Refinanciamiento, las Obligaciones Colateralizadas, la

Deuda Transferida o cualesquiera otros bonos u obligaciones emitidos por la Autoridad después del repago de los Bonos de Refinanciamiento, las Obligaciones Colateralizadas y la Deuda Transferida, (2) cumplir con las obligaciones contraídas bajo los documentos de emisión de los bonos, (3) hacer cualquier otro pago relacionado con cualquier otra obligación incurrida por la Autoridad, incluyendo pagos bajo contratos de intercambio de tasas de interés y otras obligaciones en relación con dinero tomado a préstamo o bonos emitidos por dicha instrumentalidad pagadero de los Ingresos Pignorados o (4) cubrir aquellas deudas y/o obligaciones de la Autoridad de Carreteras y Transportación que así requiera la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley) y que la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura acuerde cubrir. Cualquier partida restante será transferida al Fondo General del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Para poder hacer dicha transferencia, la Junta de Directores de la Autoridad deberá certificar que las cantidades transferidas no son necesarias para cumplir con la Resolución del 98 (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley). Toda cantidad a transferirse se utilizará según se disponga mediante Resolución Conjunta de la Asamblea Legislativa.

- (g) Informes mensuales a la Asamblea Legislativa.- Mensualmente el Presidente del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, el Director Ejecutivo de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico y el Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico rendirán un informe conjunto a la Asamblea Legislativa sobre el uso del Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura. Igualmente dicho informe deberá contener el balance de los fondos y las cantidades recaudadas productos de los impuestos aquí establecidos. Dicho informe mensual será radicado en la Secretaría de cada Cuerpo de la Asamblea Legislativa, en o antes del día quince (15) de cada mes, y deberá contener un detalle de los balances, transacciones, distribuciones y usos de los fondos del referido Fondo Especial.”

Artículo 2.09- Se añade una nueva Sección 3060.11B a la Ley 1-2011, según enmendada, que leerá como sigue:

“Sección 3060.11B – Disposición de Fondos a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico

- (a) El producto de los impuestos recaudados por virtud de la Sección 3020.07B se transferirán a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico para ser utilizado para el pago de sus gastos operacionales. El Secretario transferirá mensualmente o según lo acuerde con la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico las cantidades de dichos recaudos. El Secretario está autorizado a establecer un mecanismo de cobro mediante el cual los recaudos que corresponda transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico sean pagados por el contribuyente directamente a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico.
- (b) El pagador de arbitrios sobre la venta de petróleo crudo y otros productos derivados del petróleo deberá suministrar a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico copias de las declaraciones de impuestos y recibos de pagos de arbitrios.

- (c) La transferencia del producto de la recaudación de dicho arbitrio a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico quedará sujeto a la disposición de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Gobierno de Puerto Rico. El producto de dicha recaudación solamente se usará para el pago de intereses y amortización de la deuda pública, según se establece en dicha Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, en la medida que los demás recursos disponibles mencionados en dicha sección no sean suficientes para tales fines. En caso de que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico utilice cantidad alguna de los arbitrios sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos fijados en la Sección 3020.07B para el pago de intereses y amortización de la deuda pública según se establece en la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, las cantidades usadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización de la deuda pública serán reembolsadas a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico de los recaudos recibidos por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el próximo año fiscal, o en caso de no ser posible tal reembolso en el próximo año fiscal, en los años fiscales subsiguientes, excepto aquellos recaudos que hayan sido comprometidos con anterioridad a la efectividad de esta sección para satisfacer cualquier obligación. El producto de dichos recaudos que han de ser usados bajo las disposiciones de esta sección para reembolsar a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico las cantidades utilizadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización en la deuda pública, no se ingresarán en el Fondo General del Estado Libre Asociado de Puerto Rico cuando se cobren, sino que serán transferidos a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico y, sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, serán usados para reembolsar dichas cantidades a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico.
- (d) Independientemente de cualquier disposición en contrario, el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, en su función de agente fiscal, podrá transferir, o podrá requerir que la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico transfiera, cualquier cantidad correspondiente al impuesto recaudado por virtud de la Sección 3020.07B para (1) hacer un depósito o reabastecer cualquier fondo de reserva establecido por la Autoridad de Carreteras y Transportación para beneficio de los tenedores de sus bonos o las aseguradoras de dichos bonos y (2) pagar cualquier deuda u obligación de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura respaldada por los impuestos recaudados por virtud de la Sección 3020.07A en la medida que los recaudos de dichos impuestos no sean suficientes; disponiéndose, que no habrá obligación alguna de utilizar el impuesto recaudado por virtud de la Sección 3020.07B para el propósito provisto en el inciso (d)(1) después del 30 de septiembre de 2015.”

Artículo ~~44.2.10~~-Se enmienda el inciso (b); se añade un nuevo inciso (c); y se reenumeran los actuales incisos (c), (d) y (e) como incisos (d) (e) y (f) respectivamente, del Artículo 18 de la Ley 123-2014, para que lea como sigue:

“Artículo 18.-Fondos.-

(a) ...

- (b) Se crea el “Fondo Especial para el Desarrollo del Transporte Colectivo Integrado”, a nombre y para beneficio de la Autoridad para ser usado por la Autoridad, para sus fines corporativos. Este Fondo Especial se nutrirá del total de los fondos que se recauden por concepto de las multas administrativas impuestas bajo las disposiciones de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, expedidas por agentes de la Policía de Puerto Rico. Se exceptúan de lo anterior los fondos recaudados por concepto de multas administrativas impuestas bajo las disposiciones del Artículo 23.06 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, los fondos recaudados por concepto de multas impuestas por violación a las ordenanzas municipales que cubran las infracciones descritas en los Artículos 6.19 al 6.23 de la Ley 22-2000, según enmendada, los fondos recaudados por concepto de multas al amparo de los Artículos 2.25, 2.34, y 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, y que estén dirigidos a ingresar en el Fondo Especial de la Directoría de Servicios al Conductor creado al amparo de tal Ley, el veinte por ciento (20%) del importe obtenido por la maximización, para los Años Fiscales 2014-2015 en adelante, de los recaudos de multas de tránsito logrados, incluyendo la maximización que se logre a través de la mecanización de los sistemas de procesamiento de multas implantadas por el Departamento de Transportación y Obras Públicas y/o Policía de Puerto Rico y/o mediante legislación para nutrir iniciativas o fondos especiales dirigidos a establecer el mejoramiento tecnológico, profesional y laboral de la Policía de Puerto Rico, así como cualquier otro fondo recaudado por multas al amparo de la Ley 22-2000, según enmendada, y que deban ser destinados a la Directoría de Servicios al Conductor conforme a los términos de la Ley 22-2000, según enmendada. Disponiéndose que, únicamente durante el año fiscal 2014-2015, el Secretario de Hacienda podrá, ante una brecha de recaudos en el Fondo General, ingresar todo o parte de los fondos ingresados en el “Fondo Especial para el Desarrollo del Transporte Colectivo Integrado” al Fondo General. Tal determinación se hará a la entera discreción del Secretario de Hacienda, y seguirá en efecto por el remanente del año fiscal correspondiente, o hasta que se subsane la brecha de recaudos, lo que ocurra previamente.
- (c) En la medida que no se haya completado la transferencia del Tren Urbano a la Autoridad, el producto de los fondos ingresados en el “Fondo Especial para el Desarrollo del Transporte Colectivo Integrado” por virtud del inciso (b) de este Artículo o transferidos por la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura a la Autoridad según dispone el inciso (b) del Artículo 34 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, se transferirán a una cuenta en el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico para beneficio de la Autoridad de Carreteras y Transportación y los fondos depositados en dicha cuenta se utilizarán para sufragar los costos operacionales relacionados a los sistemas de transporte colectivo que opera dicha Autoridad y cualquier deuda u obligación relacionada a dichos sistemas de transporte colectivo, según aprobado por el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico en su función de agente fiscal; disponiéndose que, en o antes de 30 de septiembre de 2015, el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, a su entera discreción, podrá dar por terminada la obligación de hacer el depósito que se dispone en este inciso (c) a una cuenta para beneficio de la Autoridad

de Carreteras y Transportación. Una vez se complete la transferencia del Tren Urbano a la Autoridad, el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico y la Autoridad de Carreteras y Transportación transferirán la cuenta creada en este inciso (c) a la Autoridad para ser utilizada para cualquier propósito lícito de ésta.

- (d) ...
- (e) ...
- (f) ...”.

Artículo ~~42-2.11~~-Alcance.

- (a) Ninguna disposición de los Artículos ~~3 al 11~~ 2.01 al 2.10 de esta Ley se interpretará o se aplicará de tal manera que menoscabe el poder de la Asamblea Legislativa para imponer y cobrar contribuciones según se dispone en la Sección 2 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.
- (b) Ninguna disposición de los Artículos ~~3 al 11~~ 2.01 al 2.10 de esta Ley se interpretará o se aplicará de tal manera que menoscabe los derechos de los tenedores de bonos o pagarés que constituyan deuda pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico bajo las disposiciones de la Sección 2 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

CAPÍTULO III.

PROCEDIMIENTO PARA LA EMERGENCIA FISCAL U OPERACIONAL

Artículo 3.01.-Declaración de Propósitos de este Capítulo.

- (a) Ante la Emergencia Fiscal declarada por la Ley 66-2014 y debido al papel tan importante que juega la transportación pública en la economía y vida cotidiana del país, esta Asamblea Legislativa determina que la ACT y la ATI atraviesan una emergencia fiscal y operacional que afectan directamente el bienestar general de nuestro pueblo. Por tanto, es inminente reestructurar la administración y operación de la ACT y de la ATI para asegurar que el pueblo de Puerto Rico reciba servicios de transportación pública y que se cumplan con todas las responsabilidades de los acreedores. Este Capítulo será de aplicación exclusivamente a la ACT y la ATI debido a la situación económica particular de estas corporaciones. Al 31 de diciembre de 2012, la deuda de la ACT con el BGF alcanzaba más de \$2,200 millones y no existía fuente de repago. Esta deuda fue el resultado de la práctica de los pasados años en los cuales se sufragaron los déficits operacionales y las necesidades de inversión de capital de la ACT mediante líneas de crédito del BGF, sin que se identificaran fuentes de repago claras para cumplir con dichas obligaciones. Esta Asamblea Legislativa determina y declara que la autoridad que se confiere mediante este Capítulo sirve al mejor interés del pueblo de Puerto Rico.

Artículo 3.02.-Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional.

- (a) Ante la emergencia Fiscal se constituirá en un periodo no mayor de treinta (30) días contados a partir de la vigencia de esta Ley un Comité Supervisor que estará encargado de realizar un Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional de la ACT y/o la ATI.
- (b) Composición del Comité Supervisor - El Comité Supervisor estará compuesto por el Presidente del Banco, el Secretario de Hacienda, el Director de la Oficina de

Gerencia y Presupuesto, el Presidente del Senado de Puerto Rico o su representante designado y el Presidente de la Cámara de Representantes o su representante designado, que realizará dicho Estudio y deberá notificar por escrito a la ACT y la ATI, cinco (5) días antes del comienzo del Estudio, sobre la realización del mismo. En el caso de que se nombre un representante designado por el Presidente del Senado de Puerto Rico o por el Presidente de la Cámara de Representantes, éstos deberán poseer al menos cinco (5) años de probada experiencia profesional en administración de empresas, contabilidad, gerencia y/o finanzas. El Comité tendrá su primera reunión dentro de cinco (5) días luego de constituido.

- (c) Facultades del Comité Supervisor.- Como parte de la Revisión el Comité Supervisor tendrá todas las facultades necesarias para desempeñar las siguientes funciones:
- (1) Examinar todos los libros y récords de la ACT y ATI; y
  - (2) Hacer uso de la información y los servicios de los empleados de la ACT, de la ATI, del Banco, del Departamento de Hacienda, de la OGP y de cualquier otra agencia gubernamental que estime necesaria para llevar a cabo el Estudio.
- (d) Disposiciones Generales del Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional - El Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional de la ACT y/o la ATI deberá concluirse en un periodo no mayor de treinta (30) días luego de constituido el Comité. Dentro de los cinco (5) días de culminado el informe, el Comité Supervisor presentará sus resultados al Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al Presidente del Senado de Puerto Rico y al Presidente de la Cámara de Representantes de Puerto Rico. Bajo ningún concepto se podrá solicitar una prórroga para rendir este Estudio.
- (e) Contenido del Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional - El Estudio que realice el Comité Supervisor deberá contener toda la información relacionada a las finanzas, la administración y las operaciones de la ACT y/o la ATI, según corresponda, incluyendo pero no limitándose a la probabilidad o la ocurrencia de las siguientes condiciones:
- (1) Incumplimiento con el pago de principal o de los intereses de cualquiera de las obligaciones incluyendo bonos, notas o pagares de la ACT y/o la ATI.
  - (2) Incumplimiento de la ACT y/o la ATI con cualquiera de las siguientes transferencias:
    - (i) contribuciones retenidas de los empleados;
    - (ii) aportaciones de Retiro de los empleados;
    - (iii) cualquier otra responsabilidad establecida por ley.
  - (3) Cualquier deuda o pasivo con morosidad de la ACT y/o la ATI que exceda el periodo de treinta (30) días.
  - (4) Cualquier déficit operacional de la ACT y/o la ATI que exceda el periodo de dos (2) años.
  - (5) Proyecciones en cuanto al aumento del déficit operacional de la ACT y/o la ATI.
  - (6) Cualquier posibilidad de interrupción en los servicios de la ACT y/o la ATI.
  - (7) Cualquier proyección de un déficit en el fondo general de la ACT y/o de la ATI para el año fiscal corriente en exceso del diez por ciento (10%) del total de los ingresos proyectados.

- (f) Conclusión del Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional - El Estudio que realice el Comité Supervisor deberá contener una (1) de las siguientes conclusiones avaladas por mayoría:
- (1) Existe un problema financiero u operacional significativo pero se puede remediar satisfactoriamente mediante la concretización de un Acuerdo de Mejoramiento entre el Comité Supervisor y la ACT y/o la ATI. Disponiéndose que dicha conclusión deberá ser avalada por el Comité Supervisor por unanimidad; o
  - (2) Existe una Emergencia Fiscal y/u Operacional en la ACT y/o la ATI y no hay ningún plan ni un Acuerdo de Mejoramiento que pueda resolver efectivamente el problema financiero u operacional.

Artículo 3.03.-Acuerdo de Mejoramiento para la ACT y/o la ATI.

- (a) De concluirse que el problema financiero u operacional se puede remediar satisfactoriamente mediante la concretización de un Acuerdo de Mejoramiento, el Comité Supervisor tendrá que suscribir dicho Acuerdo con los directores de la ACT y/o la ATI para implementar medidas correctivas necesarias para atender los problemas financieros y operacionales identificados en un periodo que no podrá exceder de diez (10) días luego de publicado el Estudio. El Acuerdo podrá establecer todos los términos y condiciones que el Comité Supervisor estime necesarios para atender los problemas operacionales y financieros identificados. El Acuerdo de Mejoramiento deberá ser ratificado por la Junta de Directores de la ACT establecida al amparo de la Ley 41-2014 y la Junta de Directores de la ATI establecida al amparo de la Ley 123-2014.
- (b) Si el Comité Supervisor y la ACT y/o la ATI no logran suscribir un Acuerdo de Mejoramiento diez (10) días luego de publicado el Estudio o si el Comité Supervisor determina que la ACT y/o la ATI no ha cumplido con los términos establecidos en el Acuerdo de Mejoramiento, el Comité Supervisor procederá a nombrar un Oficial de Emergencia para la ACT y/o la ATI a tenor con lo dispuesto en el Artículo 3.04 de este Capítulo.

Artículo 3.04.-Emergencia Fiscal en la ACT y/o en la ATI.

- (a) Si el Comité Supervisor concluye que el problema financiero u operacional no puede resolverse efectivamente con un Acuerdo de Mejoramiento según dispuesto en el inciso (f) del Artículo 3.02 de este Capítulo o si se cumplen con las condiciones dispuestas en el inciso (b) del Artículo 3.03 de este Capítulo, el mismo deberá nombrar un Oficial de Emergencia para la ACT y/o la ATI según corresponda y deberá notificar a la ACT y/o a la ATI de la determinación en un periodo que no exceda de diez (10) días luego de presentado el Estudio.

Artículo 3.05.-Oficial de Emergencia.

- (a) En General.- El Oficial de Emergencia de la ACT y/o de la ATI será nombrado por el Comité Supervisor por mayoría siempre y cuando medie el voto a favor del representante del Senado y de la Cámara de Representantes. El Oficial de Emergencia desempeñará su cargo a satisfacción del Comité Supervisor por un término de al menos cinco (5) años o hasta que culmine la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la

ACT y/o de la ATI. No obstante, el Oficial de Emergencia podrá ser removido por el Comité unánimemente por negligencia crasa. Si se determina negligencia crasa y se remueve al Oficial de Emergencia de la ACT y/o la ATI, el Comité Supervisor deberá nombrar un nuevo Oficial de Emergencia dentro del término de quince (15) días luego de la remoción. El Oficial de Emergencia deberá poseer al menos cinco (5) años de probada experiencia profesional en administración de empresas, administración pública, contabilidad, gerencia y/o finanzas.

- (b) Compensación.- El Oficial de Emergencia recibirá una compensación justa por su labor en la ACT y/o en la ATI determinada por contrato. El contrato del Oficial de Emergencia deberá publicarse en el portal del Banco dentro del término de siete (7) días luego de la concretización del mismo.
- (c) Contratación de Personal.- Además de los recursos provistos por Ley, el Oficial de Emergencia podrá contratar a todo el personal necesario para llevar a cabo sus funciones siempre y cuando medie la aprobación del Comité Supervisor.
- (d) Facultades.- El Oficial de Emergencia estará facultado para emitir todo tipo de reglas y órdenes que considere necesarias para cumplir con las disposiciones de esta Ley, incluyendo reglas y órdenes al personal de la ACT y/o de la ATI, incluyendo pero sin limitarse al personal administrativo y gerencial. Las reglas y órdenes podrán incluir cualquier tipo de disposición incluyendo, pero sin limitarse a, la implementación de un plan financiero, operacional y/o de reestructuración. Las reglas y órdenes emitidas por el Oficial de Emergencia vincularán a todos los oficiales o empleados de la ACT y/o de la ATI. Todo oficial o empleado que no acate una orden del Oficial de Emergencia que no sea contraria a la ley, la moral o el orden público deberá ser removido de su empleo siguiendo el debido procedimiento de ley. Como parte de las facultades del Oficial de Emergencia, éste podrá, tomar cualquiera de las siguientes acciones:
- (1) Analizar los factores y las circunstancias que contribuyen a la condición financiera y/o operacional de la ACT y/o de la ATI y establecer e implementar las acciones correctivas correspondientes.
  - (2) Enmendar, revisar, aprobar o rechazar el presupuesto de la ACT y/o de la ATI y limitar el total de los gastos durante la existencia de la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la ACT y/o de la ATI.
  - (3) Requerir toda la información que entienda necesaria al personal de la ACT y/o de la ATI.
  - (4) Publicar en su portal de Internet toda la información que entienda necesaria para el beneficio de los acreedores de la ACT y/o de la ATI, del Gobernador, de la Asamblea Legislativa y del público general, incluyendo pero sin limitarse a:
    - (i) Informes mensuales sobre la condición fiscal y operacional de la ACT y/o la ATI;
    - (ii) Informes mensuales sobre las acciones correctivas propuestas para remediar la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la ACT y/o la ATI y el proceso de implementación de las mismas;
    - (iii) Todos los contratos que el Oficial de Emergencia haya concedido o aprobado cuyo valor exceda la cantidad de diez mil (\$10,000) dólares;



- (iv) El Plan Fiscal y Operacional de la ACT y/o de la ATI conforme a lo dispuesto en el Artículo 3.05 de este Capítulo; y
- (v) Cualquier otra información que le requiera el Comité Supervisor, el Gobernador o la Asamblea Legislativa publicar sobre su gestión y cumplimiento con sus funciones.
- (5) Examinar todos los documentos de la ACT, la ATI, el Banco, el Departamento de Hacienda y la Oficina de Gerencia y Presupuesto que entienda pertinentes para llevar a cabo sus funciones.
- (6) Enmendar, revisar, aprobar o rechazar cualquier compromiso, contrato, gasto, préstamo, creación de una nueva posición, el reemplazo de alguna vacante o cualquier acción que conlleve algún cambio en las circunstancias fiscales y operacionales de la ACT y/o de la ATI.
- (7) Revisar y aprobar cualquier pago que haga la ACT y/o la ATI antes de su desembolso.
- (8) Ejercer toda la autoridad de la ACT y/o la ATI para renegociar los convenios laborales existentes y actuar en todos los procedimientos relacionados a la negociación colectiva como un agente de la ACT y/o de la ATI. Todo contrato o acuerdo durante la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la ACT y/o de la ATI deberá ser aprobado por el Oficial de Emergencia.
- (9) Consolidar departamentos y oficinas de la ACT y/o de la ATI, transferir funciones de un departamento u oficina a otra, remover todo el personal que estime conveniente, reestructurar la operación de la ACT y/o de la ATI en todos sus aspectos con el objetivo de controlar los gastos, irrespectivo de lo que disponga cualquier arreglo, contrato, acuerdo o disposición de Ley.
- (10) Requerir el cumplimiento con todas sus reglas y órdenes, incluso mediante remedios judiciales de ser necesario.
- (11) Vender, arrendar o concesionar cualquier activo de la ACT y/o de la ATI para eficientizar la operación y salvaguardar el cumplimiento de todas las obligaciones de la ACT y/o la ATI, siempre y cuando dichas acciones no atenten contra el bienestar general y la salud de los residentes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.
- (12) Solicitar financiamiento del BGF para llevar a cabo las acciones correctivas recomendadas siempre y cuando se cumpla con todos los requisitos establecidos en Ley.
- (13) Reducir, suspender o eliminar la compensación de cualquier secretario, director y/o miembro de las juntas de directores de la ACT y/o de la ATI.
- (14) Cuando el Oficial de Emergencia determine que la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la ACT y/o de la ATI se deba en todo o en parte a una posible actuación criminal deberá referir el caso al Secretario de Justicia dentro de sesenta (60) días luego de advenir en conocimiento.
- (15) Cualquier otra acción o función que el Comité Supervisor estime necesaria para remediar la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la ACT y/o la ATI dispuesta por contrato.

Artículo 3.06.-Plan Fiscal y Operacional para la ACT y/o la ATI.

- (a) En general – Dentro del término de cuarenta y cinco (45) días luego de nombrado, el Oficial de Emergencia deberá desarrollar y publicar en su portal de Internet un Plan Financiero y Operacional para la ACT y/o la ATI en consulta con la ACT y/o la ATI. El Oficial de Emergencia podrá de tiempo en tiempo enmendar el Plan Fiscal y Operacional según estime necesario. Toda enmienda al Plan Fiscal y Operacional deberá publicarse en el portal de Internet como anejo al Plan original. Dentro del término de quince (15) días luego de publicado el Plan, el Oficial de Emergencia, en conjunto con los Secretarios y/o Directores de la ACT y/o de la ATI, deberá llevar a cabo una reunión informativa pública transmitida por Internet para discutir lo dispuesto en el Plan y la implementación del mismo.
- (b) Contenido - El Plan Fiscal y Operacional de la ACT y/o la ATI deberá incluir como mínimo lo siguiente:
- (1) Una estrategia para llevar a cabo las funciones de la ACT y/o la ATI de acuerdo con los recursos disponibles según el estimado de ingresos que prepare el Oficial de Emergencia;
  - (2) Una estrategia para satisfacer los requerimientos del servicio de la deuda conforme a los términos aplicables, incluyendo pero sin limitarse, el pago de todos los bonos, las notas y cualquier otra obligación legal incurrida por la ACT y/o la ATI; y
  - (3) Un detalle específico de las acciones que se implementarán mensual y anualmente para reestructurar las finanzas y operaciones de la ACT y/o de la ATI y remediar la Emergencia Fiscal y/u Operacional de dichas agencias.
  - (4) Una solicitud de propuestas que deberá realizarse en o antes del 31 de marzo de 2015 para reorganizar las operaciones de la ATI y ciertas operaciones de la ACT mediante una alianza publico privada o concesión.

Artículo 3.07.-Informes mensuales del Oficial de Emergencia.

- (a) En general - El Oficial de Emergencia deberá publicar en su portal de Internet y remitir copia al Gobernador, Presidente del Senado y Presidente de la Cámara de Representantes informes mensuales sobre la condición fiscal y operacional de la ACT y/o de la ATI e informes mensuales sobre las acciones correctivas propuestas para remediar la Emergencia Fiscal y/u Operacional de la ACT y/o la ATI y el proceso de implementación de las mismas que contengan como mínimo la siguiente información:
- (1) Una descripción de cada gasto realizado, aprobado o rechazado durante el año que tenga un valor de diez mil dólares (\$10,000) o más;
  - (2) Una descripción de todo financiamiento realizado, aprobado o rechazado cuyo valor exceda la cantidad de diez mil (\$10,000) dólares.
  - (3) Una descripción de cualquier posición nueva que se cree en la ACT y/o en la ATI.
  - (4) Una descripción de cualquier posición vacante en la ACT y/o en la ATI que se llene durante el periodo en el cual el Oficial de Emergencia ejerce sus funciones.
  - (5) Una descripción de cualquier posición que se elimine o cualquier posición por la cual se prescindiera de un empleado de la ACT y/o de la ATI.

Artículo 3.08.-Reestructuración y Recuperación de la ACT y/o de la ATI.

- (a) En general.- El Oficial de Emergencia de la ACT y/o de la ATI cesará de sus funciones solamente cuando el Comité Supervisor determine que la Emergencia Fiscal y/o Operacional de la ACT y/o la ATI haya sido remediada.
- (b) Condiciones.- Culminará la Emergencia Fiscal y/o Operacional de la ACT y/o la ATI cuando el Oficial de Emergencia cumpla con lo siguiente:
  - (1) La ACT y/o la ATI puedan operar con el noventa y cinco (95%) de sus propios fondos. Para estos propósitos, se considerará que propios fondos incluye todo ingreso por tarifa generado y las asignaciones por fórmula que le corresponden a las respectivas agencias. No obstante, no se considerará que las asignaciones hechas en la Resolución General de Presupuesto del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o cualquier otra resolución constituyen fondos propios; o
  - (2) El Comité Supervisor así lo determine por unanimidad.
- (c) No obstante lo dispuesto en el inciso (b) de este Artículo, el término mínimo por el cual el Oficial de Emergencia ejercerá sus funciones será de cinco (5) años.

Artículo 3.09.-Aplicación de la Ley 71-2014 para la ACT y/o para la ATI.

El Oficial de Emergencia podrá hacer uso de las disposiciones de la Ley 71-2014 conocida como la “Ley para el Cumplimiento con las Deudas y para la Recuperación de las Corporaciones Públicas de Puerto Rico” siempre y cuando notifique antes al Presidente del Banco. En tal caso el Oficial de Emergencia deberá probar que no existe ningún Plan Fiscal y Operacional viable que pueda resolver satisfactoriamente la Emergencia Fiscal y/u Operacional en la que se encuentra la ACT y/o la ATI en un periodo de tiempo razonable o que el Plan Fiscal y Operacional adoptado no pueda ser implementado de manera efectiva para resolver satisfactoriamente la Emergencia.

Artículo 3.10.-Responsabilidad.

Todas las personas que actúen bajo las disposiciones de esta Ley no serán responsables en su carácter personal por cualquier reclamación ante la ACT y/o ante la ATI por las acciones tomadas como resultado de las disposiciones de este Capítulo, excepto cuando sus acciones se consideren criminales o negligencia crasa.

Artículo 3.11.-Responsabilidades del Secretario o Director.

- (a) El Secretario o Director de la ACT y/o la ATI deberá cumplir con todos los requerimientos del Comité Supervisor y Principal Oficial de Emergencia. El incumplimiento con cualquiera de los requerimientos se considerará negligencia crasa en el desempeño de sus funciones ministeriales. En tal caso el Comité Supervisor o Ejecutivo Administrador de Emergencia, según corresponda, podrá remover al Secretario o Director siempre que medie una notificación al Gobernador con treinta (30) días de anticipación.

Artículo 3.12.-Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de la ACT

- (a) La ACT someterá dentro del periodo de cuarenta y cinco (45) días luego de la aprobación de esta Ley a cada Cuerpo de la Asamblea Legislativa y al Gobernador un Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de las Carreteras, Puentes y Vías Públicas (el “Plan”) que incluirá lo siguiente:
- (1) Desglose de los proyectos por localización a desarrollarse, incluyendo costos.
  - (2) Tiempo promedio de los proyectos a desarrollar.
- (b) La Asamblea Legislativa evaluará los proyectos contemplados en el Plan y podrá recomendar mediante Resolución Conjunta a esos efectos, modificaciones que se entiendan necesarias conforme a la política pública recogida en esta Ley dentro de un término de sesenta (60) días a partir de la fecha en que se someta el mismo ante la consideración de la Asamblea Legislativa.
- (c) Se autoriza al Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico a otorgar un adelanto a la Autoridad de Carreteras y Transportación hasta un máximo de cincuenta millones de dólares (\$50,000,000) en o antes del 15 de abril de 2015 para financiar las obras de mejoras públicas y permanentes contempladas en el Plan, conforme a los términos acordados entre el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico y la Autoridad de Carreteras y Transportación. Este adelanto podrá tener como fuente de repago, de los mismos ser suficientes, los ingresos futuros de la Autoridad de Carreteras y Transportación; no obstante lo anterior, dicho adelanto podrá, por acuerdo entre la Autoridad de Carreteras y Transportación y la Autoridad de Financiamiento de la Infraestructura, ser asumido por la Autoridad de Financiamiento de la Infraestructura y ser considerado como Deuda Transferida, según dicho término se define en el Artículo 34 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada.

Artículo 3.13.-Trasparencia de la ACT

- (a) La Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico deberá publicar en su página de Internet la siguiente información:
- (1) Un estado financiero de cuentas e informes de las operaciones de la Autoridad durante dicho año económico.
  - (2) Un informe completo del estado y progreso del uso de los fondos estatales, fondos federales, asignaciones especiales e ingresos propios.
  - (3) Detalle de cualquier señalamiento del Gobierno Federal con respecto al uso de fondos federales.
  - (4) Relación del número de empleados y costos de nómina, incluyendo beneficios marginales.
  - (5) Convenios negociados durante el periodo correspondiente y una relación de costos de dichos convenios.
  - (6) la cantidad de millas de carreteras repavimentadas por mes;
  - (7) costo por milla de carretera repavimentadas;
  - (8) tiempo promedio de repavimentar un milla de carretera;
  - (9) frecuencia de repavimentación de las carreteras de mayor flujo vehicular;
  - (10) relación del recaudo de peajes e inversión en reparaciones de las carreteras de peaje bajo la administración de ACT;

- (11) relación del recaudo de peajes e inversión en reparaciones de las carreteras de peaje administradas por entidades privadas;
  - (12) proyectos desarrollados de mejoras de carreteras por año y costo por milla de estos proyectos;
  - (13) fuelle de financiamiento de las mejoras a carreteras realizadas;
  - (14) evaluación de los puentes en necesidad de mejoras y los proyectos de reparación o reemplazo de puentes realizados dentro del período informado;
  - (15) fuelle de financiamiento de las mejoras a puentes realizadas;
  - (16) detalle de gastos de nómina por división operacional de la corporación pública;
  - (17) los gastos e ingresos resultantes de las operaciones de ACT;
  - (18) relación de ingresos propios a subsidios externos;
  - (19) tasa de rendimiento de activos;
  - (20) relación de deuda a capital y de costos generales a gastos de nómina;
  - (21) cualquier otra información que el Oficial de Emergencia entienda necesaria para establecer parámetros de rendición de cuentas de la ACT.
- (b) La información deberá publicarse al menos una vez al año a no más tardar del 15 de marzo del año siguiente.

Artículo 3.14.-Se enmienda el Artículo 16 de la Ley 123-2014, conocida como “la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”, para que lea como sigue:

“Artículo 16.- Informes

La Autoridad de Transporte Integrado someterá anualmente a la Asamblea Legislativa al inicio de cada sesión ordinaria un informe del programa a realizarse durante el próximo Año Fiscal. Dicho informe, que deberá ser radicado anualmente en o antes del 15 de enero en la Secretaría de cada Cuerpo, detallará unos parámetros de eficiencia y productividad de todos los sistemas de transporte colectivo bajo la supervisión de la Autoridad para el año natural que finalizó, incluyendo:

- la tasa de crecimiento o reducción de los usuarios comparados mes a mes y anualmente;
- vehículos, embarcaciones, vagones o unidades (según corresponda por el tipo de transporte colectivo) en uso por ruta;
- número de viajes diarios por ruta;
- número de pasajeros por ruta con un promedio de su fluctuación entre días laborables y días no laborables;
- itinerario establecido para cada ruta;
- cumplimiento mínimo con el itinerario establecido;
- máximo de viajes incompletos;
- promedio semanal de vehículos, embarcaciones, vagones o unidades (según corresponda por el tipo de transporte colectivo) fuera de servicio y las razones que motivaron la indisponibilidad de la unidad;
- una relación del número de empleados por vehículos, embarcaciones, vagones o unidades en la flota (según corresponda por el tipo de transporte colectivo);
- costo de transporte por unidad de viaje o pasajero; y
- convenios negociados durante el año anterior y una relación del costo de esos convenios comparado con el convenio inmediatamente anterior.

Se dispone que la Autoridad de Transporte Integrado cumplirá con los siguientes parámetros de eficiencia operacional no más tarde del 30 de enero de 2016:

<u>Tasa de crecimiento de usuarios:</u>	<u>5.0%</u>
<u>Unidades en uso de la flota total vehículos, embarcaciones, vagones o unidades (según corresponda por el tipo de transporte colectivo)</u>	<u>85%</u>
<u>Máximo de empleados por total de vehículo o unidades de transportación colectiva terrestre o vial</u>	<u>6</u>
<u>Máximo de empleados por total de lanchas o embarcaciones de transportación marítima</u>	<u>12</u>
<u>Cumplimiento mínimo con el itinerario establecido:</u>	<u>90%</u>
<u>Máximo de viajes incompletos:</u>	<u>10%</u>

Además de la relación histórica del año anterior de los parámetros o criterios antes mencionados, la Autoridad de Transporte Integrado someterá trimestralmente, en o antes del 15 de abril, del 15 de julio y el 15 de octubre de cada año, deberá proveer un informe a la Secretaría de cada Cuerpo con la siguiente información:

- (1) la cantidad de usuarios transportados por ruta y por día;
- (2) los gastos e ingresos resultantes de las operaciones y costo de transporte por unidad de viaje o pasajero;
- (3) relación de ingresos propios a subsidios externos;
- (4) razón del número de empleados así como de gastos e ingresos a pasajeros servidos;
- (5) cantidad de unidades en servicio por día y por ruta;
- (6) por ciento de la flota de autobuses, vehículo, vagones, embarcaciones o lanchas fuera de servicio por día;
- (7) tiempo promedio que unidades en reparación se mantienen fuera de servicio;
- (8) frecuencia de servicio en cada ruta;
- (9) tiempo de recorrido de cada ruta según el itinerario establecido y el tiempo promedio diario real del recorrido de la ruta;
- (10) por ciento del cumplimiento del itinerario por ruta;
- (11) las acciones específicas implantadas para reducción de gastos operacionales y el ahorro generado por las mismas;
- (12) las estrategias para promover el mejoramiento en el servicio a los usuarios;
- (13) la tasa de crecimiento en los usuarios; y
- (14) cualquier otra información relevante que le permita a la Asamblea Legislativa obtener un perfil del servicio provisto a los usuarios.

La Asamblea Legislativa, a través de las comisiones con la correspondiente jurisdicción en los asuntos de transporte colectivo de cada Cuerpo, rendirán un informe cada seis (6) meses sobre el desempeño y ejecución de los sistemas de transporte colectivo administrados o supervisados por la Autoridad de Transporte Integrado y harán las recomendaciones que correspondan, así como presentarán aquellas alternativas necesarias para asegurar que la ciudadanía tenga un servicio de transportación masiva adecuado y eficiente.

La Autoridad de Transporte Integrado someterá adicionalmente a la Asamblea Legislativa y al Gobernador de Puerto Rico, tan pronto como sea posible después de cerrarse el año económico del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, pero con anterioridad a la terminación del año natural:

- (1) Un estado financiero de cuentas e informe completo de los negocios de la Autoridad durante el año económico precedente, y
- (2) un informe completo del estado y progreso de todas sus facilidades de transportación y actividades desde la creación de la Autoridad o desde la fecha del último de estos informes.

La Autoridad de Transporte Integrado someterá también a la Asamblea Legislativa y al Gobernador de Puerto Rico en aquellas otras ocasiones en que se le requiera informes oficiales de sus negocios y actividades de acuerdo con esta Ley.

Artículo ~~134.01~~.-Separabilidad.

Si cualquier artículo, apartado, párrafo, inciso, cláusula y sub-cláusula o parte de esta Ley fuere anulada o declarada inconstitucional por un tribunal competente, la sentencia a tal efecto dictada no afectará, perjudicará, ni invalidará las restantes disposiciones y partes del resto de esta Ley.

Artículo ~~145.01~~.-Vigencia.

Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación, disponiéndose sin embargo, que el arbitrio de ~~\$6.25~~ \$5.00 que se impone bajo la Sección 3020.07A(a)(i) de la Ley 1-2011 según se dispone en el Artículo ~~82.06~~ de esta Ley y el arbitrio de \$1.25 que se impone bajo la Sección 3020.07B(a) de la Ley Núm. 1-2011 según enmendada según dispone el Artículo 2.07 de esta Ley ~~comenzará~~ comenzarán a imponerse el 15 de marzo de 2015.”

## “INFORME

### AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, tiene el honor de recomendar la aprobación del **Proyecto de la Cámara 2212** con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que acompaña a este Informe Positivo.

### ALCANCE DE LA MEDIDA

El **Proyecto de la Cámara 2212** (en adelante, “**P. de la C. 2212**”), según aprobado por la Cámara de Representantes, tiene como propósito añadir un nuevo Artículo 12-A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 34 y reenumerar el actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico”; para enmendar las Secciones 3020.01 y 3020.07, añadir la nueva Sección 3020.07A, enmendar la Sección 3060.11 y añadir la nueva Sección 3060.11A a la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”; y para enmendar el Artículo 18 de la Ley 123-2014, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”; a los fines de establecer la Política Pública; disponer respecto a la implementación de un plan de reestructuración para la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; crear el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, disponer que se podrá empeñar la buena fe, el crédito y el poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para garantizar el repago de los bonos o pagarés a ser emitidos por la Autoridad pagaderos de dicho Fondo Especial y autorizar al Secretario de Hacienda, con el consentimiento escrito del Secretario de

Justicia, para que en relación a los bonos o pagarés de la Autoridad garantizados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico pueda renunciar a la inmunidad soberana del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, acordar que dicha garantía se podrá regir por las leyes del Estado de Nueva York y que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico se pueda someter a los tribunales de dicha jurisdicción; modificar el arbitrio sobre el uso de petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos e imponer un arbitrio adicional sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos; establecer que el nuevo arbitrio entrará en vigor el 15 de marzo de 2015; para transferir al Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico el producto del nuevo arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos que impone la nueva Sección 3020.07A; transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05; disponer para la creación de un gravamen estatutario relacionado a los ingresos, impuestos y derechos que están pignorados para el repago de los bonos emitidos por la Autoridad de Carreteras y Transportación; para disponer sobre el uso de los fondos destinados a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; establecer informes a la Asamblea Legislativa; entre otras cosas.

## RESUMENES DE MEMORIALES

### AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN

La Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) sometió mediante comunicación escrita comentarios en torno al **P. de la C. 2212**, indicando que cuando asumieron las riendas a principios del año 2013, encontraron una situación fiscal delicada que consistió principalmente en una "...práctica irresponsable de conceder decenas de líneas de crédito, sin fuentes identificadas de repago, durante los años fiscales 2009-2012". Señalan que para el año 2008, la deuda de la ACT con el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) por concepto de líneas de crédito ascendía a aproximadamente \$84 millones, mientras que para diciembre de 2012 ascendía a sobre \$2,000 millones, lo que limitó significativamente la capacidad de la ACT de cumplir con sus deberes ministeriales.

La ACT indica que actualmente, las deudas a largo plazo sin fuente de repago ascienden a \$2,027 millones en líneas de crédito con el BGF y \$275 millones con el Royal Bank of Canada. Mediante la aprobación del **P. de la C. 2212** objeto de este informe, estas deudas serían transferidas a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI). Esta transferencia, junto a todas las iniciativas de reducción de déficit operacional que ha implementado la ACT, reducirá la necesidad recurrente a aproximadamente \$156 millones anuales. Más aun, con la transferencia de la operación del Tren Urbano y su deuda operacional a la nueva Autoridad de Transporte Integrado, y usando los créditos reconocidos por el Gobierno Federal, la ACT indicó que la necesidad neta operacional se reduciría a \$141 millones.

Culmina la ACT señalando que el ajuste al arbitrio del petróleo propuesto por esta medida liberaría dicha agencia de los pagos correspondientes a la deuda, la cual se transferirá a la AFI, y viabilizará adelantar obras de infraestructura. Asimismo, redundará en innumerables beneficios para la ciudadanía ya que protegerá y creará empleos en el área de construcción, y promoverá proyectos para seguir proveyendo el mantenimiento vial tan importante para el desarrollo económico de Puerto



Rico. A su vez, permitirá mejoras de infraestructura las cuales redundarán en reducciones en accidentes, lo que protegerá la vida de los ciudadanos y aliviará la congestión vehicular. Por todo lo anterior, la ACT apoya la aprobación del **P. de la C. 2212**.

#### **AUTORIDAD DE TRANSPORTE INTEGRADO**

La Autoridad de Transporte Integrado (ATI), creada mediante la Ley 123-2014, tiene como propósito fundamental implantar la política pública sobre la transportación colectiva en Puerto Rico. Su misión es transformar los servicios existentes de transporte colectivo, el cual, según indica la ATI, sirve el triple rol en la sociedad de asegurar la movilidad de la gente, contribuir a la vitalidad económica de las ciudades y las áreas urbanas y rurales, así como aportar a la calidad del medio ambiente, reduciendo las emisiones de los vehículos de motor.

Con relación al **P. de la C. 2212**, la ATI señala que esta pieza legislativa enmendará el Artículo 18 de la Ley 123-2014 a los fines de que los fondos ingresados en el Fondo Especial para el Desarrollo del Transporte Colectivo Integrado se utilicen directamente para sufragar los gastos operacionales de los sistemas de transporte colectivo que opera la ACT actualmente, incluyendo el Tren Urbano. Además, la medida dispone que los fondos se transferirán a la ATI una vez se le transfieran las operaciones del Tren Urbano. A su vez, mencionan que la medida añade una fuente adicional de fondos dedicados para las operaciones del transporte colectivo de la ATI.

La ATI endosa este proyecto de ley ya que dentro de su propósito se incluye una asignación de fondos dedicados al desarrollo del transporte colectivo, lo que ayudará a la ATI a cumplir con su deber ministerial así como contribuir a que sea más sostenible y permitirle recibir fondos federales bajo la Administración Federal de Transporte Colectivo.

#### **DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS**

El Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) expresó que la política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico establece la visión y misión de las agencias de infraestructura y de servicios de transporte colectivo como entes propulsores del desarrollo económico. Asimismo, la ACT y la ATI representan la zapata principal de estos pilares de desarrollo económico.

Continúa el DTOP reconociendo la difícil situación fiscal que enfrenta esta Administración, así como la determinación de esta Asamblea Legislativa, junto al Ejecutivo, de adelantar la agenda de recuperación económica, ayudar a crear las condiciones idóneas para la competitividad, generar empleos e invertir en la infraestructura. No obstante, el DTOP señala que para lograr sus objetivos, resulta necesario atender con valentía la compleja situación en que esta Administración encontró a la ACT: un endeudamiento con el BGF de sobre 600% en solo cuatro años, un déficit operacional multimillonario que limitaba la capacidad de generar proyectos, así como relaciones significativamente deterioradas con las agencias federales debido a la gran cantidad de asuntos sin atender y la indiferencia ante los señalamientos planteados por estas agencias, lo que amenazaba la disponibilidad para Puerto Rico de obtener fondos federales.

A los fines de mejorar dicha situación, el DTOP señala que se aprobaron las Leyes 30-2013 y 31-2013, las cuales fueron indispensables para brindar estabilidad financiera a la ACT. No obstante, resulta necesaria la aprobación de la presente medida, la cual pretende transferir ciertas deudas de la ACT a la AFI, crear un Fondo Especial de Asistencia Económica y aumentar el arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos.

En la opinión del DTOP, el **P. de la C. 2212** permitirá la creación de futuros empleos, especialmente en el área de construcción, protegerá el empleo de cientos de trabajadores de la ACT así como del sector privado ligado a la infraestructura vial, y encaminará nuevos proyectos alrededor de la Isla. La aprobación de la presente medida es fundamental para garantizar la solvencia fiscal de la ACT. Junto con las medidas internas que ya se han encaminado en la ACT, incluyendo la reducción en la contratación de servicios profesionales, la maximización del uso de fondos federales y mejoras a la gerencia de los proyectos de construcción, DTOP confía de que se devolverá a la ACT a su sitio como catalítico y motor económico de Puerto Rico, impulsando el movimiento de la economía y creando empleos.

En conclusión, DTOP endosa la aprobación del **P. de la C. 2212**, el cual es instrumental para atender la realidad fiscal heredada en el 2013 y enderezar el rumbo del País.

#### **AUTORIDAD PARA EL FINANCIAMIENTO DE LA INFRAESTRUCTURA DE PUERTO RICO**

La AFI comenzó su ponencia destacando que la inversión gubernamental en la infraestructura constituye un eslabón fundamental para promover el desarrollo económico. Esa inversión en infraestructura no solo genera una corriente inmediata de actividad económica, sino que resulta imprescindible para promover nuevas inversiones privadas. A tales efectos, la AFI indica que fue creada en virtud de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, para proporcionar asistencia financiera, administrativa y apoyo general a aquellas entidades públicas que ejecutan obras de infraestructura, así como para proveer una alternativa para financiar directamente estas inversiones de infraestructura del sector público.

La AFI indicó que desde sus comienzos ha sido una agencia instrumental en una serie de transacciones financieras que han permitido levantar fondos para atender distintas necesidades fiscales y operacionales del Gobierno y sus corporaciones públicas y municipios. Estas incluyen proyectos de infraestructura para los sistemas de acueductos y alcantarillados, obras de mejoras permanentes en instalaciones médico-hospitalarias, escuelas, carreteras, cascos urbanos, instalaciones carcelarias y deportivas, transporte marítimo y terrestre, entre otras. Ejemplo de estas transacciones, similar al propósito del **P. de la C. 2212** que nos ocupa, fueron las emisiones de bonos en los años 1988, 1997, 1998, 2000 y 2005 para revitalizar a la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados para mejoras capitales y lograr cumplimiento con regulaciones de la Agencia para la Protección Ambiental (EPA por sus siglas en inglés); la emisión de bonos serie 2006 para llevar a cabo la construcción y mejoras de infraestructura necesaria para los XXI Juegos Centroamericanos y del Caribe, Mayagüez 2010; y la emisión de bonos serie 2011 para allegar a la Autoridad de los Puertos los fondos necesarios para refinanciar ciertas obligaciones y hacer mejoras a facilidades portuarias.

A tales efectos, la AFI indica que la transacción financiera que procura viabilizar el **P. de la C. 2212** es una para la cual la AFI está debidamente facultada en su Ley Orgánica. Señala también que el proyecto provee mecanismos y salvaguardas para asegurar una adecuada fuente de repago de la deuda que la AFI asumirá. Por todo lo anterior, la AFI endosa la aprobación del **P. de la C. 2212**.

#### **BANCO GUBERNAMENTAL DE FOMENTO PARA PUERTO RICO**

El Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico (BGF) comenzó su ponencia sobre el **P. de la C. 2212** estableciendo que sus recomendaciones y sugerencias están enmarcadas en su función y responsabilidad de actuar como agente fiscal y asesor financiero del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Además, el BGF vela por la fortaleza crediticia y financiera del Gobierno, sus instrumentalidades y municipios, fiscalizando y procurando una evolución balanceada

de las finanzas públicas. Seguido, el BGF hace un resumen sobre su situación fiscal y la de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). Al 31 de diciembre de 2012, la deuda de la ACT con el BGF alcanzaba más de \$2,200 millones y no existía fuente de repago. Según el BGF, esta deuda es el resultado de la práctica de los pasados cuatro (4) años, en el cual se sufragaron los déficits operacionales y las necesidades de inversión de capital y de refinanciamiento de deuda de la ACT mediante líneas de crédito del BGF sin que se identificaran fuentes de repago claras. Al 30 de septiembre de 2014, el BGF tiene en cartera veinticuatro (24) líneas de crédito de la ACT que a esa fecha totalizaban sobre \$2,027 millones en principal e intereses acumulados y \$200 millones en bonos de deuda variable de la ACT. Dichas líneas de crédito fueron utilizadas tanto para gastos operacionales como para el pago de deuda, sentencias y programas de mejoras capitales. Dicha práctica redujo significativamente la liquidez del BGF ya que estos préstamos constituyen un 24% de la totalidad de la cartera de préstamos otorgados por el BGF. Además, esto contribuyó a que la ACT no confrontara su realidad y agudizara la situación.

Para devolverle liquidez al BGF y a la ACT, se aprobaron las Leyes Núm. 30 y 31 del año 2013. Mediante la Ley Núm. 30-2013, se enmendó la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico” para disponer que la totalidad de los ingresos recibidos por concepto de cada permiso de vehículo de motor y arrastre, y de cada renovación de registro de automóviles de servicio privado y público ingresaran en un Depósito Especial para proveerle una fuente de repago a los préstamos de la ACT con el BGF. Por otra parte, la Ley Núm. 31-2013 enmendó el Código de Rentas Internas de Puerto Rico de 2011 para modificar la cantidad del arbitrio que se impone sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos, y transferir la totalidad de dicho arbitrio a la ACT para proveerle otra fuente de repago a sus préstamos con el BGF. Asimismo, dicha Ley asignó a favor de la ACT \$20 millones anuales de los recaudos del arbitrio sobre cigarrillos.

Además de estas medidas, la Asamblea Legislativa y el BGF realizaron cambios operacionales y estructurales en la ACT para hacerla más eficiente y fiscalmente responsable. Por ejemplo, la Ley Núm. 41-2014 introdujo una nueva Junta de Directores de siete (7) miembros e identificó fondos federales para proyectos de autopistas que redundaron en una reducción de necesidad de efectivo por cerca de \$30 millones anuales. A esto, se le suman los ahorros producto de la implantación de la Ley Núm. 66-2014, conocida como la “Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico”, que se estiman en aproximadamente \$25 millones. Por último, la creación de la Autoridad de Transporte Integrado (ATI), lo que permitirá transferir el Tren Urbano, y sus costos operacionales, de la ACT a la ATI.

A pesar de todos estos esfuerzos e iniciativas, los ahorros no fueron suficientes y la ACT no logró refinanciar su deuda. Además, el panorama financiero de la ACT se recrudeció por el aumento significativo en las tasas de interés de las obligaciones del Gobierno Central, imposibilitando más aún el refinanciamiento. Todos estos factores causan que, al presente, la ACT tenga una necesidad operacional de aproximadamente \$130 millones anuales. Por esto se propone en el **P. de la C. 2212** que una entidad con mejor acceso al mercado asuma la deuda de la ACT. El Proyecto establece que será la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (en adelante “AFI”) la cual pagará las deudas de la ACT utilizando los fondos otorgados mediante la Ley Núm. 31-2013. A los fines de proveerle a la AFI una fuente dedicada al repago de dichas deudas, el **P. de la C. 2212** impone un nuevo arbitrio sobre el barril petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos de \$6.25, el cual le será transferido en su totalidad a la AFI. Una vez se transfiera las deudas de la ACT a AFI, el impuesto

sobre el petróleo crudo cedido a la ACT, el cual al momento de la aprobación del Proyecto se mantendrá en su tasa actual de \$9.25, se reducirá por \$3.25 a \$6.00, y el nuevo impuesto sobre el petróleo crudo cedido a AFI aumentará por \$3.25 a \$8.25. El Gobierno de Puerto Rico podrá empeñar su buena fe y crédito para asegurar que los bonos o pagarés puedan venderse de la manera más eficiente posible. Además, se autoriza al Secretario de Hacienda, con el consentimiento del Secretario de Justicia, a consentir que la garantía del Gobierno de Puerto Rico se rija por las leyes del Estado de Nueva York.

Por otra parte, para fortalecer el crédito de la ACT de cara al futuro y proteger los derechos que poseen los bonistas de la ACT, la medida legislativa dispone para la creación de un gravamen estatutario sobre ciertos de los ingresos, impuestos y derechos asignados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la ACT y que dicha corporación pública esté autorizada a gravar bajo las disposiciones de la medida y los documentos que rigen sus emisiones de bonos. Este gravamen sería efectivo sólo luego de la fecha en la cual la ACT transfiera sus deudas a la AFI.

El BGF hace hincapié en que los arbitrios e impuestos al petróleo no aplicarán a la compra por parte de la Autoridad de Energía Eléctrica, por ende, esta legislación no tendrá efecto en el precio de la energía eléctrica.

El BGF entiende que el proveerle los fondos que el **P. de la C. 2212** dispone a la ACT ayudará al funcionamiento de la red de carreteras del País, protegerá los empleos, no sólo de la ACT, sino de la industria de la construcción, permitirá el mantenimiento de la red vial, ayudará a mantener en funcionamiento los servicios de transporte colectivo de autobuses, lanchas y el Tren Urbano, ente otros. Por lo tanto, el BGF endosa la aprobación del **P. de la C. 2212**.

## ANÁLISIS DE LA MEDIDA

### I. La crisis fiscal de la Autoridad de Carreteras y Transportación

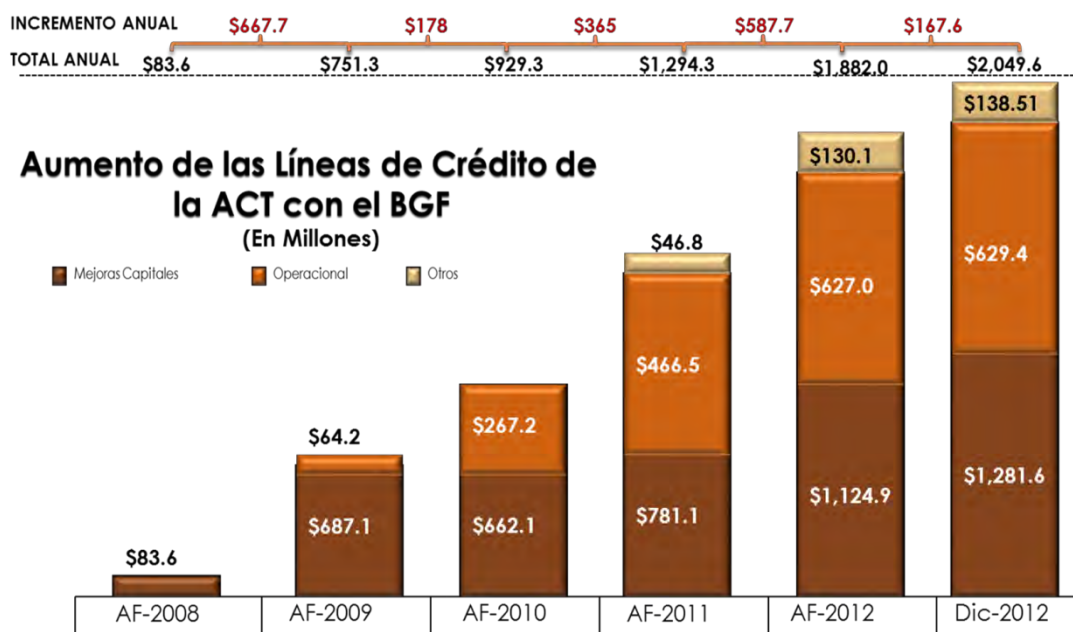
Durante la década de los años sesenta, el rol de mayor importancia del Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante “DTOP”) era la construcción de carreteras. A tales fines, la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (en adelante, “ACT”) se creó como corporación pública en virtud de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada. Su creación respondió a la necesidad del Gobierno de depositar en dicha instrumentalidad gubernamental responsabilidades tales como: proveer al pueblo las mejores carreteras y medios de transportación, facilitar el movimiento de vehículos y personas, aliviar en todo lo posible los peligros e inconvenientes que trae la congestión en las carreteras del Estado Libre Asociado, afrontar la creciente demanda por mayores y mejores facilidades de tránsito o de transportación que el crecimiento de la economía de Puerto Rico conlleva, entre otros. Del mismo modo, dicha Ley autorizó a la ACT a emitir bonos, de tiempo en tiempo, y vender sus propios bonos y tenerlos en circulación para cualesquiera de sus fines corporativos; el cobro de peaje y otros cargos para el pago de esos bonos y sus intereses, así como el costo de mantenimiento, reparación y operación de tales instalaciones. Disponiendo a su vez, que los ingresos de la ACT provendrían de un impuesto a la gasolina, aportaciones locales y federales, así como de emisiones de bonos y préstamos a corto plazo.

Posteriormente, en el año 1971, la ACT quedó adscrita al Departamento de Transportación y Obras Públicas (en adelante, “DTOP”) a través de la aprobación del Plan de Reorganización Número 6. Finalmente, la Ley Núm.1-1991, le otorga un nuevo nombre a la ACT y la convierte en el principal promotor y administrador de la política pública sobre transportación colectiva en el País, establecida por el Secretario del DTOP. También, queda facultada para contratar la prestación de servicios de transporte.

A través de ejecutorias de la ACT, nuestro País ha desarrollado proyectos importantes que han revitalizado el sistema de transportación de Puerto Rico. Algunos de los más importantes lo son: el puente sobre el Río Grande de Manatí, en la carretera PR-2, de .84 kilómetro que se completó en 1968; la construcción de la Autopista Las Américas, PR-52, de San Juan a Ponce, posteriormente denominada como “Autopista Luis A. Ferré”; la Autopista De Diego, de San Juan a Hatillo en enero de 1969; la Autopista PR-53, de Fajardo a Salinas en abril de 1988; el primer proyecto de privatización de carretera en la Isla y en todos los Estados Unidos con el puente Teodoro Moscoso sobre la Laguna San José, completado en febrero de 1994, con una inversión de \$126.8 millones.

Pese a haber desempeñado un rol crucial en el desarrollo económico y social de Puerto Rico, la ACT ha sido víctima de prácticas irresponsables en los pasados años, en específico el pasado cuatrienio 2009-2012, a través de la cuales se recurría a sufragar los déficits operacionales y las necesidades de inversión de capital de la ACT mediante líneas de crédito del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico (en adelante, “BGF”), sin que se identificaran fuentes de repago claras para cumplir con dichas obligaciones. Consecuentemente, al 31 de diciembre de 2012, la deuda de la ACT con el BGF alcanzaba más de \$2,000 millones, sin una fuente de repago determinada.

**Gráfica 1. Aumento de las Líneas de Crédito de la ACT con el BGF**



Dicha práctica, además de no afrontar la insuficiencia presupuestaria y operacional de la ACT permitiendo que dicha corporación profundizara su crisis al aumentar exponencialmente su deuda, redujo significativamente la liquidez del BGF, debido a que los préstamos vigentes de la ACT constituían el 24% de la totalidad de la cartera de préstamos otorgados por el BGF. Esta irresponsabilidad fiscal y fiduciaria en los pasados años por parte del BGF es lo que nos ha llevado hasta aquí y nos requiere que seamos responsables y diligentes y afrontemos los problemas con el mayor sentido de responsabilidad y prudencia.

Cabe señalar que esta precaria situación no es una novedad para el Gobierno Central. La pasada Administración tenía conocimiento de la necesidad de allegar recursos a la agencia y no tomó las medidas correctivas adecuadas.

“ACT no cuenta con el ingreso suficiente para pagar sus gastos operacionales y su programa de inversión de capital. Su déficit para el cierre del AF 2009 tanto de operaciones (\$65 millones) como de aquella porción de sus gastos que se capitaliza (\$125 millones) será aproximadamente \$190 millones, y podría aumentar a \$250 millones en años venideros si no se implantan medidas drásticas rápidamente. Los subsidios operacionales del Tren Urbano y Metrobús reducen los ingresos de la ACT por \$114 millones al año.” *Informe Preliminar al Gobernador Electo*, 19 de diciembre de 2008.

Así las cosas, el descalabro fiscal continuó su curso en la corporación pública y los estados financieros preliminares reflejaron que la ACT cerró el año fiscal 2013 con una pérdida operacional de \$534.3 millones y una reducción en activos netos de \$106.0 millones. La deuda pública total de la ACT, al 30 de junio de 2013, ascendía a \$7,057.8 millones, de los cuales \$5,012.7 millones representaban deuda de emisiones de bonos.

Es evidente que la ACT atraviesa una situación fiscal frágil y compleja debido a diversas variables que combinadas han provocado un escenario sombrío para la corporación pública. Las principales causales: (1) la falta de recursos para costear su operación, (2) su imposibilidad de salir al mercado de bonos para poder repagar la deuda con el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) y, (3) la degradación de sus bonos, lo que resultó en el aumento de intereses y la aceleración de las deudas. Como resultado de esto, y como ya hemos resaltado, la ACT opera con una deficiencia la cual ha sido subsanada en el pasado por empréstitos con el BGF para mantener su operación y realizar pagos a sus principales acreedores.

## **II. Medidas correctivas para la ACT tomadas por la presente Administración**

Debido a la naturaleza apremiante de identificar otras fuentes de ingresos adicionales a la ACT, esta Administración evaluó diferentes alternativas. Entre las alternativas estudiadas, se encontraba un aumento a los peajes y un aumento al impuesto a la gasolina. Sin embargo, el aumento requerido para allegar los fondos necesarios para la ACT atender su situación financiera hubiera requerido un aumento a los peajes de sobre un 300%, un aumento a los marbetes de \$40 a \$210 o un aumento al impuesto de la gasolina de sobre nueve (9) centavos por litro de gasolina. Entendiendo que dichos aumentos serían altamente onerosos a la ciudadanía y en especial a la clase trabajadora del País, esta Asamblea Legislativa se emprendió a identificar otras fuentes de ingreso que fueran menos onerosas al bolsillo de la gente. Entre esas alternativas se identificó un aumento a la cantidad que se deposita de los derechos a pagar al Depósito Especial a favor de la Autoridad.

Así las cosas, mediante la Ley Núm. 30-2013, se enmendó la Ley Núm. 22-2000, según enmendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, para disponer que la totalidad de los ingresos recibidos por concepto de cada permiso de vehículos de motor y arrastres, y de cada renovación de registro de automóviles de servicio privado y público, y no solamente \$15.00 como lo disponía la Ley Núm. 22-2000 previo a la enmienda, ingresaran en un Depósito Especial para proveerle una fuente de repago a los préstamos de la ACT con el BGF.

Asimismo, a través de la Ley Núm. 31-2013, se enmendó la Ley Núm. 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”, para, entre otras cosas, modificar la cantidad del arbitrio que se impone sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos, y transferir la totalidad de dicho arbitrio a la ACT para proveerle una fuente de repago a sus préstamos con el BGF. Además, dicha Ley asignó a favor de la ACT \$20 millones anuales de los recaudos del arbitrio sobre cigarrillos. Estos derechos, arbitrios e impuestos adicionales fueron pignorados por la ACT a favor del BGF y de los tenedores de ciertas obligaciones emitidas por la ACT en el año 2013. Con el producto de la venta de dichas obligaciones en el 2013, la ACT pudo repagar ciertos préstamos que tenía con el BGF, lo que redundó en beneficio de la ACT, del BGF, y del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al proveerle al BGF liquidez adicional que permitió proveerle financiamiento adicional al Estado Libre Asociado de Puerto Rico y sus instrumentalidades en tiempos de estrechez fiscal y financiera.

Los ingresos adicionales que se han obtenido luego de la aprobación de las Leyes 30 y 31 de 2013, equivalentes a aproximadamente \$242 millones, aunque redundaron en gran beneficio del BGF y la ACT no le brindaron la capacidad financiera suficiente a esta última para emitir deuda adicional que pudiese refinanciar la deuda interina con el BGF y con terceros, y a su vez, continuar las operaciones de dicha corporación pública. Ello, a pesar de otros esfuerzos en términos operacionales que esta Administración ha realizado en la ACT, entre los cuales podemos resaltar los siguientes:

1. La aprobación de la Ley Núm. 41-2014 que introdujo una nueva Junta de Directores de siete (7) miembros que supervisa las operaciones de la ACT;
2. La identificación de nuevos fondos para parear asignaciones federales para proyectos de autopistas, que redundarán en una reducción de necesidades de efectivo de la ACT por cerca de \$30 millones de dólares anuales;
3. Los ahorros producto de la implantación de la Ley Núm. 66-2014, mejor conocida como “Ley Especial de Sostenibilidad Fiscal y Operacional del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico”, que se estiman en aproximadamente \$25 millones de dólares;
4. La aprobación de la Ley Núm. 123-2014, que crea la Autoridad de Transporte Integrado (en adelante “ATI”), lo que permitirá transferir el Tren Urbano, y sus costos operacionales, de la ACT a la ATI.
5. Medidas de reducción de gastos a ser implantadas por al ACT que proyectan generar ahorros entre \$15 millones y \$30 millones anuales.
6. Aumentos en las tarifas del Tren Urbano implementada en octubre de 2014, para una proyección de recaudos de \$7 millones.

La necesidad de ingresos recurrentes adicionales también se recrudeció durante el pasado año fiscal como resultado del aumento significativo en las tasas de interés de las obligaciones del Gobierno Central y sus instrumentalidades, lo cual aumentó el ingreso requerido para refinanciar las obligaciones existentes de la ACT, y por la acumulación durante el periodo de cuentas por pagar a suplidores y contratistas, cuyo pago es fundamental para evitar el atraso de la obra gubernamental.

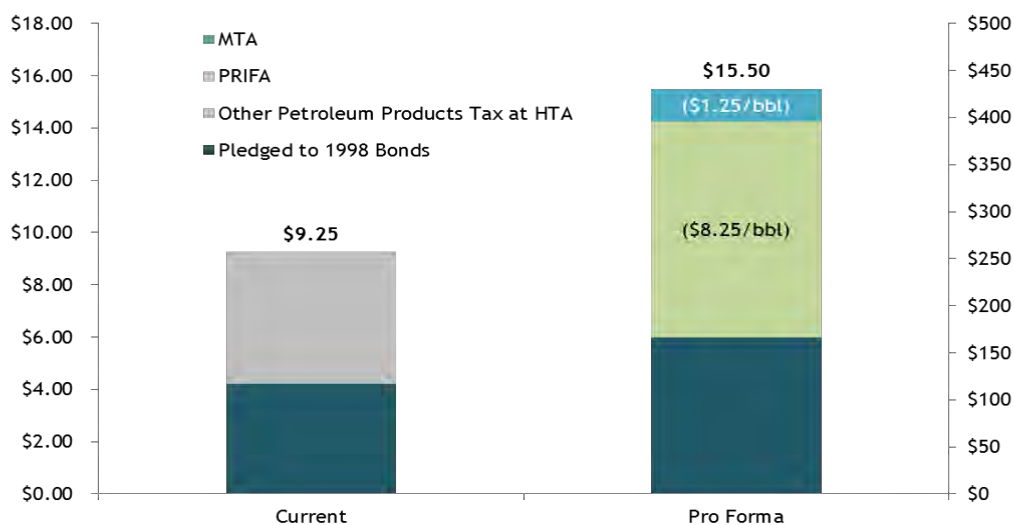
### **III. Propósito de la medida**

Para mejorar la situación fiscal y financiera de la ACT, la presente medida legislativa propone que la AFI asuma o repague ciertas deudas de la ACT. Para ello, se autoriza a la AFI a emitir deuda hasta el límite de \$2,950 millones, la cual se repagará con parte de los fondos de la Ley

Núm. 30-2013 y la Ley Núm. 31-2013, así como con los recaudos producto del aumento al arbitrio a la gasolina. A su vez, y como esta Asamblea Legislativa ha autorizado en algunas transacciones anteriores, se dispone que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico podrá empeñar su buena fe, crédito y poder de imponer contribuciones para garantizar el repago de los bonos o pagarés emitidos por la AFI pagaderos de estos impuestos para así asegurar que los bonos o pagarés se puedan vender de la manera más eficiente y costo-efectiva posible. Asimismo, se autoriza al Secretario de Hacienda a consentir a que la garantía del Estado Libre Asociado de Puerto Rico se rija por las leyes del Estado de Nueva York y que los tribunales del Estado de Nueva York tengan jurisdicción para atender cualquier asunto relacionado a dicha garantía.

Por otra parte, esta medida legislativa propone un nuevo impuesto sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos de \$5.00 y transferirá a AFI la totalidad de los ingresos producidos por dicho impuesto. Una vez se transfiera las deudas de la ACT a AFI, el impuesto sobre el petróleo crudo cedido a la ACT, el cual al momento de la aprobación del Proyecto se mantendrá en su tasa actual de \$9.25, se reducirá por \$3.25 a \$6.00, y el nuevo impuesto sobre el petróleo crudo cedido a AFI aumentará por \$3.25 a \$8.25. Esta estructura es de conformidad a las enmiendas contempladas en el Entrillado Electrónico que acompaña este Informe.

**Gráfica 2. Impacto Agregado del P. de la C. 2212 en los Arbitrios a los Productos de Petróleo**



Con la aprobación de la presente medida, y luego de la transferencia de deuda a la AFI, el aumento a \$15.50 destinará alrededor de \$172 millones a la ACT, \$236 millones a AFI como fuente de repago de la nueva deuda, y \$36 millones a ATI a los fines de costear los gastos de la ATI, para invertir en tecnología, mejores equipos y servicios a nuestra ciudadanía.

Debido a que la AFI asumirá parte de la deuda de la ACT, resulta válido y meritorio cederle parte de los ingresos pignorados que se utilizarán para el pago de dicha deuda una vez sea efectivamente transferida. Nótese, que dicha asunción y repago de la deuda, así como la cesión de los ingresos pignorados, representan un beneficio para la ACT, al reducir la cantidad de deuda de la cual dicha corporación pública es responsable. A su vez, representa un beneficio para la AFI y para



los acreedores de ambas corporaciones públicas, así como para los residentes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

De otra parte, con el objetivo de fortalecer el crédito de la ACT de cara al futuro, esta medida legislativa dispone para la creación de un gravamen sobre ciertos de los ingresos, impuestos y derechos asignados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la ACT y que la ACT esté autorizada a gravar bajo esta ley y los documentos rigen sus emisiones de bonos. Este gravamen sería efectivo sólo luego de la fecha que se define como la Fecha de Efectividad en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada.

Del mismo modo, como medida de transición, disponemos la creación de un Fondo Especial que garantice la operación de la ACT durante el presente año fiscal, y fortalezca la misión de la ATI. Esta iniciativa persigue subsanar a corto plazo la delicada crisis económica antes descrita, hasta la aprobación del nuevo sistema contributivo de Puerto Rico, el cual dispondrá la manera autosustentable de atender las necesidades operacionales de las referidas corporaciones.

Asimismo, la presente medida legislativa, con el fin de costear los gastos de la ATI, destina \$36 millones provenientes del arbitrio de cigarrillos dispuesto en la Sección 3020.05 del Código de Rentas Internas de 2011. Esta asignación tendrá una tercera prioridad en la distribución de recaudos de dicho arbitrio, luego de los fondos dirigidos a la ACT y la Autoridad Metropolitana de Autobuses. La ATI también tendrá una fuente de ingresos recurrente para invertir en tecnología, mejores equipos y servicios de manera que puedan brindar un mejor servicio de transporte colectivo a la ciudadanía.

Finalmente, esta medida legislativa establece como política pública del Estado Libre Asociado de Puerto Rico los principios fundamentales que regirán la Reforma Contributiva.

### **Enmiendas Adicionales**

Además de asegurar la viabilidad y solvencia económica del sistema de carreteras y transporte público del país, las medidas adoptadas en el Capítulo I de esta Ley denotan una crisis fiscal, administrativa y operacional tanto en la Autoridad de Carreteras (ACT) y en la Autoridad de Transporte Integrado (ATI) que lleva sin atenderse por décadas y que tiene que enfrentarse de manera innovadora, efectiva y agresiva antes de finalizar el Año Fiscal 2014-2015. De esta manera podremos salvaguardar la prestación de los servicios esenciales de transportación pública al pueblo. El aumento al impuesto del petróleo y el traspaso de la deuda de la Autoridad de Carreteras a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura (AFI), por sí solo, no solucionan el serio problema operacional y administrativo de estas entidades públicas. Sólo una reestructuración y reorganización profunda de las finanzas y operaciones de la ACT y la ATI producirá los cambios estructurales que requieren ambas corporaciones públicas para garantizar una operación y un servicio eficiente y efectivo al pueblo. A tales efectos, luego de la evaluación del **P. de la C. 2212** según aprobado por la Cámara de Representantes, el Senado de Puerto Rico estima necesario y recomienda incorporar las siguientes enmiendas, entre otras:

1. Se establece un procedimiento para la emergencia fiscal u operacional con el propósito de reestructurar la administración y operación de la ACT y de la ATI, para asegurar que Puerto Rico reciba los mejores y más eficientes servicios de transportación pública y que se cumplan con todas las responsabilidades de los acreedores. A tales fines, se autoriza al Presidente del BGF a constituir un Comité Supervisor que estará encargado de realizar un Estudio de Viabilidad Fiscal y Operacional de la ACT y la ATI. Dicho Comité Supervisor estará compuesto por el Presidente del BGF, el Secretario de Hacienda, el Director de la OGP, así como por el

Presiente del Senado y el Presidente de la Cámara de Representantes o representantes autorizados por estos.

El Estudio deberá contener toda la información relacionada a las finanzas, la administración y las operaciones de la ACT y la ATI, incluyendo pero no limitándose a la probabilidad o la ocurrencia de un incumplimiento con el pago de obligaciones, cualquier déficit operacional que exceda el periodo de dos (2) años, aumento de déficit operacional, posibilidad de interrupción en los servicios o proyección de déficit en el fondo general de la agencia.

Por último, el Comité podrá nombrar un Oficial de Emergencia de la ACT y de la ATI, escogido exclusivamente por sus méritos y competencia, el cual podrá emitir todo tipo de reglas y órdenes, así como implementar un Plan Financiero y Operacional para la ACT y la ATI para reestructurar la agencia. Éste publicará informes mensuales sobre la condición fiscal y operacional de la ACT y la ATI y sobre las acciones correctivas para remediar la Emergencia Fiscal. Parte del contenido del plan deberá incluir estrategias para llevar a cabo las funciones de las referidas entidades, de acuerdo con los recursos disponibles, estrategias para satisfacer todos los requerimientos del servicio de la deuda, un detalle de las acciones que se implementarán para reestructurar las finanzas y operaciones de las entidades, entre otros.

2. Se ordena a la ACT a someter a ambos cuerpos de la Asamblea Legislativa, así como al Gobernador, un Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de las Carreteras, Puentes y Vías Públicas con un desglose de proyectos a desarrollarse, por localización, e incluyendo costo estimado y tiempo de duración de los mismos. Además, se autoriza al BGF a realizar un adelanto a la ACT para ésta comenzar a realizar las obras de mejoras públicas permanentes contempladas en el referido Plan.

### IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

En cumplimiento con la Ley Núm. 81-1991, según enmendada, conocida como la “Ley de Municipios Autónomos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico de 1991” y la Sección 32.5 del Reglamento del Senado, esta Comisión determina que el **P. de la C. 2212** no contempla disposiciones que conlleven un impacto económico a nivel de los gobiernos municipales.

### CONCLUSIÓN

Por los fundamentos antes expuestos, la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas del Senado de Puerto Rico tiene el honor de recomendar la aprobación del **Proyecto de la Cámara 2212** con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que acompaña a este Informe.

Respetuosamente sometido,

(Fdo.)

José R. Nadal Power

Presidente

Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos que se llame la medida.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, que se llame la medida en este momento.

**CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DÍA**

Como primer asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto de la Cámara 2212, titulado:

“Para establecer la política pública que ha de regir la presente Ley en el contexto de los principios fundamentales del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico; añadir un nuevo Artículo 12-A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 34 y reenumerar el actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico”; para enmendar las Secciones 3020.01 y 3020.07, añadir la nueva Sección 3020.07A y la nueva Sección 3020.07B, enmendar la Sección 3060.11 y añadir la nueva Sección 3060.11A y la nueva Sección 3060.11B a la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”; y para enmendar el Artículo los Artículos 16 y 18 de la Ley 123-2014, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”; a los fines de establecer la Política Pública; ~~disponer respecto a la implementación de un plan de reestructuración para la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico;~~ crear el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, disponer que se podrá empeñar la buena fe, el crédito y el poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para garantizar el repago de los bonos o pagarés a ser emitidos por la Autoridad pagaderos de dicho Fondo Especial y autorizar al Secretario de Hacienda, con el consentimiento escrito del Secretario de Justicia, para que en relación a los bonos o pagarés de la Autoridad garantizados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico pueda renunciar a la inmunidad soberana del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, acordar que dicha garantía se podrá regir por las leyes del Estado de Nueva York y que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico se pueda someter a los tribunales de dicha jurisdicción; modificar el arbitrio sobre el uso de petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos e imponer un arbitrio adicional sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos; establecer que el nuevo arbitrio entrará en vigor el 15 de marzo de 2015; para transferir al Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico el producto del nuevo arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos que impone la nueva Sección 3020.07A; ~~transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05;~~ disponer para la creación de un gravamen estatutario relacionado a los ingresos, impuestos y derechos que están pignorados para el repago de los bonos emitidos por la Autoridad de Carreteras y Transportación; para disponer sobre el uso de los fondos destinados a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; establecer informes a la Asamblea Legislativa; establecer un procedimiento para la emergencia fiscal u operacional de la Autoridad de Carreteras y Transportación y/o la Autoridad de Transporte Integrado, y disponer sobre la transparencia de dichas corporaciones públicas; la creación de un Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de la Autoridad de Carreteras y Transportación a ser financiado por el Banco

Gubernamental de Fomento para Puerto Rico hasta un máximo de cincuenta millones (50,000,000) de dólares; entre otras cosas.”

SR. PRESIDENTE: Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Breve receso en Sala, Presidente.

SR. PRESIDENTE: Breve receso en Sala.

### RECESO

SR. PRESIDENTE: Se reanudan los trabajos del Senado de Puerto Rico.

Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, para regresar al turno de Mociones.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, regresamos al turno de Mociones.

### MOCIONES

SR. PRESIDENTE: Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, vamos a solicitar el descargue de la Resolución del Senado 1044.

SR. PRESIDENTE: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

SR. TORRES TORRES: Vamos a solicitar, señor Presidente, que se lea la Resolución del Senado 1044.

SR. PRESIDENTE: Que se lea, por favor.

¿Esta es una resolución de felicitación o no?

SR. TORRES TORRES: No, Presidente. Es una resolución de la compañera Portavoz Alterna, enmendado el título y varias secciones de la Resolución del Senado 446, a los fines de que se incluya en segunda instancia a la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica, se amplíe la jurisdicción de la investigación de las Comisiones y se establezca un nuevo término de rendición de informes a comisiones...

SR. PRESIDENTE: Cómo no.

SR. TORRES TORRES:...para investigar...

SR. PRESIDENTE: Cómo no.

SR. TORRES TORRES: ...la Autoridad de Carreteras y Transportación.

SR. PRESIDENTE: Cómo no. Adelante, que se lea.

SR. TORRES TORRES: Previo a la lectura, Presidente, solicitamos que se incluya en el Calendario de Ordenes Especiales del Día.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, se incluye en el Calendario de Ordenes Especiales del Día de hoy. Que se lea.

### CALENDARIO DE LECTURA

Como próximo asunto en el Calendario de Lectura, se lee la Resolución del Senado 1044, la cual fue descargada de la Comisión de Reglas, Calendario y Asuntos Internos:

### “RESOLUCIÓN

Para enmendar el Título y las Secciones 1, 2 y 3 de la Resolución del Senado Núm. 446, a los fines de que se incluya en segunda instancia a la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, se amplíe la jurisdicción de investigación de las Comisiones y se establezca un nuevo término de rendición de informe de las Comisiones.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Sabido es, que durante los pasados años, específicamente durante el pasado cuatrienio, 2009-2012, se sufragaron los déficits operacionales y las necesidades de inversión de capital de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (en adelante, ACT) mediante líneas de crédito del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico (en adelante, BGF). Lo anterior, sin que fueran identificadas fuentes de repago para cumplir con las obligaciones sostenidas. Es menester señalar que, a 31 de diciembre de 2012, la deuda sostenida por la ACT con el BGF alcanzaba la faena cercana a los \$2,000 millones, sin fuente de repago. Como consecuencia de lo anterior, la deuda de la ACT ha aumentado significativamente reduciendo la liquidez del BGF, ya que los préstamos de la ACT constituyen el 24% de la cartera de préstamos otorgados por el BGF.

Como especifica la Exposición de Motivos de la Resolución del Senado 446, al cierre del año fiscal 2012, la ACT tenía una pérdida operacional de quinientos diecisiete (517) millones de dólares, y una reducción en activos netos de trescientos sesenta y dos (362) millones de dólares. La deuda pública total de la ACT, al 30 de junio de 2012, ascendía a seis mil millones novecientos noventa y ocho (6,998) millones de dólares, de los cuales cinco mil ciento dieciséis (5,116.8) millones de dólares representaba deuda de emisiones de bonos y mil ochocientos ochenta y dos (1,882) millones de dólares representaba otras obligaciones. No obstante, al 30 de junio de 2008, la deuda de la ACT ascendía a la cantidad de ochenta y tres (83) millones, lo que refleja un aumento aproximado de seiscientos (600) por ciento durante los pasados cuatro (4) años fiscales. A pesar de la delicada situación fiscal de la ACT, en los pasados años fiscales no se atendió su situación financiera.

Así las cosas, esta Administración ha aprobado varias leyes y ha realizado cambios operacionales en la ACT como medida para identificar fuentes de ingresos adicionales, para permitir la continuidad de la operación de la corporación pública. No obstante, los ingresos obtenidos como consecuencia de la aprobación de las referidas legislaciones y de los cambios operacionales realizados, no han sido suficientes para que la ACT sufrague la deuda con el BGF y pueda continuar operando; lo que podría incluir el cierre operacional temporal de la Autoridad Metropolitana de Autobuses y el Tren Urbano. Situación ésta, que obliga a tomar medidas adicionales que viabilicen la estabilidad económica de la ACT y del BGF.

Independiente a lo anterior, este Senado de Puerto Rico entiende meritorio investigar concienzudamente las razones que llevaron a la ACT a contraer tan impresionante deuda y esta investigación debe incluir a cualesquiera funcionarios que en el desempeño de sus cargos actuaron de forma tal que llevaron a la ACT a la precaria situación que hoy se encuentra.

### RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se enmienda el Título de la Resolución del Senado Núm. 446, para que se lea como sigue:

“Para ordenar a [la Comisión] las Comisiones de Hacienda y Finanzas Públicas y a la de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica del Senado del Estado Libre

Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre las deudas contraídas por la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico con el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, incluyendo cualquier emisión de bonos y pagarés en anticipación de bonos contemplada a emitirse con la finalidad de sufragar las deudas de la Autoridad de Carreteras y Transportación.”

Sección 2.- Se enmienda la Sección 1 de la Resolución del Senado Núm. 446, para que lea como sigue:

“Se ordena a **[la Comisión]** las Comisiones de Hacienda y Finanzas Públicas y a la de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre las deudas contraídas por la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico con el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, incluyendo, cualquier emisión de bonos y pagarés en anticipación de bonos contemplada a emitirse con la finalidad de sufragar las deudas de la Autoridad de Carreteras y Transportación.”

Sección 3.- Se enmienda la Sección 2 de la Resolución del Senado Núm. 446, para que lea como sigue:

“Sección 2.- **[La Comisión rendirá]** Las Comisiones rendirán un informe con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones, que incluya pero sin limitarse a todo proceso de tramitación, documentación **[y]**, legislación, fuentes de repago relacionada a estas deudas, para el período que comprende los años fiscales 2001 hasta el presente. Además, las Comisiones deberán investigar la cantidad específica recibida y utilización de los fondos federales provenientes de la “Ley de Reinversión y Estímulo Económico Federal” (“ARRA”, por sus siglas en inglés) de 17 de febrero de 2009, por parte de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico, así como cualesquiera otros fondos federales. La investigación aquí ordenada, se extiende a toda tramitación para la aprobación de los préstamos, pagares, bonos o cualesquiera instrumentos negociables concedidos por el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico a la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y el uso que ésta hizo de todos los fondos recibidos para el período de tiempo antes determinado.

Se autoriza a las Comisiones a utilizar todos los mecanismos permitidos a la Asamblea Legislativa, a los fines de llevar a cabo plenamente la investigación aquí ordenada, incluyendo pero sin limitarse la utilización de investigadores especializados en materia económica y fiscal.”

Sección 4.- Se enmienda la Sección 3 de la Resolución del Senado Núm. 446, para que lea como sigue:

“Sección 3.- Se conceden **[noventa (90)]** treinta (30) días a **[la Comisión]** las Comisiones de Hacienda y Finanzas Públicas y a la de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica para cumplir con las disposiciones de esta Resolución, a partir de la aprobación de la misma.”

Sección 5.- Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.”

## CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DÍA

Como primer asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia el Proyecto de la Cámara 2212, titulado:

“Para establecer la política pública que ha de regir la presente Ley en el contexto de los principios fundamentales del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico; añadir un nuevo Artículo 12-A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 34 y

reenumerar el actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico”; para enmendar las Secciones 3020.01 y 3020.07, añadir la nueva Sección 3020.07A y la nueva Sección 3020.07B, enmendar la Sección 3060.11 y añadir la nueva Sección 3060.11A y la nueva Sección 3060.11B a la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”; y para enmendar ~~el Artículo~~ los Artículos 16 y 18 de la Ley 123-2014, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”; a los fines de establecer la Política Pública; ~~disponer respecto a la implementación de un plan de reestructuración para la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico y la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico;~~ crear el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, disponer que se podrá empeñar la buena fe, el crédito y el poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para garantizar el repago de los bonos o pagarés a ser emitidos por la Autoridad pagaderos de dicho Fondo Especial y autorizar al Secretario de Hacienda, con el consentimiento escrito del Secretario de Justicia, para que en relación a los bonos o pagarés de la Autoridad garantizados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico pueda renunciar a la inmunidad soberana del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, acordar que dicha garantía se podrá regir por las leyes del Estado de Nueva York y que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico se pueda someter a los tribunales de dicha jurisdicción; modificar el arbitrio sobre el uso de petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos e imponer un arbitrio adicional sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos; establecer que el nuevo arbitrio entrará en vigor el 15 de marzo de 2015; para transferir al Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico el producto del nuevo arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos que impone la nueva Sección 3020.07A; ~~transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05;~~ disponer para la creación de un gravamen estatutario relacionado a los ingresos, impuestos y derechos que están pignorados para el repago de los bonos emitidos por la Autoridad de Carreteras y Transportación; para disponer sobre el uso de los fondos destinados a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; establecer informes a la Asamblea Legislativa; establecer un procedimiento para la emergencia fiscal u operacional de la Autoridad de Carreteras y Transportación y/o la Autoridad de Transporte Integrado, y disponer sobre la transparencia de dichas corporaciones públicas; la creación de un Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de la Autoridad de Carreteras y Transportación a ser financiado por el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico hasta un máximo de cincuenta millones (50,000,000) de dólares; entre otras cosas.”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos que se llame el Proyecto de la Cámara 2212. Ya se había llamado. Solicitamos comenzar la presentación del mismo.

Señor Presidente, queremos informarle las Reglas...

SR. PRESIDENTE: Señor Portavoz, voy a pedir silencio. Señor Portavoz, ¿usted va a proceder a anunciar las Reglas del Debate?

SR. TORRES TORRES: En efecto.

SR. PRESIDENTE: Adelante con el anuncio de las Reglas del Debate.

SR. TORRES TORRES: Las Reglas de Debate son las siguientes, acordadas por los Portavoces de las tres Delegaciones, sobre el Proyecto de la Cámara 2212. Las mociones relacionadas con la consideración de la medida serán resueltas sin debate. Las enmiendas se presentarán en bloque por cada Delegación y se votarán sin debate. El Presidente de la Comisión que presente la medida lo hará sin sujeción a los límites de tiempo, sólo se permitirán preguntas dirigidas al Senador que presente la medida, de éste aceptarlas, y a través de la Presidencia. El tiempo que toma hacer la pregunta y su correspondiente contestación se cargará al tiempo de la Delegación del Partido al cual pertenece el Senador o Senadora que formula la pregunta.

El tiempo para el debate se ha distribuido de la siguiente manera, señor Presidente: la Delegación del Partido Popular Democrático tiene una (1) hora, cuarenta y cinco (45) minutos para exponer su posición; el Partido Nuevo Progresista una (1) hora quince (15) minutos; y quince (15) minutos la Delegación del Partido Independentista. Cualquier Delegación puede renunciar total o parcialmente, tácita o explícitamente a su tiempo.

“Reglas Especiales de Debate

1. Las mociones relacionadas con la consideración de la medida será resuelta sin debate.
2. Las enmiendas se presentarán en bloque por cada delegación y se votarán sin debate.
3. El Presidente de la Comisión que presenta la medida lo hará sin sujeción a los límites de tiempo.
4. Sólo se permitirán preguntas dirigidas al Senador que presente la medida, de éste aceptarlas y a través de la Presidencia. Las preguntas se formularán a través del Presidente. El tiempo que tome hacer la pregunta y su correspondiente contestación se cargará al tiempo de la Delegación del Partido al cual pertenece el Senador que formula la pregunta.
5. El tiempo para el debate será distribuido como sigue:
  - a. La Delegación del Partido Popular Democrático tendrá (1:45) minutos para exponer su posición.
  - b. La Delegación del Partido Nuevo Progresista tendrá (1:15) minutos para exponer su posición.
  - c. La Delegación del Partido Independentista Puertorriqueño tendrá (15) minutos para exponer su posición.
6. Cualquier Delegación podrá renunciar total o parcialmente, tácita o explícitamente a su tiempo.”

Señor Presidente, esas son las reglas acordadas por las Delegaciones.

SR. PRESIDENTE: De no haber objeción de parte de los dos Portavoces, asumo que ese es el acuerdo llegado y siendo ese el caso, pues, que se haga la presentación de la medida. Y le recuerdo a los Portavoces que en la medida que sean ellos mismos los que controlen el tiempo de su Delegación, que nos va a ayudar a la Presidencia muchísimo.

Adelante con...al Portavoz del Partido Nuevo Progresista, quise decir. Adelante.

Senador Torres Torres, ¿quién hará la presentación de la medida?

SR. TORRES TORRES: El compañero Presidente de la Comisión de Hacienda y Finanzas Públicas, senador Nadal Power.

SR. PRESIDENTE: Senador Nadal Power, adelante con la presentación de la medida.



SR. NADAL POWER: Muchas gracias, señor Presidente. Unas palabras para presentar el Proyecto de la Cámara 2212, un proyecto al que le hemos hecho unas enmiendas aquí en el Senado de Puerto Rico, que serán consideradas durante la tarde de hoy.

Este Proyecto de Ley, como es sabido, ha dado mucho de qué hablar en la discusión pública de Puerto Rico. Es un proyecto que ha causado controversias. Es un proyecto que toca un tema muy controversial para todos nosotros. Y es un tema que provoca muchas molestias en el país, porque soy en el primero en admitir que ha sido objeto de una discusión algo desorganizada durante las últimas semanas. Y es muy comprensible que haya molestia con la manera en que se ha llevado a cabo esa discusión, así como también es muy comprensible que exista mucha molestia por la magnitud del problema que tenemos que resolver aquí en el Senado de Puerto Rico en la tarde de hoy.

Hay molestia por cómo durante la pasada Administración aumentó la deuda de la Autoridad de Carreteras con el Banco Gubernamental de ochenta y tres (83) millones a sobre dos mil cien (2,100) millones de dólares. Es decir, se multiplicó por veinticinco (25) la deuda de la Autoridad de Carreteras con el Banco Gubernamental, sin que se dijese nunca cómo la misma se iba a pagar. Y ahora sí tenemos que nosotros en la Asamblea Legislativa que solucionar un problema. No estamos creando un problema, estamos solucionando problemas en la tarde de hoy. De esa deuda que tenía, que tiene la Autoridad de Carreteras con el Banco Gubernamental, incluso, se llegó a utilizar sobre seiscientos (600) millones para gastos operacionales. Ni siquiera fue para mejoras en infraestructura, para lo que se deben usar los empréstitos, se utilizó para simplemente cubrir las ineficiencias administrativas de la Autoridad de Carreteras, que lleva muchos años sucediendo.

Con miras a solucionar este problema, el año pasado se aprobaron las Leyes 30 y 31 de 2013, que establecieron unas fuentes de ingresos adicionales para la ACT, incluyendo un aumento al arbitrio al crudo, que generó sobre ciento sesenta (160) millones. Se transfirió parte de lo que se recauda del arbitrio al cigarrillo a la Autoridad de Carreteras, representando cerca de diecisiete (17) millones; y también lo que se recauda por concepto de las licencias de los vehículos de motor que representaban o representa alrededor de cincuenta y siete (57) millones de dólares. También, por primera vez en décadas, porque en algún momento, en sus orígenes la tuvo, se le creó a la Autoridad de Carreteras una Junta de Directores mediante la Ley 41 del año 2014. Eso lo hicimos este año, con miras a comenzar a enderezar el funcionamiento administrativo, la rigurosidad con la que debe gobernarse la Autoridad. Y, además, la llamada Ley de Sustentabilidad también se espera produzca ahorros de alrededor de veinticinco (25) millones para el próximo año a la Autoridad de Carreteras, mejorando así su salud fiscal.

Pero todavía la Autoridad de Carreteras enfrenta muchos retos. A pesar de esas medidas de ingresos que se aprobaron el año pasado, las condiciones del mercado, la clasificación de los bonos de Puerto Rico sufrió cambios y no fue suficiente para lograr financiar esa deuda a unos términos favorables para el Pueblo de Puerto Rico. Y quiero decir, señor Presidente, que esta situación tiene solución. Tiene solución y aquí en el Senado de Puerto Rico estamos atendiendo este asunto con la mayor seriedad, profesionalismo y compromiso hacia el país. Y yo me siento muy orgulloso de las enmiendas que hemos incorporado al Proyecto de la Cámara 2212.

¿Cuáles son las metas? ¿Cuáles son las metas que debemos tener como Asamblea Legislativa, como país, en términos de la Autoridad de Carreteras? Todos sabemos que necesitamos mejores infraestructuras, una red vial segura, que faciliten el desarrollo económico, porque al fin de cuentas, de eso es que se trata, de facilitar el desarrollo económico mediante una infraestructura de primera categoría.

También necesitamos una Autoridad de Carreteras más autosuficiente, una Autoridad de Carreteras que no dependa de los ingresos del Fondo general, que tenga un plan de negocios, que pueda sobrevivir con los ingresos que tiene asignados y con los ingresos que por ley les corresponde cobrar. Para ello hemos incluido unas enmiendas al Proyecto de la Cámara 2212, que incluyen un procedimiento para la emergencia fiscal y operacional, con el propósito de reestructurar la administración y operación de la Autoridad de Carreteras, para asegurar que Puerto Rico reciba los mejores servicios. Esta enmienda autoriza al Presidente del Banco Gubernamental a constituir un comité evaluador. Un comité evaluador que estará a cargo de realizar un estudio de viabilidad fiscal y operacional de la corporación pública. Dicho comité tendrá cinco (5) integrantes: el Presidente del Banco Gubernamental, el Secretario de Hacienda, al Director de la Oficina de Gerencia y Presupuesto y a representantes del Senado de Puerto Rico y la Cámara de Representantes. Y deberá rendir un informe en treinta (30) días que nos indique si la situación de la Autoridad de Carreteras amerita o no que se nombre a un administrador u oficial de emergencias con unos poderes suficientes para encarrilar a dicha corporación pública.

En otras palabras, no habrá más fiados sin decir cómo se va a pagar. Llegó el momento de la disciplina en la Autoridad de Carreteras y la responsabilidad hacia Puerto Rico y su futuro. Y aquí en la tarde de hoy también estaremos tomando medidas para asegurar que el uso que se le da a los recursos, a los ingresos para la Autoridad que estamos aprobando hoy, sea el más beneficioso para el país. Aquí no habrá malos gastos, no habrá préstamos con malos términos para Puerto Rico. Aquí comienza hoy la disciplina en el Gobierno de Puerto Rico. Tenemos que tomar decisiones, decisiones para que Puerto Rico retome la ruta de crecimiento. Esto tiene que trascender líneas partidistas; se trata del país de todos. Tenemos que depurar el debate público. Tenemos que sacar del mismo el oportunismo, lo conveniente, los llamados “sound bites” o estribillos cortos para llamar la atención. Esto se trata del país.

Y yo me siento optimista con el futuro de Puerto Rico. En la medida se establece muy bien cómo, a principios del próximo año también, estaremos considerando aquí una Reforma Contributiva que eliminará la responsabilidad contributiva -valga la redundancia- a sobre ochocientos mil (800,000) puertorriqueños. Vamos a estar haciendo justicia y utilizaremos esa Reforma como un instrumento de desarrollo económico. La misma no será meramente una de enmiendas al Código de Rentas Internas. Es una medida de desarrollo económico para que Puerto Rico eche hacia adelante y para que los signos positivos que ya estamos viendo en nuestra economía puedan, por fin, materializarse como queremos, como el país quiere, en el próximo año.

Señor Presidente, yo creo que hoy es un día histórico. Estamos ante una coyuntura cuyo desenlace determinará la suerte del país en los próximos años y hoy veremos cómo el Senado de Puerto Rico no fallará en la trayectoria que hemos tenido en los últimos dos años de ser un ente, una cámara legislativa que trabaja con la seriedad, el compromiso y el profesionalismo que merecen todos los puertorriqueños. Es por ello que recomiendo la aprobación de esta medida legislativa.

Son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Muy agradecido al senador Nadal Power.

Senador Torres Torres, vamos a comenzar el debate sobre la medida que ha sido presentada, el Proyecto de la Cámara 2212. El primer turno, comienza el debate la Senadora del Partido Independentista Puertorriqueño, María de Lourdes Santiago.

Adelante, Senadora. Tiene quince (15) minutos.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Muchas gracias, señor Presidente.

La medida que después de un largo ejercicio de ortopedia política se va a aprobar en el día de hoy es una mala medida en más de una dimensión. Está el aspecto evidente del aumento al arbitrio

sobre el petróleo y sus derivados, con muy contadas excepciones, que significa un aumento del sesenta y cinco por ciento (65%) en ese arbitrio, que tendrá repercusiones importantes en la economía, no solamente en la medida en que encarece el transporte privado familiar, sino las repercusiones que tendrá al aumentar el costo del transporte comercial, sobre todo luego de que se le ha retirado la exención que se había considerado en la Cámara de Representantes para el combustible diesel. Y esas son malas noticias. Mucho, poco o regular, sigue representando la postura de esta Administración de buscar en el bolsillo de los que tienen menos para atender los problemas que sabemos que existen, pero que no se van a solucionar con una estrategia que ya ha demostrado ser fallida, la de recurrir a los impuestos regresivos, los que le cuestan más a los que tienen menos, que hoy tiene esta encarnación del arbitrio, pero que veremos, me temo, que llegue a su punto más alto cuando en esa cacareada Reforma [Legislativa] Contributiva se consume un impuesto, el IVA, la sustitución del IVA por el IVU que se ha anticipado que llegará a los dos dígitos.

Pero además del elemento del costo que representará para las familias y los comercios, yo creo que la discusión, creo que el compañero Nadal se refería a que había sido desorganizada, yo creo que es mucho más. Yo creo que lo que hemos visto durante esta semana ha puesto en evidencia que si están al borde de la quiebra las corporaciones públicas, las agencias de este país, la solvencia política de la Administración del Partido Popular está en la absoluta bancarrota. Cuando aquí se aprobó el Presupuesto en este verano, el Gobernador y la Mayoría Parlamentaria se ufanaban de haber aprobado un presupuesto que satisfacía todas las obligaciones del Estado. Se había cuadrado el Presupuesto, estábamos al día, había que celebrar, y dos meses después estaban amenazándonos que sin el aumento al arbitrio se iba a acabar la civilización occidental. Y el Gobernador salió públicamente a decir que si no se aprobaba esta medida se iban a suspender los servicios de transportación pública que necesita la población más vulnerable en nuestro país: la gente mayor, los estudiantes, los trabajadores pobres. Y cuando se dio cuenta de lo que representaba esa amenaza el costo político, cuando se hablaba hasta sobre la movilización de cientos de empleados aquí, el Gobernador de Puerto Rico ha hecho lo impensable, fue a la televisión a mentir deliberadamente diciendo que tenía los votos que él sabía que no tenía. Porque ahí no había espacio para la interpretación, eso no fue un malentendido, él sabía que le estaba mintiendo al país.

Yo recuerdo durante la campaña, el ex senador Fernando Martín se refirió a García Padilla diciendo que el problema que podría representar su elección es que no se puede dejar en manos de un niño el trabajo que debe hacer un adulto. Y lo que ha pasado con el Gobernador en este trámite refleja la verdad de esa advertencia.

Por una charada menor que esa expulsan a cualquier niño de un colegio en Puerto Rico. Creo que es así en Coamo, ¿verdad, Senadora? Y ese es el Gobernador de Puerto Rico, mintiendo deliberadamente para simular que tenía unos votos que no tenía y que luego consiguió con otro engaño. Porque después que en la Cámara de Representantes hubo varios legisladores que se flagelaron diciendo: “No, es que si esto no se aprueba sujeto a una Reforma Contributiva que le haga justicia al pueblo...”. De pronto ese lenguaje ya no está en la versión del Senado. De pronto ese compromiso ha desaparecido. Dicho sea de paso, un compromiso que jurídicamente tenía unas lagunas inmensas y que todo el mundo sabía que no podía ser serio. Uno no puede ir al mercado de bonos y decirle: “¿Saben qué, muchachos? -a los accionistas- Yo voy a aprobar este arbitrio que se va a poner en vigor un día en el que a lo mejor yo apruebo una reforma que todavía no hemos visto, pero que eso viene por ahí”. Todo el mundo sabía que eso no era serio y que había una tomadura de pelo por ambas partes.

Y ése es el proceso que nos ha llevado a la versión del Proyecto de la Cámara que se va a considerar en el día de hoy, que si bien se quiere proyectar como que atiende algunos defectos de la versión de la Cámara, y hay que reconocer sí se elimina el aumento según el costo de vida y eso se puede ver casi como una virtud, ¿pero a costa de qué? Continúa vigente la estructura mediante la cual el pago de ese aumento al arbitrio que va a recaer sobre los bolsillos de los puertorriqueños y las puertorriqueñas va a seguir destinado al pago de deuda antigua con una exigua cantidad para infraestructura, evidentemente incluida para apaciguar los ánimos de algunos sectores más locales. Se incluye esa deuda bajo la protección constitucional, que por un lado hace prácticamente imposible lo que sería la medida sensata de reestructuración de deudas, que es a la que se recurre todos los días en el mercado privado, y el mundo no deja de girar, pero además expone al país bajo ese concepto de sobrepasar el límite permitido constitucionalmente para la deuda pública.

Y como si eso fuera poco, se crea un mecanismo, que uno puede advertir desde ahora, un comité evaluador que se puede advertir desde ahora, va a terminar en la designación de un oficial de emergencia plenipotenciario que va a tener las capacidades para emitir todo tipo de reglas y órdenes que considere necesarias para cumplir con las disposiciones de esta Ley, al personal de ACT y de la ATI. Va a tener la capacidad de consolidar departamentos y oficinas, de remover todo el personal que estime conveniente, de reestructurar las operaciones, de vender, arrendar o concesionar cualquier activo y de solicitar financiamiento para llevar a cabo acciones correctivas recomendadas.

Y me parece que esto es evidentemente un gran engaño, porque algo que es cierto en prácticamente todos los renglones de la vida es especialmente cierto en la política, el que no puede lo menos, no puede lo más. La Autoridad de Carreteras no empezó a estar mal ahora cuando se empezó a hablar del aumento al arbitrio del petróleo. La Autoridad de Carreteras ha estado mal por muchísimo tiempo, funcionando durante años bajo un mandato unipersonal, asumiendo las responsabilidades de otras iniciativas de transportación que no competían, no correspondían a su jurisdicción. Carreteras no tenía por qué estar cargando el Tren Urbano, y eso lo sabía todo el mundo desde el primer día, como se sabía y se sabe hoy que el contrato de Autoexpreso es un saqueo a la Autoridad y que el trabajo que antes realizaban los empleados por aproximadamente nueve (9) millones de dólares al año, hoy se paga a cincuenta (50) millones mediante la privatización del cobro de los peajes. ¿Por qué no empezamos por tocar eso? Porque, digo, estamos en el país en que ya la cláusula contra el menoscabo de las obligaciones contractuales no vale el papel en el que está escrita. Entonces, si uno puede botar gente, si uno puede eliminar sistemas de retiro, ¿de verdad no puede revisar contratos que todo el mundo sabe que son una tomadura de pelo? ¿De verdad no podemos empezar por ahí? Eso no se puede hacer, pero sí podemos designar a este síndico liquidador, que es en efecto lo que puede hacer, que va a abrir la puerta a la privatización que todo el mundo sabe ha sido una iniciativa fallada en cada aspecto de la gestión pública que se ha tratado en nuestro país.

Y la pregunta que nos tenemos que hacer, hoy se resuelve, aparentemente dicen ustedes, el tema de la Autoridad de Carreteras, el que creíamos resuelto cuando se aprobó el Presupuesto durante el verano. Pero no hay que tener facultades extrasensoriales para poder anticipar que esta misma discusión que estamos teniendo hoy sobre Carreteras y sobre ATI la vamos a tener sobre Energía Eléctrica en dos meses o en tres meses, o sobre la Autoridad de Acueductos y alcantarillados, porque el problema fundamental sigue sin atenderse, el de un sistema que ya no tolera un parcho más, porque está basado en la politización, en la incompetencia y en la entrega a intereses privados que en nada han contribuido a estabilizar las finanzas públicas cuando han intervenido a petición del estado.

Este es un mal Proyecto. Repito, es un mal proyecto. Es un proyecto injusto. Hace pagar a quienes no tienen la culpa. Pero representa, además, la falta de voluntad para rectificar lo que ha estado mal en el pasado. Se está pavimentando el camino para repetir la historia penosa de los fracasos que ya conocemos. Por esas razones, le votaré en contra.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignada su posición, Senadora. Restan cinco (5) minutos de su tiempo, si los quiere consumir más adelante como un turno adicional, nos lo deja saber.

Senador Larry Seilhamer, ¿usted va a ocupar este turno?

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Sí.

SR. PRESIDENTE: Adelante, Senador.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Gracias, señor Presidente.

Hoy estamos aquí atendiendo la Tercera Sesión Extraordinaria de la Decimoséptima Asamblea Legislativa, la Tercera Sesión Extraordinaria de un Gobernador que pretendía y proponía eliminar la Segunda Sesión Ordinaria. Eso es insólito, insólito. Aun con la Segunda Sesión Ordinaria, gracias a que nos pudimos mantener, lleva tres Sesiones Extraordinarias. Y de hecho, en la última Sesión Extraordinaria se aprobaron cinco (5) de nueve (9) medidas. En ésta se va a aprobar una (1) de cuatro (4).

¿Cuál es la razón? ¿Cuál es el motivo por la cual hoy, señor Presidente, estamos atendiendo el Proyecto de la Cámara 2212? Básicamente, hay dos vertientes. Es el problema de liquidez en el Banco Gubernamental de Fomento y la situación financiera de la Autoridad de Carreteras. En términos de la reestructuración de la Autoridad de Carreteras, que muy bien el Senado ha incorporado unas enmiendas, pero apenas hace cuarenta y cinco (45) minutos tuvimos acceso a las mismas, son voluminosas, y uno realmente no tiene todos los elementos para determinar si son efectivas.

Sin embargo, yo tengo que llamar la atención que desde hace nueve (9) meses yo radiqué el Proyecto del Senado 980, que era para crear una Comisión para la evaluación y reestructuración de las corporaciones públicas, y ya hoy hubiéramos tenido unas recomendaciones y hubiéramos estado en posición de hacer una reestructuración científica, fundamentada. Y esa Comisión estaba compuesta por el Contralor de Puerto Rico, porque el Contralor tiene información de las deficiencias e irregularidades a través de los años de las diferentes corporaciones y agencias. También había un representante designado por el Colegio de Contadores Públicos de Puerto Rico; un representante de la Escuela Graduada de Administración Pública de la Universidad de Puerto Rico; y dos (2) miembros del interés público, uno (1) abogado y otro con experiencia en Administración Pública designados por los Cuerpos Legislativos, por sus Presidentes. Nueve (9) meses. Ya en seis (6) meses hubiéramos tenido un informe con lo que era la reestructuración, no de esta corporación pública, sino de todas. Y en términos del Banco Gubernamental de Fomento, radiqué la Resolución del Senado 910, en agosto de 2014, porque ya teníamos información con problemas de la liquidez del Banco Gubernamental. Y esa investigación lo que proponía era buscar alternativas para atender el problema de solvencia del Banco Gubernamental de Fomento. Y lamentablemente tampoco se ha atendido. Y, hoy, precisamente esas son las dos razones para nosotros estar atendiendo un proyecto de la Cámara radicado apenas un mes.

Pero realmente la razón por la cual estamos viendo el Proyecto es porque el Gobernador empeñó su palabra y el Cuerpo y equipo económico del Gobernador ante los bonistas hace tres semanas, con el menosprecio de la Asamblea Legislativa, sin consentir ni consultar con los Presidentes. Quizás uno, porque allá creen que no tenga la capacidad, y por el otro, que quizás no tienen la confianza en él. Pero esa es la realidad y hoy estamos aprobando precisamente lo que el

Gobernador se comprometió con los bonistas. “Passage of House Bill 2212”, y cómo se iba a distribuir los quince cincuenta (15.50): uno veinticinco (1.25) para ATI, ocho veinticinco (8.25) para AFI y seis (6) dólares de los quince cincuenta (15.50) del barril para la Autoridad de Carreteras. Esa es la razón por la cual hoy estamos viendo el Proyecto de la Cámara 2212, porque para las gradas me vale lo que piensen los bonistas, pero allá empeñó su palabra. Y, hoy, estamos aquí casi obligados la Delegación de la Mayoría Parlamentaria a votarle a favor, para que el Gobernador, su palabra no quede empañada.

Y también aquí se aprobó la Ley 71-2014, que es la Ley para el cumplimiento con las deudas y para la recuperación de las corporaciones públicas, y de acuerdo a la información provista por el propio Partido Popular, dice que: “La Ley no solo ofrece una opción crucialmente importante para las corporaciones públicas en dificultades financieras, es un mecanismo para cumplir con la política pública del Gobernador de que todas las corporaciones públicas de Puerto Rico tienen que asumir sus desafíos fiscales y convertirse en negocios autosuficientes”. Y dice también: “La Ley de Recuperación garantizará que las luces permanezcan encendidas, las carreteras permanezcan abiertas y el agua siga fluyendo en Puerto Rico”.

Entonces el Director Ejecutivo de la Autoridad de Carreteras, el 10 de julio de 2014, le dice al país: “Descartada por ahora la quiebra criolla en la Autoridad de Carreteras”. Y establece y manifiesta: “Las iniciativas para allegar ingresos y reducir gastos están dando buenos resultados”. Esto es en julio, el 10 de julio.

Y entonces, pues, uno escucha los argumentos de la situación de los ochenta y tres (83) millones de la deuda con el Banco Gubernamental que ascendió a dos mil (2,000) millones de dólares. Y ése es el argumento de la justificación, pero realmente vamos a ver el escenario completo de la Autoridad de Carreteras. Y los informes financieros auditados por “Grant Thornton” dicen que para el 2009, cuando nosotros asumimos el Gobierno, las deudas, los “liabilities” de la Autoridad de Carreteras de siete mil ochocientos cincuenta y cuatro mil ochocientos...perdóname, siete billones ochocientos cincuenta y cuatro millones (7,854,000,000) en el 2009. En el 2013, auditados los estados financieros de la Autoridad de Carreteras, la deuda de la Autoridad era siete billones seiscientos treinta y nueve millones (7,639,000,000), doscientos (200) millones menos de lo que lo asumimos. Así que, la Autoridad de Carreteras, sus estados financieros en el 2009 y en el 2013 es prácticamente el mismo, lo que pasa es que varían los acreedores. Los acreedores son los que cambian.

Sin embargo, vamos a ver cómo funcionó la Autoridad de Carreteras de acuerdo a la misma presentación que hace el Gobernador y su equipo económico a los bonistas. Y le dice que la Autoridad de Carreteras ha estado reportando una operación perdedora en el 2013 de quinientos sesenta y siete (567) millones de dólares, 2013, comparada al 2012 de quinientos once (511) millones de dólares. Bajo esta Administración, cincuenta (50) millones aumentaron su operación deficitaria. Esa es la realidad de la Autoridad de Carreteras y tratar de decir que es un asunto de la pasada Administración es mentira, es tratar de engañar.

Y yo tengo que hacer un paréntesis. El Pueblo de Puerto Rico en noviembre de 2012 depositó la confianza en ustedes para atender los asuntos y yo estoy seguro que la inmensa mayoría están arrepentidos. Pero dos años más tarde, a mitad de camino, decir que no hay chavos para pagar la nómina, lo que demuestra, manifiesta y expresa es la incapacidad y la ineptitud. Dos años más tarde. Y amenazar y chantajear con cerrar y suspender los servicios es inconcebible.

Pero yo quisiera hacer un recuento de lo que es el pago por arbitrio o impuesto a la gasolina. Tener el récord bien claro. En el 1956 se establece el primer arbitrio a la gasolina de ocho (8) centavos por galón. 1965 -y todas estas fechas son Administraciones del Partido Popular

Democrático-, se eleva de ocho (8) a once (11) centavos el galón. 1974, se aumenta de once (11) a dieciséis (16) centavos el galón. 1975, ésa es la primera “crudita”, ahí llega la primera “crudita”, que la Ley 1 impuso un impuesto del uso de cinco por ciento (5%) del precio contributivo al petróleo crudo. Ahí viene la primera “crudita” en el 1975 bajo Rafael Hernández Colón. De 1980 a 1984, bajo la Administración del PNP, se dejó sin efecto ese impuesto de uso sobre el petróleo y en el 1987, la segunda “crudita”, se aprueba la Ley 5 de 8 de octubre de 1987, conocida como la “Ley de Arbitrios de 1987”. El impuesto, interesadamente, se establece conforme al precio de la unidad del barril. Y a mí esto me llama mucho la atención, porque el precio índice del barril, mientras menos era, mayor era el impuesto. Y llegaba a veintiséis dólares (\$26.00) el barril en aquel momento histórico, entonces pagaba cero impuestos. Entre cero y catorce (14), pagaba seis dólares (\$6.00) el barril. ¿Y cuál era la razón de eso? La razón es que en la medida que aumente el costo del barril, pues, se reduce el impuesto. Y a la inversa, si el costo del barril baja, aumenta el impuesto. Ese era el espíritu, la visión que tenían los legisladores para el 1987 con la segunda “crudita”.

Y llega el 1989, entonces tenemos la segunda “crudita” agrandada, porque se aumenta de cero a dieciséis (16) dólares el barril; paga seis dólares (\$6.00). Y entonces, si era mayor de veintiocho (28) dólares, anteriormente era cero, ahora pagaba tres dólares (\$3.00) el barril. Pero tenía todavía el efecto a la inversa. Y el 2013, llega el 2013 bajo esta Administración la tercera “crudita”, bajo la Ley 31-2013, que impone un arbitrio fijo de nueve veinticinco (\$9.25) el barril. Estaba a tres dólares (\$3.00), lo aumentaron a seis veinticinco (\$6.25), independientemente del comportamiento del costo del barril del petróleo. Y eso no es una medida de sana administración pública y económica, porque puede aumentar el costo del barril a sobre ciento y pico de dólares y mantiene el impuesto de nueve veinticinco (\$9.25).

Y quería hacer ese tracto histórico. No hubo una sola ocasión que el Partido Nuevo Progresista impusiera arbitrios sobre el petróleo y sus derivados.

Y llegamos a la Ley 31-2013, que aumentó la cantidad del impuesto sobre el petróleo crudo y transfirió la totalidad de ese impuesto a la Autoridad de Carreteras. La totalidad de ese ingreso entra a la Autoridad de Carreteras. Y en la Exposición de Motivos de la Ley 31-2013 dice lo siguiente: “La fijación de un arbitrio estable y la eliminación -porque también eliminaron el tope de los ciento veinte (120) millones de dólares sobre el depósito-, la eliminación de ese tope, en combinación con otras medidas para llegar ingresos adicionales que están siendo evaluadas por la Autoridad, le permitirá repagar sus obligaciones actuales con el Banco Gubernamental de Fomento, aliviando así el Banco Gubernamental de Fomento de la carga significativa que hoy representa en su cartera de préstamos. De igual forma, la Autoridad contará con recursos adicionales para cubrir sus gastos operacionales e invertir en sus planes de mejoras”.

Esa era la justificación de aprobar los nueve veinticinco (\$9.25) al barril de petróleo y sus derivados. Y el resultado de esa medida, de la Ley 31, se ingresaron doscientos setenta y uno punto cinco (271.5) millones, del derecho de licencia sesenta y dos punto cinco (62.5) millones, de los cigarrillos veinte (20) millones y del arbitrio, de los seis veinticinco (6.25), o el impuesto sobre uso, ciento ochenta y nueve (189) millones. Eso suma a doscientos setenta y un punto cinco (271.5) millones de dólares.

Entonces hay que plantear y preguntarse dónde está ese dinero. ¿Por qué no se cumplió con lo que reza la Exposición de Motivos? Y yo radiqué una petición al Cuerpo, pidiendo que tanto el Banco Gubernamental y el Departamento de Hacienda sometieran toda la información con relación a cómo se utilizaron y dónde se destinaron los fondos de la Ley 30 y 31. Fue objetada aquí en el Senado y se pidió que se radicara como resolución. Y la realidad es que desde julio de 2013 al día de hoy nadie sabe dónde quedaron destinados y para qué se utilizaron doscientos setenta (270)

millones de dólares, y hoy queremos imponer la misma cantidad de arbitrio, de seis veinticinco (\$6.25) el barril de petróleo y de sus derivados.

Y a mí me parece importante que el pueblo puertorriqueño conozca la realidad de cómo impactó a Puerto Rico la Ley 31, los seis veinticinco (\$6.25) al barril de petróleo y sus derivados. Y fuimos a las estadísticas en Estados Unidos del U.S. Energy Information Administration, y en Puerto Rico el Departamento de Asuntos al Consumidor. Históricamente, y tomé del año 2000 en adelante, el último año de Pedro Rosselló, posteriormente el cuatrienio de Sila Calderón, el de Aníbal Acevedo Vilá, el de Luis Fortuño y los primeros seis meses de Alejandro García Padilla. Siempre Puerto Rico ha pagado menos por el precio de la gasolina que en Estados Unidos. De hecho, entre el año 2003 al 2013, antes de la aprobación de las Leyes 30 y 31, pagamos entre tres (3) a cinco (5) centavos menos en litro. Aquí está la gráfica.

Ahora, ¿qué pasó luego de la aprobación de las Leyes 30 y 31? Por primera vez, por primera vez en Puerto Rico se paga más caro la gasolina que en Estados Unidos. De hecho, estas estadísticas oficiales, en los meses precisamente antes de la aprobación de las Leyes 30 y 31, de la primera crudita, en Estados Unidos, para el mes de mayo, el litro era noventa y cinco (95) centavos, en Puerto Rico ochenta y cinco (85), diez (10) centavos menos. En junio, era noventa y seis (96), en Puerto Rico ochenta y seis (86), diez (10) centavos menos el litro. Eso es casi cuarenta (40) centavos menos el galón. ¿Y qué sucedió luego del impuesto de seis veinticinco (\$6.25)? Para septiembre de 2013 en Estados Unidos estaba a ochenta y ocho (88) centavos el litro y en Puerto Rico...Perdóname, en septiembre estaba a noventa y tres (93) centavos el litro y en Puerto Rico a noventa y ocho (98). Ya para septiembre de 2013 estábamos pagando más cara la gasolina que en Estados Unidos.

Puerto Rico...esto es en el 2012. "Puerto Rico gas prices still below U.S. levels". Y yo hago énfasis en esto, porque en Puerto Rico no hemos podido ver la realidad de ese impacto, porque todo el mundo está contento al bajar de noventa y pico centavos el litro a setenta y seis (76), setenta y siete (77) centavos. Pero la realidad es que estamos pagando entre diez (10) y doce (12) centavos más el litro de lo que debíamos estar pagando a causa y consecuencia de la primera "crudita" de esta Administración.

Killeen, Texas, a dos cuarenta y uno (\$2.41). Aquí se está pagando a setenta y cinco (75), a setenta y siete (77) centavos el litro. Eso es entre dos ochenta y cinco (\$2.85) a dos noventa y cinco (\$2.95) el galón. Casi tres dólares (\$3.00) el galón se está pagando. Killeen, Texas, dos cuarenta y uno (\$2.41). Indianápolis a dos cincuenta y cuatro (\$2.54) -y esto para que el Secretario del DACO lo oiga y lo escuche bien, que se supone que sea el defensor del consumidor puertorriqueño. Vero Beach, Florida a dos cincuenta y nueve (\$2.59). Eso es cuarenta (40) centavos, treinta y cinco (35) centavos menos de lo que estamos pagando aquí el galón. Kentucky, dos ochenta y cinco (\$2.85). En Chicago, dos ochenta y nueve (\$2.89), diez (10) centavos. Dallas, Texas, a dos cuarenta y nueve (\$2.49). Filadelfia, dos ochenta (\$2.80). En New York, dos sesenta y cinco (\$2.65). Georgia, dos cincuenta y uno (\$2.51). Carolina del Sur, dos cuarenta y dos (\$2.42). Estamos pagando cuarenta (40) centavos, en promedio, más por galón. Eso es casi diez (10) centavos el litro. Ese ha sido el efecto y el impacto de la primera "crudita".

Para el 2012, que se pagaba dieciséis (16) centavos el galón del arbitrio y se pagaba tres (3) dólares el barril, si nos comparamos con Estados Unidos en términos del pago sobre la gasolina, había veinticuatro (24) estados que pagaban más y veinticuatro (24) estados que pagaban menos, y dos que pagaban lo mismo que en Puerto Rico. Luego...y en Puerto Rico para el 2012 se pagaba un total de veintitrés (23) centavos el galón, los dieciséis (16) centavos del arbitrio y los tres (3) dólares del barril. ¿Y qué pasó después de la primera "crudita"? Puerto Rico se convirtió en la segunda



jurisdicción que más paga por la gasolina. La segunda jurisdicción, solamente superada por el estado de California. Y California nos superó única y exclusivamente porque tienen un “sales tax”. Esto es con la primera “crudita”. Con la segunda “crudita” nos vamos por la clásica milla, dejamos de ser competitivos.

Aquí, el Secretario o el Director Ejecutivo dice a Noticel que el arbitrio del petróleo equivaldría un alza de tres (3) a cuatro (4) centavos de gasolina para los consumidores. ¡Falso! El arbitrio es cuatro (4) centavos. Eso lo paga el importador. Aquí está la planilla. Eso lo paga el importador. Me cuesta a mí cuatro centavos (4) el litro si yo voy en mi Dodge Nitro allá mar afuera a que me echen la gasolina desde la embarcación. Allí me cuesta cuatro (4) centavos. Pero, señor Presidente, en la transferencia del buque a los tanques, que de hecho es por un sistema de bombeo que no opera con kool-aid, opera con la gasolina o con el combustible que estamos alzando. Luego llega a los tanques de almacenamiento. Allí hay unos tratamientos y la imposición de unos aditivos que también se ven afectados aquí. Y luego, el mayorista se tiene que llevar esa gasolina al detallista desde Capeco a Mayagüez en unos camiones que tampoco corren con kool-aid, corren con un combustible que va a ser más caro todavía. Y el efecto en la manga, señor Presidente, es mucho más de cuatro centavos el litro. Eso es allá en el buque, en el importador.

Yo quisiera que en este momento el Presidente de la Comisión de Hacienda me diga si en la manga, ahí al consumidor, es cuatro (4) centavos el litro. Ese es mi planteamiento que quiero hacer en este momento, interrumpiendo mi...

SR. PRESIDENTE: El...las Reglas de Debate contienen que el proponente de la medida contestará, si así lo desea, preguntas al compañero. ¿Usted tiene la respuesta a la pregunta que le hace el compañero del Partido Nuevo Progresista?

SR. NADAL POWER: Señor Presidente, el compañero sabe que la respuesta exacta a esa pregunta no está disponible. Es un estimado que se ha hecho por los expertos financieros y economistas del Ejecutivo. Sabemos por qué hace la pregunta y no me voy a prestar para este debate político.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Bueno, señor Presidente, muy bien. La matemática es perfecta. Si hace el cómputo, de nueve veinticinco (\$9.25) el barril, hay cuarenta y dos galones en un barril, hay tres punto ocho (3.8) litros por galones, y uno hace el cálculo y es cuatro (4) centavos el litro. Pero es allá, no es la manga, no es al consumidor. Al consumidor es ocho (8), diez (10) centavos y por eso es que pagamos más que en Estados Unidos ahora. Esa es la realidad.

Y entonces tenemos aquí un Informe del DACO diciendo que el efecto a cuatro (4) centavos el litro es uno diecisiete (\$1.17) la semana, cinco (5) pesos el mes, sesenta (60) pesos, cincuenta y seis (56) pesos al año. Mira, con cincuenta y seis (56) dólares al año resolvemos. Cada uno hacemos una derrama aquí y resolvemos el problema de la Autoridad de Carreteras.

Ese es el engaño más grande y ése es el informe del Departamento de Asuntos al Consumidor, uno diecisiete (\$1.17). Señores, estamos pagando medio peso más el galón y con esta medida vamos a pagar un dólar más el galón. Y el que llena con diez (10) galones su tanque o con doce (12) galones va a pagar diez (10) dólares. Y si tienes un vehículo, una SUV, que es con veinte (20) galones, va a pagar dieciséis (16) dólares más, ésa es la realidad.

Yo, en este momento, he consumido treinta (30) minutos. No he terminado. Me faltan unos asuntos que atender, pero quisiera permitir que los demás compañeros de mi Delegación puedan hacer su exposición. Porque de algo yo creo que vamos a quedar marcados, particularmente la Delegación de la Mayoría Parlamentaria, anticipando que cuando se establezca el precio del petróleo internacionalmente, aquí en el 2015, vamos a estar pagando sobre uno y pico el litro. Va a ser devastador para el residente, para el desempleado, para los de las micro-empresas, para los pequeños

comercios, para las grandes cadenas, para la industria. Va a tener un efecto multiplicador y yo quiero hacer esa advertencia en el día de hoy, que estamos entrando en arena movediza.

Son mis palabras. Yo espero poder continuar más adelante.

SR. PRESIDENTE: Senador, consumió treinta y un (31) minutos del tiempo de su Delegación.

Adelante, senadora Migdalia Padilla.

SRA. PADILLA ALVELO: Muchas gracias, señor Presidente, y muy buenas noches a todos los distinguidos compañeros y compañeras del Senado de Puerto Rico.

He escuchado al Portavoz de nuestra Delegación, donde ha hecho un análisis completo de lo que es precisamente los efectos adversos y negativos que va a tener precisamente el Proyecto de la Cámara 2212 y el equivalente 2249 del Senado. En el caso nuestro, lo primero que nosotros tenemos que estar bien claros es que Puerto Rico enfrenta tiempos sumamente difíciles ante una economía maltrecha, estancada, sin indicadores de mejoría, gracias a la pobre administración e improvisación de Alejandro García Padilla. Ese es el responsable mayor en todo esto.

En momentos en que nuestro pueblo siente un alivio por la baja, precisamente, del precio de la gasolina, se pretende mediante este Proyecto de la Cámara 2212 imponer un nuevo impuesto al petróleo y sus productos derivados, lo que provocaría un aumento de quince (15) dólares, cincuenta (50) centavos por barril. El efecto es claro, se puede decir: “No. Lo estamos haciendo, ya, la “crudita””. Pero, ¿cuál va a ser el efecto a medida que esto va llegando hasta donde precisamente castigamos cada momento para resolver los problemas, quizás, de una Administración irresponsable, gente que están en la Autoridad de Carreteras y Transportación y que realmente se han enriquecido y no han hecho los ajustes que tenían que hacer?

Escuchaba, precisamente a usted, señor Presidente del Senado de Puerto Rico, haciendo unas expresiones en una emisora de radio hoy, y créame que con las expresiones que usted hizo, me convencieron que definitivamente no es con un impuesto que podamos nosotros arreglar esto, es metiéndole mano a la Autoridad de Carreteras y Transportación. Me gustaron sus palabras, señor Presidente, porque entiendo que por algún lado tenemos que empezar, pero no es resolviendo el problema de la Autoridad de Carreteras y Transportación, resolviéndole imponiéndole más impuestos al pueblo.

Fíjense que cada momento de cada impuesto que viene, no ha pasado ni siquiera dos años completos de una medida que se aprobó aquí con el primer impuesto de la gasolina y que se hablaba de que iba a generar unos ciento cincuenta (150) millones. En ésta que viene ahora, no sabemos ni cuánto va a ser o precisamente si se evaluó de manera responsable la famosa Ley 30 y la Ley 31, que fue lo primero que se hizo en esta Administración. Yo creo, señor Presidente, que si buscáramos una medida que realmente atacara los verdaderos problemas, achicar los gastos de la Autoridad, mire, si no hay dinero, ¿por qué hay tantos beneficios? ¿Por qué bonos especiales de mucho dinero a empleados gerenciales? Hay muchas cosas que deberíamos nosotros corregir primero de la Autoridad de Carreteras y Transportación antes de continuar penalizando más el pueblo.

Precisamente lo que estamos nosotros haciendo con todo esto, especialmente con las personas que somos pensionados y pensionadas, porque le dimos sobre treinta (30) años de servicio al Gobierno de Puerto Rico, pues mire, la pensión es la misma, pero cada momento, entre más gastos uno tiene, las pensiones no están dando. Imagínense aquellos empleados y empleadas jubilados que precisamente apenas le da su salario para cubrir sus medicamentos de mantenimiento -estamos hablando de personas mayores- y entonces nosotros seguimos imponiendo más y más. Mire, no es al rico, es a la clase trabajadora, la que tiene que salir todos los días y que tiene que hacer uso y

compra de gasolina prácticamente si no una vez o dos veces a la semana, pues mire, le seguimos acortando más y más.

Yo entiendo, señor Presidente, que si nosotros nos diéramos a la tarea de buscar, con su iniciativa, algunas alternativas fuertes, exigibles, indistintamente la Administración que haya comenzado y la que puede seguir después, porque el problema de esto es que podemos decirnos: “¡Ah! Eso es responsabilidad de la Administración pasada”. Miren, esto es responsabilidad de resolverlo. El pueblo decidió que era el Partido Popular quien iba a administrar el país. Pues, mire, ya tenemos que dejar seguir echándole culpa a los que ya salieron.

Ustedes hicieron un compromiso de que ni un impuesto más, que no íbamos a tocar nada que le afectara especialmente a la clase trabajadora, y lamentablemente en dos años son muchas las cosas que ustedes lamentablemente han aprobado aquí. Y que es muy fácil cuando sabemos que estamos siendo injustos, por qué la legislatura de Puerto Rico, entiéndase el Senado de Puerto Rico, esos Senadores que un momento dado dijeron que no aprobaban esto y que ahora, pues no sé, como dijo la compañera María de Lourdes, la ortopedia política puede más para entonces lograr lo que realmente le damos otro bendito regalo al Pueblo de Puerto Rico. El año pasado para diciembre fueron los maestros. Esta vez son los maestros y el pueblo completo de Puerto Rico quien va a recibir un impacto. “¡Ah! No, no, Senadora. Eso es el 15 de marzo”. Oiga, ya lo aprobamos y la gente sigue con el mismo salario, con las mismas pensiones. O sea, y sea en marzo, sea en febrero o sea en enero, el impacto y los gastos que van a tener definitivamente eso es una realidad.

En cuanto a la medida, yo -y esto lo digo con el mayor de los respetos-, la medida como que se convirtió en un zafacón que ha recogido, primero, que vamos a cambiar el IVU por un IVA. Habla de la patente nacional. Habla de una reforma contributiva que al día de hoy yo no he visto ni siquiera un anteproyecto que diga: “¡Ah! No, no. Porque nosotros esto lo vamos a arreglar con la reforma contributiva”. Como dijo la Asociación de Detallistas de Gasolina, por qué no trabajamos primero con la reforma contributiva y entonces si viene el arbitrio, pero ya ustedes han presentado unas alternativas. Lo que pasa es que aquí es al revés. Aquí empezamos primero tumbando cabezas a más no poder, cargando más al país y entonces hablamos de que les vamos a dar unos alivios contributivos.

Así que vamos a dejarnos ya de pensar que Puerto Rico, la gente, no es pensante. La gente está hastiada, cansada ya de tanta carga. De eso es lo que se trata, señor Presidente. Y si nos vamos en la página 11 del proyecto de la “crudita” habla de sustituir el Sistema de Impuesto de Venta y Uso (IVU) por un nuevo sistema de impuesto al consumo en la modalidad del Impuesto del Valor Añadido. Esa es la página 11 de la medida.

Y más adelante, y me gustaría, si esto se hizo simplemente para provocar una conferencia legislativa del proyecto. Pero, sin embargo, ustedes aquí se hablaba de que hay un informe que fue pago con fondos generales del país a una compañía que contrató el Gobierno de Puerto Rico, la KPMG, y que se hablaba de que la Secretaria de Hacienda, que el 15 de diciembre se iba a dar un informe completo de cuál era la situación real del país. Pues, miren, en el proyecto lo tachan completamente. ¿Vamos a seguir pagando y creando más grupos y más juntas y qué sé yo qué más? Mire, si lo estamos dejando todo a la investigación y a la hora de la verdad la investigación no nos dice absolutamente nada. Simplemente nos hace ver que seguimos cargando más al pueblo.

Este Gobierno, y me refiero al Gobierno de Alejandro García Padilla, habla, y claro, sin excusas, para más impuestos y continuar empobreciendo más a nuestra gente. Gobierno que lleva ya sobre setenta (70) imposiciones nuevas en menos de dos años de administración y dos años de mucha carga al pueblo. Este Gobierno continúa castigando una vez más al contribuyente por las

decisiones erradas, tomadas por esta Administración en contra de las finanzas de miles de familias puertorriqueñas.

Los economistas han alertado y han dicho, y cito en el caso de Sergio Marxuach del Centro para la Nueva Economía, que “este tipo de impuesto es altamente regresivo”. Mire, lo dijo una persona de ustedes mismos. No los escuchan. ¿Para qué los contratan si realmente no cogen ni un solo consejo de lo que le pueden dar los economistas de este país? Este es uno de los que dice que es regresivo. ¿Y qué vamos a hacer? Nada, hay que seguir pa'lante, porque el impuesto tiene que haberlo.

Se ha hablado mucho de la reforma contributiva. Inclusive, hubo compañeros en la Cámara de Representantes que pusieron sus condiciones. Y yo digo, pero de qué reforma contributiva están hablando, si eso no existe. Vamos a trabajar primero la reforma contributiva y después hablamos del impuesto, porque si le vas a dar supuestamente alivio por un lado, pero en esta ocasión es más imposición, menos alivio.

Así que, señor Presidente, yo creo que nosotros aquí tenemos que estar claros, compañeros y compañeras, que no debemos afectar más las finanzas de las familias puertorriqueñas. La aprobación de este impuesto es nefasto para Puerto Rico. El Pueblo de Puerto Rico no aguanta más un impuesto. Queremos mantener el talento aquí en Puerto Rico, pero, señores, tenemos la mejor universidad del estado, tenemos un colegio en Mayagüez extraordinario, donde vienen a buscar nuestros estudiantes, especialmente de la NASA, fíjese. Y, sin embargo, los estamos preparando para que se nos vayan, porque no hay atractivo ninguno en nuestro país, solo más gastos y más gastos. Cada vez que uno escucha un programa de radio, personas que llaman, “la única solución que tengo es irme, porque realmente me preparo”. Y posiblemente pudieron haber aportado muchísimo para nuestro país, ¿pero quién aguanta esto? Quizás los que estamos ya pensionados tenemos más tiempo aquí en el país, pues mire, uno se queda, pero la gente joven, la que viene a sustituirnos a muchos de nosotros en un momento dado, no los vamos a tener. Estamos perdiendo el talento y lamentablemente estas son las consecuencias.

Así que nosotros queremos dejar establecido en la tarde de hoy, en la noche de hoy, ni un impuesto más. No a la “crudita”, no a los impuestos, porque lamentablemente, como dijo un ex Presidente de su Partido, “van a coger la pela más asquerosa del mundo” en el 2016.

Esas son mis palabras, señor Presidente.

SRA. NOLASCO SANTIAGO: Señor Presidente.

SRA. PEÑA RAMIREZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Señora Senadora, consumió diez (10) minutos del tiempo de su Delegación.

Senadora Margarita Nolasco y entonces voy a reconocer a la senadora Itzamar Peña.

Senadora Margarita Nolasco.

SRA. NOLASCO SANTIAGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Hoy es un día nefasto para el Pueblo de Puerto Rico, definitivamente. La Mayoría de este Senado, la Mayoría del Partido Popular, va a aprobar hoy otro impuesto más y va a afectar el bolsillo del pueblo. Hoy, olvidando el sentir de la gente, porque el lema de Alejandro García Padilla en su campaña era “La gente primero”, pero no los están escuchando. La gente en la calle dice que no quiere esta “crudita”, no quiere este impuesto. Lo han dicho de miles maneras, en todos los lugares. Pero el Partido Popular y esta mayoría del Senado, ustedes, que tienen una responsabilidad, han despegado el oído del pueblo. Ya no tienen el oído para escuchar a aquéllos que los pusieron en esa posición donde ustedes están ahora. Así que, poniendo oídos sordos, hoy esgrimen unas razones que no son creíbles para atosigarnos otro impuesto.

¿Y cuáles son las razones para cometer esta barbaridad contra el pueblo? Pues son las mismas razones del año pasado. Exactamente las mismas razones del año pasado. Lo mismo que dijeron para establecer la “crudita”, que el pueblo sabiamente le llamó “el tanquetazo”, que hace un año atrás fue un impuesto de la misma manera que lo quieren hacer hoy.

El año pasado este Senado dijo que la Autoridad de Carreteras tenía problemas y que esos problemas se resolverían, porque Alejandro García Padilla y el Gobierno Popular tenían las respuestas, tenían la solución y la solución fue pasarle el problema al bolsillo del pueblo puertorriqueño. Y ahí establecieron el impuesto de seis veinticinco (\$6.25) en el barril del crudo.

Claro, ya había, el senador Seilhamer repasó la historia de las “cruditas”, pero si nos vamos al tiempo de Hernández Colón, con los tres dólares (\$3.00), más los seis veinticinco (\$6.25) del “tanquetazo” del año pasado, ya son nueve veinticinco (\$9.25). Y esa es la costumbre del Partido Popular. Si vamos a la historia, cada vez que el Partido Popular gobierna se encarga de establecer impuestos. Ustedes recuerdan la “crudita”, la “vampirita”, el “refrescazo”, entre muchos otros, bajo Hernández Colón y Sila Calderón respectivamente.

Si nosotros nos ubicamos, pudiésemos poner más cerca la “crudita”, bajo Hernández Colón, de los tres dólares (\$3.00), y la segunda “crudita”, que sería la que pusieron el año pasado, que el pueblo le llama “el tanquetazo”, se supone que con eso se resolvía el problema de Carreteras. Pero ahora el Gobernador dice que no, que no se resolvió, que Carreteras sigue teniendo problemas. ¿Y qué pasó? ¿Y qué fue lo que pasó? ¿Qué hicieron con el dinero, con los ciento ochenta y nueve (189) millones que recaudaron con la Ley 31? Digo, más los de la Ley 30, más los impuestos a los cigarrillos. ¿Qué pasó que no se resolvió el problema? Si habían dicho que esa era la panacea, que con eso se resolvía. O Alejandro García Padilla le mintió a esta Asamblea el año pasado o Alejandro García Padilla le está mintiendo a esta Asamblea ahora.

Y yo me pregunto y el pueblo debe estarse preguntando, ¿en aquel momento, cuando se tomó la decisión de ese impuesto, se había hecho un análisis de la situación, se tenía una idea de qué estaba pasando, se tenía un cuadro claro de lo que estaba pasando en Carreteras? ¿De verdad que el impuesto resolvía a la luz del cuadro que se supone que esta Mayoría Parlamentaria tuviese para convencerse de que era importante establecer un impuesto? ¿Qué pienso? No. Yo creo que se trabajó improvisando. Se improvisó el año pasado y se está improvisando este año, y lamentablemente no se tiene idea tan siquiera del problema. Evidencia de eso es que no contestan las preguntas, no las pueden contestar, pero si es que no saben. No saben cuál es la situación, no saben si este impuesto va a resolver esa situación o si se va a crear una situación peor. Así que, concluimos que el año pasado, sin tener la información, sin conocer nada, esta Asamblea Legislativa, Cámara y Senado, le compró la idea a Alejandro García Padilla y le aprobó el arbitrio, ese arbitrio al barril de petróleo crudo y sus derivados.

Algo logró el Partido Popular, y lo escuchamos a través de nuestro Portavoz, logró, con la “crudita” del año pasado, logró colocar a Puerto Rico pagando más por la gasolina que los Estados Unidos, que nunca, según lo reseñó el Portavoz y lo habíamos estudiado, que nunca habíamos sobrepasado el costo de la gasolina en Estados Unidos. Pues, ese logro lo tiene el Partido Popular. Subió tanto la gasolina que sobrepasamos a los estados. El pueblo tiene que estar viendo esto y el pueblo tiene que estar escuchando y yo supongo que adjudicará en su momento. Hoy vuelven con la misma excusa, la misma situación, los mismos problemas, el mismo escenario y la misma solución: otro impuesto más.

¿Conocerá Alejandro García Padilla la situación de Carreteras? Si nosotros repasamos la historia, en el 2001 Carreteras tenía los bonos A y tenía ABB, y no eran mejor calificación, porque estaba de cierta manera unida al Gobierno Central. Luego, en diciembre de 2000, una vez que sale

el Partido Nuevo Progresista, Carreteras gozaba de salud fiscal. Llegó Sila Calderón y duplicaron los gastos operacionales. En una investigación que se realizó aquí en la Comisión del senador Roberto Arango y esta servidora en conjunto, allí el Director de Carreteras, el doctor Alisson, declaró bajo juramento que realizó nombramientos a sabiendas de que no había necesidad de los puestos y que tampoco había dinero para cubrir esos puestos. Sin embargo, fue una orden de Fortaleza. De tres millones (3,000,000) mensuales subió la nómina a seis millones (6,000,000) mensuales, el cien por ciento (100%). Además, siguieron con distintos manejos que causaron el que en cuatro años la salud fiscal decayera y colapsara la función de la Autoridad de Carreteras.

Y así mismo siguió con Aníbal Acevedo Vilá, a raíz de ese aumento desmedido en la deuda, sin obras, sin obras. Llegó Luis Fortuño, recibió el Gobierno Central con una deuda certificada de tres mil trescientos (3,300) millones. La Autoridad de Carreteras tenía una deuda de cerca de ocho mil (8,000) millones, y parte de esa deuda vencía y no tenía fondos. Por eso es que la Administración de Fortuño tuvo que transferir dos mil (2,000) millones de deudas que eran del Citibank al Banco Gubernamental. Pero por ahí los demagogos y los politiqueros quieren decir que era deuda nueva. No era deuda nueva y me da mucha lástima ver en ese Informe, creo que de la Cámara, donde el jefe de Carreteras o el jefe del Departamento de Transportación dice que fue una deuda de Luis Fortuño. El tiene que tener la información, debe decir la verdad.

Pero además de todo lo que está pasando, llegó el “me vale” de Alejandro García Padilla, provocó la peor caída en la calificación de los bonos y, sobre todo, los de Carreteras. Ahora, traen el cuento recalentado de que hay que legislar para que entonces se pueda saldar el Banco, la Autoridad de Carreteras, y van a emitir dos mil novecientos cincuenta (2,950) millones de deudas. ¡Adiós! Pero vi que en el original era dos mil novecientos (2,900) y llegaron cincuenta (50) millones más. Yo quisiera una explicación, aunque no están contestando las preguntas. ¿Pero por qué aumentaron cincuenta (50) millones más? ¿Qué pasó? ¿Es que en el original no se había hecho el análisis y ahora descubrieron que necesitaban cincuenta (50) millones más? Son muchas las preguntas.

Otro aspecto importante. Cuando el Presidente de la Comisión dice que se crea un comité. Bueno, habían creado un comité, luego, cuando vine aquí hace un rato, que leí lo que había hecho el Senado, quitaron el Comité, pero volvieron a ponerlo en otro lugar, y ahora el Comité se llama de Viabilidad Fiscal y Operacional. Pero, ven acá, ¿ustedes están imponiendo un arbitrio sin saber si es viable o no es viable la Autoridad de Carreteras y lo que van a hacer con ella?

O sea, esto es crear un Comité ahora para que nos diga en treinta (30) días si lo que estamos haciendo está bien o está mal; es como poner la carreta antes de los bueyes. ¿Por qué mejor no hacemos una cosa? Vamos a aprobar una Resolución Conjunta hoy aprobando ese Comité y dentro de treinta (30) días que nos traiga el informe y entonces hablamos de lo que es el arbitrio, eso es más razonable.

Es mucho, mucho las preocupaciones que tenemos que tener con este arbitrio. Así que muchas las interrogantes; en la página 33, lo que dice que Hacienda puede tomar dinero del Fondo General si falla algo; pues, es que verdaderamente no tienen una idea de lo que están haciendo.

Yo considero que, lejos de solucionar los problemas, lo están complicando más. Yo creo que el seguir sentando las bases para aumentar el nivel de endeudamiento, es grave. ¿Y saben? Todavía nadie en el Gobierno ha podido certificar la deuda. ¿Lo hacen a propósito? No sabemos, porque lo más seguro han sobrepasado el margen permitido por la Constitución, pero como nadie la certifica tenemos que creer que lo están haciendo bien, pero lo más seguro están haciendo algo que no está correcto. Hay alternativas posibles; APP; reducción de los intereses del préstamo del Banco Gubernamental; los gastos aplicables a la Ley de Sostenibilidad. Pero no interesan mirarla, ustedes no interesan, por la terquedad política.

Así que yo cierro mis palabras de la misma manera que empecé, un día triste para Puerto Rico; el Partido Popular, Alejandro García Padilla y esta Asamblea Legislativa Popular se han empeñado en empobrecer al pueblo y atentar contra su calidad de vida. Yo estaré votando en contra de la “crudita” o el “petrotazo”, como le ha llamado el pueblo.

Muchas gracias.

SR. PRESIDENTE: Gracias a usted, Senadora. Consumió once (11) minutos de su Delegación.

SRA. PEÑA RAMIREZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senadora Itzamar y entonces el senador Rivera Schatz.

SR. RIVERA SCHATZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Rivera Schatz.

SR. RIVERA SCHATZ: Sí, gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Cómo no.

SR. RIVERA SCHATZ: Buenas noches a los compañeros y compañeras del Senado. Tenemos que expresarnos sobre esta medida.

En primer término, quiero referirme a lo que fue la Convocatoria de esta Asamblea Extraordinaria. El señor Gobernador, en la Convocatoria que envía, señala que es su interés que los asuntos especificados en esta Convocatoria sean atendidos con el más alto sentido de responsabilidad.

A mí me parece que esa expresión del señor Gobernador es un insulto y una falta de respeto a la Asamblea Legislativa. Todo asunto que atiende la Asamblea Legislativa se atiende con el mismo rigor y con el mismo sentido de responsabilidad que le ha caracterizado a esta Asamblea Legislativa, entiéndase Cámara de Representantes y Senado, durante toda su existencia. Pero hace un llamado a la responsabilidad, quien había amenazado con cerrar las corporaciones y cerrar las operaciones y el día antes retracta esa amenaza, alegando que tenía los votos en la Cámara cuando realmente no los tenía. Hace ese reclamo de responsabilidad, quien inició todo este asunto del manejo de la deuda pública y del financiamiento del crédito de Puerto Rico con un notorio y lapidario “me vale”, que luego resultó en varios arbitrios, impuestos y contribuciones nuevas; que inclusive en la Exposición de Motivos del Proyecto hace claro que “los ingresos adicionales –en la página 4- que se han obtenido luego de la aprobación de las Leyes 30 y 31 de 2013, aunque redundaron en un gran beneficio, según indicado anteriormente, no le brindaron la capacidad suficiente a la Autoridad de Carreteras”.

Así es que cada vez que aprobaron un impuesto adicional, de los muchos que han aprobado, le decían al Pueblo de Puerto Rico, y vertían para el récord legislativo, que con ese arbitrio, ese impuesto o contribución nueva habían resuelto el problema fiscal de Puerto Rico. Aquí lo están admitiendo que, en efecto, no fue así, que no es suficiente. Y ahora están diciendo exactamente lo mismo que han dicho en tantas ocasiones con este arbitrio o este impuesto.

Por otra parte, el ejercicio de gobernar y manejar la deuda pública por supuesto que requiere un alto sentido de responsabilidad. Lamentablemente, la ejecutoria del señor Gobernador no podemos describirla de esa manera.

Yo escuché, mientras se discutía este Proyecto en la Cámara, a unos compañeros legisladores del Partido Popular que, dándose golpes en el pecho, decían que solamente con unas condiciones que fueran de beneficio para el pueblo darían su voto y que de esa manera entonces podrían aprobar el Proyecto en el Cuerpo Hermano. La pregunta que tenemos que hacernos es cuáles fueron esos beneficios que lograron esos compañeros para que puedan darle la cara a sus constituyentes de que cambiaron su posición, ¿a cambio de qué? Porque en la Cámara -y el Senado por lo menos lo está

eliminando- había un aumento periódico para este impuesto. Y han condicionado su voto a la aprobación de un proyecto futuro, que de convertirse este Proyecto en ley, si la Cámara concurriera con las enmiendas que se puedan introducir aquí, entonces estaría obligando y comprometiendo a la Asamblea Legislativa a aprobar un proyecto que no se ha presentado, del cual no hay data, no hay estadísticas, no hay información, sencillamente para conseguir unos votos para lograr una aprobación de un proyecto que no se pudo atender en la Sesión Ordinaria y que convocaron una Sesión Extraordinaria.

Pero además de eso, señor Presidente y compañeros y compañeras del Senado, la aprobación de este impuesto y lo que va a representar esto eventualmente ubica al Gobierno de Puerto Rico en una zona altamente peligrosa. De acuerdo a la información que presentaron del Presupuesto del año 2013, el margen disponible para préstamos era poco más del tres por ciento (3%). Ese margen permitía emitir deuda constitucional adicional cuyo servicio anual ascendiera a más o menos doscientos cincuenta (250) millones. De esa manera, al aprobar ahora este Proyecto y continuar con lo que se propone este Proyecto, estaríamos quedando en un margen de uno punto ochenta y cinco (\$1.85). La cantidad de deuda que se va a emitir por razón de este arbitrio, al final del camino, es obligación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Y si la experiencia que hemos tenido con los otros arbitrios, que no han sido suficientes para recaudar –admitido en la propia Exposición de Motivos de este Proyecto-, entonces caería Puerto Rico, por esa deuda, por encima del límite constitucional para tomar prestado.

Esa es la realidad que este Proyecto, que se ha manejado desde el Ejecutivo de manera irresponsable e inadecuada, tendría sobre las finanzas del pueblo puertorriqueño. Estaría ubicando a Puerto Rico, de caer en incapacidad de pago –como el ELA tiene que responder por esa deuda-, sobre ese límite constitucional.

Por otra parte, y me parece también muy importante señalarlo, el Gobernador de Puerto Rico ha dicho en varias ocasiones que no va o que no quiere despidos. El Gobernador de Puerto Rico le ha planteado al pueblo puertorriqueño que su política es no despedir a nadie. Sepan ustedes que el Proyecto que está considerándose hoy aquí, en la página 88 establece -si examinan en la página 88, el inciso octavo y el inciso noveno-, algo que debe preocuparle a los trabajadores y trabajadoras.

En primer lugar, renegociar todos los convenios laborales existentes y actuar en todos los procedimientos relacionados a la negociación colectiva con un agente de Carreteras y todo contrato o acuerdo deberá ser aprobado por la Oficina de Emergencias que crea esta Ley.

Pero el inciso noveno le concede la facultad de consolidar departamentos y oficinas; transferir funciones de un departamento u oficina a otra; y remover todo el personal que estime conveniente; reestructurar la operación en todos sus aspectos, con el objetivo de controlar los gastos, irrespectivo –oigan bien-, irrespectivo de lo que disponga cualquier arreglo, contrato, acuerdo o disposición de ley.

Eso es lo que dice el Proyecto que está ante la consideración de este Senado. Y aquellos tres compañeros que querían plantearse como los defensores del pueblo terminaron convirtiéndose en los cómplices del Gobernador. Y yo quisiera que el Pueblo de Puerto Rico entendiera que cada legislador aquí tiene una responsabilidad como parte del Gobierno, pero también con los ciudadanos que representa. Y este impuesto no va a resolver la salud financiera de Carreteras, no va a lograr que la operación funcione correcta y adecuadamente. Va a ocurrir exactamente lo que ha ocurrido con todos los demás impuestos que han aprobado anteriormente, con todos los préstamos que han aprobado, que han dicho cada vez que aprueban un arbitrio o renegocian, refinancian o tratan de reestructurar la deuda, dicen que ahora sí que se resolvió. Bueno, va a ocurrir exactamente lo mismo



que ha ocurrido en todos los escenarios previos que este Senado y la Cámara del Partido Popular le han aprobado al Gobernador de Puerto Rico durante estos primeros dos (2) años de su cuatrienio.

La responsabilidad recaerá en aquellos que voten a favor de esta medida, porque si no logran los recaudos y caemos en la insolvencia y se excede el límite constitucional, serán graves los problemas que tendremos, como Gobierno, provocados precisamente por la improvisación, por la mentira que el Gobernador constantemente utiliza para manejar los asuntos públicos, y por la complicidad de aquéllos que no se levantan y se opongan a un proyecto y a un impuesto que no resolverá absolutamente nada en Puerto Rico para ninguna de esas corporaciones.

Así que, señor Presidente, cuando escuché al Presidente de la Comisión de Hacienda decir que nadie podía precisar cuánto iba a ser el costo para el ciudadano en la estación de gasolina, ¿eso es actuar con responsabilidad? ¿Eso es proteger a los ciudadanos? ¿Eso es tener la información para que el pueblo puertorriqueño sepa a qué atenerse cuando se apruebe este Proyecto? ¿Eso es consistente con el reclamo del Gobernador de que se atienda con el más alto sentido de responsabilidad?

Yo estoy convencido, compañeros y compañeras, que probablemente aquí se apruebe en la noche de hoy, con los votos del Partido Popular, este arbitrio; y estoy convencido que el próximo año, cuando llegue la fecha de atender la Reforma Contributiva anunciada, pero no presentada y desconocida, comprometiendo los votos de aprobar un proyecto que no ha sido presentado en este Proyecto que está ante nuestra consideración, que además es una locura, escucharemos de nuevo al Gobernador de Puerto Rico y a aquellos que han actuado en complicidad con él decir que ahora sí, que definitivamente sí van a resolver el problema.

El pueblo ha estado observando con detenimiento el proceder y hay una gran decepción con lo que acontece en las finanzas públicas y con lo que se ha estado manejando en términos contributivos. Ningún compañero o compañera de Mayoría o de Minoría aquí debe ser cómplice de este Proyecto que en nada habrá de resolver ni a Carreteras ni a las corporaciones ni a las finanzas del Pueblo de Puerto Rico.

Son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Senador. Consumió once (11) minutos de su Delegación.

Senadora Itzamar Peña.

SRA. PEÑA RAMIREZ: Muchísimas gracias, señor Presidente.

Hay una canción popular que dice “¡qué triste Navidad!”. Y ciertamente, el Pueblo de Puerto Rico hoy vive específicamente lo que la misma canción en su coro dice, “¡qué triste Navidad va a pasar el Pueblo de Puerto Rico!”

Pero es que el Proyecto que tenemos ante nuestra consideración en la noche de hoy lo que demuestra es lo que ha sido el patrón del Gobierno de Alejandro García Padilla. Y es que el Gobierno de García Padilla ha establecido un patrón de manchar la alegría y la paz, que es característica de la época navideña, con medidas que destrozan el bolsillo y el espíritu del pueblo puertorriqueño.

No podemos olvidar que prácticamente se eliminó el Bono de Navidad a los servidores públicos y a los pensionados del país, sino que además en plena Nochebuena el pasado año se estaba aquí legislando el “retirazo” en contra de los maestros; y en esta ocasión, nuevamente en diciembre, se está legislando lo que se ha llamado una “segunda crudita”, que no es otra cosa que afectar nuevamente, otro cantazo más al bolsillo del pueblo puertorriqueño.

Y es que cuando tenemos ante la consideración este Proyecto, que ha levantado serias dudas, primero, ha levantado el rechazo del pueblo puertorriqueño, pero ha levantado serias dudas de,

inclusive, líderes del Partido Popular. Y es que el pueblo se pregunta cómo es posible que hace algunos meses se aprobó un presupuesto supuestamente balanceado que atendía las necesidades del Gobierno y ahora, pocos meses más tarde, se está hablando de cerrar oficinas de Gobierno, de dejar a miles de personas sin servicio de transportación, de afectar al pueblo puertorriqueño y, lo peor aún, de una vez más meterle la mano en el bolsillo a nuestra gente. ¿Es que alguien sabe lo que ha pasado con el presupuesto operacional? ¿Es que no estuvo balanceado? ¿O es que, sencillamente, una vez más quieren tomarle el pelo al pueblo?

Y es que hace menos de un año se aprobó la Ley 30 y la Ley 31 de 2013 que establecían en su Exposición de Motivos que había que aumentar el arbitrio del petróleo porque la Autoridad de Carreteras atravesaba por una situación financiera precaria y además tenía un déficit operacional con una deuda con el Banco Gubernamental de Fomento. ¿No es eso exactamente lo mismo que están diciendo ahora como fundamento o como argumento de necesidad de aprobar este segundo impuesto al petróleo y a sus derivados?

La pregunta obligada entonces es, si hace menos de un año se aprobó un impuesto que en aquel momento se decía que se proyectaba iba a generar doscientos ochenta y tres (283) millones de dólares y hoy están hablando de nuevamente meterle la mano en el bolsillo al pueblo, bajo el mismo argumento, la pregunta obligada es, ¿qué pasó con el dinero que se recaudó? ¿Dónde está esa transparencia de la que habla este Gobierno? ¿Alguien sabe dónde está ese dinero? ¿A dónde fue a parar? ¿Por qué no se utilizó para amortizar la deuda y atender la crisis de la Autoridad de Carreteras, que fue para lo que se legisló y que hoy vienen con el mismo cuento?

Definitivamente, este Proyecto está plagado de contradicciones, la primera, obviamente, es el hecho de que se legisló hace menos de un año para lo mismo y no se vio el resultado, ni se sabe dónde están los millones ni se sabe qué se hizo con ellos. Entonces nos tenemos que preguntar qué hay detrás de este nuevo impuesto, qué es lo que se pretende entonces detrás de este nuevo impuesto. Pero no sólo eso, está plagado de contradicciones, porque el Gobernador hace unos días, en una manera burlona, se dirigió al pueblo alarmando al Pueblo de Puerto Rico y estableciendo que si no se aprobaba este Proyecto de Ley se iban a tener que cerrar oficinas de gobierno, se iban a tener que cerrar servicios de transportación de la AMA, del Tren Urbano, de las lanchas de Vieques y Culebra. Y entonces resulta que la efectividad del Proyecto es a marzo de 2015, no entendemos por qué la alarma en este momento; pero por otro lado, sorpresivamente, al día siguiente dice que no, que no es necesario cerrar los servicios y que todo está bien, porque había conseguido los votos, la mentira más cruel que le ha dado al Pueblo de Puerto Rico, porque nuevamente sus propios legisladores le hicieron quedar mal, porque al día siguiente le dijeron, no es cierto lo que el Gobernador dijo.

Así que me parece que si algo tenemos claro es que el Gobernador de Puerto Rico no goza de ninguna credibilidad ante el pueblo puertorriqueño. Y lo peor de todo es que se ha utilizado este Proyecto para establecer una serie de hipocresía legislativa. Los que vivimos en el área Este conocemos las pésimas condiciones en las que está la Carretera PR-30 y hace precisamente algunas semanas el honorable Alcalde de Humacao, Marcelo Trujillo, mencionaba públicamente que ya se habían consignado los fondos, por unos sobrantes presupuestarios, para atender la necesidad de la carretera y que se iba a estar atendiendo la necesidad de mejorar las condiciones de la Carretera PR-30. Sin embargo, a pesar de que hace algunas semanas que el Honorable Alcalde mencionó eso, en estos días escuchamos cómo el Gobernador inclusive condicionó a que si este Proyecto no se aprobaba la PR-30 no se podía arreglar. Así que, ¿quién miente, quién dice la verdad? Esto es un chantaje; este Proyecto y esta Sesión Extraordinaria ha sido convocada para chantajear al pueblo puertorriqueño. ¿Es así como este Gobierno juega con las necesidades de nuestra gente?

Hoy la familia puertorriqueña no tiene con qué pagar los servicios básicos de vida y ahora se pretende aumentar este impuesto al petróleo y sus derivados. ¿Y qué significa esto? Que mientras en el mundo entero baja el costo del petróleo, en Puerto Rico aumentará el costo del mismo, porque este Gobierno del Partido Popular se ha enfocado en meterle la mano en el bolsillo a nuestra gente. Y este efecto lo va a ver el pueblo en todas las facetas del diario vivir, no sólo en lo que significará el aumento en el costo de la gasolina de una transportación privada, sino además en lo que va a significar el transporte público; como mencionó la compañera Senadora, en lo que es el transporte comercial; de facto, va a aumentar el costo de todos los productos y artículos que se vendan.

Así que esto se va a traducir en un aumento al costo de vida de todos los puertorriqueños y las puertorriqueñas, no sólo lo que significa la gasolina, el diesel, sino también el gas licuado. Aquellas personas que han tenido que comprar una estufa de gas porque ya no pueden pagar el costo de energía eléctrica en sus casas, pues sepan que ahora van a tener que pagar más también con esa estufa de gas. O sea, que aquí el Gobierno se ha enfocado en buscar la manera de que no haya ningún alivio, ningún respiro para el pueblo puertorriqueño. Y por un lado se aniquila el bolsillo de nuestra gente, pero por el otro lado también se aniquila lo que es el desarrollo de los pequeños y medianos comerciantes. Tanto que este Gobierno habla de ayudar al pequeño y al mediano comerciante, de inyectar lo que es la creación de PYMES, y la realidad es que una medida como ésta va a aumentar lo que significa el costo de las operaciones de las corporaciones y se va a traducir en aumentar el costo de los servicios y el ciudadano es el que va a tener que pagar más.

Así que el efecto nefasto, negativo, dañino y detrimental de esta medida lo va a vivir el puertorriqueño y la puertorriqueña en carne propia y directamente. ¿Pero qué podemos esperar de un Gobernador que ahora pretendía de alguna manera aprobar la “crudita” acomodándola a lo que supuestamente iba a ser una reforma contributiva, algo que es inexistente, que no se ha discutido, que no se ha visto, que no se ha aprobado? ¿Qué podemos esperar? Si él prometió que iba a bajar el IVU y no lo hizo; él prometió que no iba a aumentar el costo del agua, pero lo aumentó; él prometió que no iba a aumentar el costo de energía eléctrica, pero lo aumentó; él prometió que no iba a tocar el retiro de los maestros y precisamente en Nochebuena de 2013 estaba trastocando y destrozando lo que fue el retiro de los maestros.

Así que si algo ha quedado evidenciado en todo lo que ha sido la discusión pública de este Proyecto, es la falta de capacidad, es la falta de liderato, la improvisación, el dar un pasito para adelante y otro pasito para atrás. Pero peor aún, y lo que más me duele, es que ha quedado evidenciado y demostrado lo que es la mentira por parte de un gobierno hacia su pueblo y lo que es la falta de sensibilidad y el jugar con las necesidades de nuestra gente.

Por eso en la noche de hoy, definitivamente, yo dejo consignado que voy a votar en contra de esta medida. Y exhorto a los compañeros Senadores de Mayoría que tienen verdaderamente un sentido de responsabilidad con los ciudadanos que les dieron la oportunidad de estar aquí para defenderles, para no defraudarles, que hoy le digan que no a este impuesto, que hoy le digan que no al gobierno de la mentira y que definitivamente entiendan lo que es el dolor humano, entiendan lo que es la necesidad del pueblo y, conforme a eso, no se presten para esta jugada que en nada va a resolver el problema de la Autoridad de Carreteras, pero que sí va a afectar la vida y la calidad de vida del pueblo puertorriqueño.

Este es el momento, señor Presidente. Usted decía en su campaña: “Habla, pueblo, habla”; yo creo que éste es el momento de decir, habla, Senado, habla; actúa, Senado, actúa, pero hazlo de manera responsable, hazlo de manera consciente, entendiendo las necesidades de nuestra gente.

Muchísimas gracias.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias a usted, Senadora. Consumió diez (10) minutos de su Delegación, le restan dos (2) minutos a su Delegación.

Voy a reconocer al senador Torres Torres.

SR. TORRES TORRES: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a asumir mi turno sobre la medida.

Ante la decisión de tomar un turno o no para discutir este Proyecto de la Cámara 2212, me pregunté si lo mejor era no hablar y aprobar la medida sin mucha presentación, sin mucho discurso, hacerlo de manera rápida y sin mayores discusiones. La otra opción es ponerme politiquero, atacar a los opositores y repartir culpas, como muchos esperan o sugieren. Así que decidí, señor Presidente, que lo mejor era educarme sobre la medida que estamos considerando. Y digo educarme y no educar, porque no quiero esa pretensión y no me corresponde. Del análisis, el que quiera entender los asuntos técnicos que se discuten, que los atienda y que los entiendan, si quieren; el que no, que permanezca en ese juego político de hablarle a las gradas a lo que tal vez, si yo fuera Minoría, estuviera haciendo porque ese jueguito yo lo sé jugar también. Pero eso no es lo que voy a hacer, señor Presidente.

La medida, sin duda, tiene un doble impacto sobre la sociedad puertorriqueña, un impacto que muchos lo pueden ver como un impacto que a simple vista puede ser negativo; y otro que, a largo plazo, puede representar un remedio ante la profunda herida de décadas de manejo irresponsable del fisco que muchos crearon. Algunos estarán dispuestos solamente a ver el lado negativo y si ésa fuera la visión que prevalece, pues deberíamos todos sentarnos, compañeros y compañeras, a esperar el resultado final y cruzarnos de brazos.

Ahora bien, la crisis que enfrenta la Autoridad de Carreteras y Transportación no es nueva, no es de la actual Administración, tampoco es de las Administraciones anteriores inmediatas, es de todas, es una cuota de responsabilidad compartida de las pasadas Administraciones. Y muchos compañeros y compañeras y muchas personas que han analizado esta pieza legislativa, ante la confusión, ante la no preparación, ante la no lectura del Proyecto -estoy seguro que muchos compañeros aquí no se han leído el proyecto-, y hacen lo que acostumbraríamos los políticos que nos convertimos en politiqueros hacer, hablarle a las gradas, el discurso, que suena bien, que reciben una aplauso; muchos ni vienen a las sesiones y cuando vienen, pues, lo hacen para hablarle a las gradas y que les recojan una cuota y que salga en el periódico mañana, eso está de más. Y estoy seguro que no se leyeron el Proyecto. A los que se lo leyeron, los felicito y respeto la posición que vayan a asumir; si yo fuera Minoría tal vez estuviera asumiendo la misma de ustedes.

Y en ese análisis y en esas expresiones públicas que hacen dicen, aquí hay otras alternativas, analicen otras alternativas, ésta no es la única. Y no escucho ninguna. Miren, las alternativas, la Administración del Partido Nuevo Progresista y Administraciones del Partido Popular las han tenido, constan en documentos del propio Banco Gubernamental de Fomento. Hay una alternativa, la principal, la que escogieron los compañeros del Partido Nuevo Progresista, despedir gente; vamos a botar gente en esas corporaciones públicas, en la AMA, en el Tren Urbano, en la Autoridad de Carreteras y Transportación y cuadramos ese déficit o gran parte de. Eso no es lo que decidió la Administración del Partido Popular Democrático.

¿Qué otras alternativas hay, compañeros y compañeras, expresadas precisamente por miembros de la Administración del Partido Nuevo Progresista y del propio Partido Popular Democrático? Subir los marbetes, subir los peajes, privatizar autopistas y tramos de autopistas; o crear Alianzas Público Privadas. No estoy en contra de ellas, creo que podemos movernos por esa ruta y en eso le reconozco la Administración del Partido Nuevo Progresista que haya tomado decisiones como ésa; se pudieron haber equivocado en la transacción que se hizo, pero en el

principio podemos estipular que han podido funcionar. Y eso lo debemos analizar. ¿Cuáles son las alternativas, cuáles son las alternativas que tenemos para asegurar el transporte colectivo? ¿Cuáles son las alternativas que tenemos para poder mantener a esas corporaciones públicas ofreciendo servicios?

Pues, mire, contrario a no hacer nada, sí es cierto que esta Administración aprobó un impuesto el año pasado, en el 2013, esta misma Legislatura, a los derivados del petróleo para poder garantizar una fuente de repago a la deuda asumida y evitar que el Banco Gubernamental de Fomento pudiese afectar su liquidez nuevamente. Y dicen los compañeros –y la pregunta es muy válida-, ¿y qué pasó, si la aprobaron el año pasado? Pues yo le voy a explicar lo que pasó; degradaron el crédito en Puerto Rico, se cierran los mercados para poder hacer emisiones, aumentan los intereses y hay que acelerar el repago. Así que la Autoridad de Carreteras y Transportación se quedó corta en su necesidad de trescientos cincuenta y cuatro (354) millones en el presente año fiscal y una deficiencia operacional de ciento cincuenta y seis (156) millones –y graben ese número-, ciento cincuenta y seis (156) millones de deficiencia operacional anual, Autoridad de Carreteras y Transportación.

¿Qué logra esta medida? Porque entonces ahora en el debate resulta que vamos a criticar la medida propuesta por el Senado, de reorganización o restructuración de esa corporación pública porque los parámetros son muy altos. ¡Ah! Si no le ponemos parámetros altos van a seguir haciendo lo que están haciendo. Claro que tiene que tener parámetros altos; claro que las exigencias tienen que ser máximas, si no es así no lo van a hacer, compañeros y compañeras.

La medida libera el pago de la deuda de los mil doscientos (1,200) millones a la Autoridad de Carreteras y Transportación y la transfiere a la Administración para el Financiamiento de la Infraestructura, con la medida de recaudo que le permitirá dicho pago.

Oigan, ¿ustedes saben quién avaló esto y lo presentó como una alternativa, ya estaba en el Proyecto? El Presidente de jure del Partido Nuevo Progresista, Pedro Pierluisi. Dijo que una de las alternativas que él podía dar era que le pasaran la deuda a AFI con la fuente de repago. Critíquenlo, los que actúan de facto de ese partido, critiquen a Pierluisi.

Sale el ex Gobernador, ex Presidente del Partido Nuevo Progresista, Honorable Luis Fortuño, en una columna de opinión -la crítica no es política, compañeros- y propone qué hacer con Carreteras -con la boca es un mamey-, y dice que su solución es sencilla, controlar el gasto de Gobierno y Alianzas Público Privadas. El Proyecto las permite.

Y como dije, mediante una Alianza Público Privada, fue un negocio que hizo la Administración del Partido Nuevo Progresista, que logró dar una inyección para abonar a la deuda de la Autoridad de Carreteras y en ese entonces pagaron, mediante esa transacción, de la cual le dieron un pago inicial de mil ciento treinta y seis (1,136) millones de dólares, novecientos noventa y dos (992) millones lo destinó la Administración del Partido Nuevo Progresista para el pago de la deuda de la Autoridad de Carreteras, pero se le quedó un detalle. Y vuelvo y digo, compañeros, podríamos estar de acuerdo en esa Alianza Público Privada, lo que yo no podría estar de acuerdo es en el tipo de negociación y cómo se hizo la negociación. Porque si bien es cierto que le dio un pago de mil ciento treinta y seis (1,136) millones y con esos mil ciento treinta y seis (1,136) se le abonaron novecientos noventa y dos (992) a la deuda, deja de ingresar anualmente a la Autoridad de Carreteras y Transportación cien (100) millones de dólares que daban los peajes de ese tramo de autopista que fue sometida a una Alianza Público Privada. Y le dije que el déficit operacional de la Autoridad de Carreteras y Transportación son ciento cincuenta y seis (156) millones, cien (100) se dejaron de ingresar por la transacción que se hace para la Alianza Público Privada en ese tramo de carretera.

En el ámbito gerencial, he dicho que la Administración de Alejandro García Padilla y el Partido Popular Democrático no están dispuestos a tomar la decisión que ellos entendieron en su momento que era la más fácil para controlar el gasto en el Gobierno, que era botar gente, eso no lo va a tomar la Administración del Partido Popular Democrático.

La medida reestructura la deuda a corto plazo, resuelve la necesidad recurrente de efectivo y amortiza deudas a largo plazo, permitiendo a la Autoridad de Carreteras un respiro para poder realizar obras y mejoras. Eso de garantizar fuentes de repago para los préstamos, compañeros y compañeras, lo hizo esta Administración, esta Asamblea Legislativa el año pasado, con la aprobación de las Leyes 30 y 31, se empezó a pagar la deuda de la Autoridad de Carreteras y Transportación de los bonos que se emitían sin fuentes de repago y se pagaron cuatrocientos (400) millones de dólares el año pasado.

Pero quiero seguir con los datos. Y aquí dicen los compañeros y compañeras, han dicho públicamente: “¡Qué mala administración!”; “¿Cómo es posible que una agencia que lleva solamente cinco (5) meses de operación bajo un presupuesto, efectivo el 1ero. de julio, ya haya gastado ese presupuesto?”. Ese es el discurso que escuchamos. Pues les voy a explicar por qué ha sido así, compañeros y compañeras. Ha sido así porque en los pasados siete (7) años, en los pasados siete (7) años, Administraciones del Partido Popular y del Partido Nuevo Progresista, el cuarenta y seis por ciento (46%) del presupuesto de la Autoridad de Carreteras y Transportación, en promedio, el cuarenta y seis por ciento (46%) de su presupuesto eran préstamos del Banco Gubernamental de Fomento. Por eso era que en Administraciones anteriores podían decir, cumplimos con el presupuesto, un presupuesto ficticio; cuarenta y seis por ciento (46%) en promedio de ese presupuesto eran préstamos. ¿Y por qué, compañeros? Los números están ahí.

Autoridad Metropolitana de Autobuses genera ingresos anuales por catorce punto seis (14.6) millones de dólares, tiene gastos por setenta y tres (73) millones de dólares, o sea, tiene un déficit anual la AMA de cincuenta y ocho punto cuatro (58.4) millones de dólares. Autoridad para el Transporte Marítimo tiene ingresos de cuatro punto... -éstas son las lanchas-, cuatro punto cinco (4.5) millones de dólares al año, gasta cuarenta y cuatro (44) millones de dólares al año, tiene un déficit de treinta y nueve punto cinco (39.5) millones de dólares al año. El Tren Urbano, ingresos de veintiocho (28) millones, fondos combinados, ingresos propios y fondos federales, gasta ochenta y cinco (85) millones de dólares, tiene un déficit anual de cincuenta y siete (57) millones de dólares. Tres corporaciones públicas. No hay manera, no hay manera de operar esas corporaciones públicas con un déficit así.

Y aquí es que viene el elemento que requiere esta Mayoría del Senado con las enmiendas que introduce a la medida: parámetros de cumplimiento, responsabilidad fiscal y administrativa y consecuencias del incumplimiento. La sombra alcanzó el cuerpo. Lo que tanto predijeron los que dijeron que había que hacer algo y nunca hicieron, llegó el momento de tomar las decisiones que no se tomaron.

Y mencionan los compañeros en el debate que hay parámetros de funcionamiento que no se van a cumplir. Yo les pido que echen un ojo a la contratación que se hace de Metrobus, que la hace precisamente la Autoridad de Carreteras, para correr varias rutas de la Autoridad Metropolitana de Autobuses, haciendo lo mismo que hace la Autoridad Metropolitana, con unos parámetros distintos, mediante una contratación que hizo la Autoridad de Carreteras y Transportación, y sí cumple con los parámetros establecidos. ¿Por qué las demás no pueden cumplirlo? Porque no lo hemos exigido; porque no hay alguien que los ponga en cintura. Y eso es lo que pretende hacer esta Mayoría Senatorial con las enmiendas introducidas al Proyecto 2212.

Y entonces se cita también en el debate, por parte de los compañeros del Partido Nuevo Progresista, que estamos aprobando una ley condicionada a la aprobación de otra; ¿que cómo es eso? Yo se los voy a contestar, pero quizás quien mejor se los puede contestar es el Juez del Supremo, Kolthoff, en el caso Herrero vs. Gabriel Alcaraz, Emanuelli, como Secretario de Transportación y Obras Públicas -éste es el caso de los marbetes que se vio en el Tribunal-, la Mayoría del Tribunal Supremo en su opinión, a la que se une el Juez Kolthoff y el Juez Martínez, establecen lo siguiente – para refrescarle la memoria, supongo que se refieren los compañeros cuando hacen su presentación a que el Proyecto menciona que tiene que haber la aprobación de una reforma contributiva, que fue una de las exigencias que presentaron los compañeros en la Cámara de Representantes. Lo que se establece son los parámetros de la Reforma Legislativa. Pero si fuera que estamos condicionando la aprobación de esta Ley a la otra o la efectividad de esta Ley a la otra, dice el Tribunal Supremo de Puerto Rico, en opinión de la Mayoría, a la que se unen Kolthoff y Martínez: “Así como la Asamblea Legislativa tiene la facultad de sujetar la vigencia de una ley a un plazo, puede igualmente sujetarla a una condición o evento futuro. Aunque no nos habíamos expresado al respecto anteriormente, esto es una facultad inherente reconocida al Poder Legislativo en todo sistema republicano de gobierno. Dicha condición puede tratarse de una contingencia, tal como el resultado de una elección, la aprobación de una enmienda constitucional o la aprobación de otra ley”. Ahí les contestamos ésa, compañeros y compañeras.

Otra de las expresiones que hacen los compañeros y compañeras es relacionado al costo del litro o el galón de combustible. Yo estoy seguro que varios compañeros en mi Delegación hablarán más en detalle sobre ese particular, porque creo que omitieron bastante información en ese proceso de exponer las comparativas con distintos estados o con distintos países; ya hay varios compañeros que van a hablar sobre ese particular, quizás para darle información completa a los compañeros de la Minoría y al pueblo que está pendiente a lo que es este debate.

Nuevamente, compañeros y compañeras legisladores, están ante el reto de emitir su voto a favor o en contra de una medida que no es simpática, los que somos políticos o participamos del proceso político podemos entender que ninguno de nosotros quisiera estar en esta posición tomando una decisión como ésta, unos asumirán la más fácil; unos por convicción, otros por conveniencia; otros decidirán no estar aquí. Allá cada cual, que responda a su conciencia. Ningún político se levanta diciendo, qué bueno, me levanté hoy, yo quiero ponerle un impuesto al pueblo. Eso no opera de esa manera y ustedes, compañeros y compañeras, lo saben. Esto es un asunto muy serio y no podemos posponer la acción que hay que tomar, como tampoco interponer caprichos personales, no importa la conveniencia política que pudiese representar la disidencia a esta medida que es objeto de consideración en este Senado.

Nuestras acciones podrán tener consecuencias electorales, compañeros y compañeras, claro que sí, ése es el riesgo de haber querido aspirar y llegar a esta posición. Pero como enseñó Luis Muñoz Marín –y no le quiero robar esas citas al compañero senador Fas Alzamora, que sabemos que usualmente las utiliza en su discurso-, “las elecciones tienen que ser también lecciones”. Si se pierde una elección o algunos de los compañeros regresan aquí como representantes de la Minoría, no habrá sido por engañar al país, habrá sido por haberle mostrado la verdad y haberle enseñado el valor inmenso de ejercer su voluntad y su responsabilidad como legisladores. Si así fuese, señor Presidente y compañeros y compañeras, sería con la frente en alto y sin miedo alguno a enfrentar al país, aceptando, sin vergüenza alguna y sin subterfugio, que nuestras acciones fueron o han sido motivadas por nuestro compromiso con la verdad y con el futuro del país y no tendremos

remordimiento, por lo menos yo no tendré remordimiento de clase alguna, y no tendremos que negar nuestras acciones ni mentirle al pueblo, negando nuestros actos.

Son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Consumió veintiún (21) minutos del tiempo de su Delegación, señor Portavoz.

Reconozco al senador Dalmau Santiago, Vicepresidente de este Cuerpo.

SR. DALMAU SANTIAGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Y reconozco que no tenía la intención de consumir un turno, pero éste es un Proyecto, señor Presidente y compañeros, que se presta para tanta demagogia. Y como yo siempre he dicho que uno tiene que expresarse en este Cuerpo para dejar en el récord histórico la posición que uno asume, pues yo en el día de hoy no tan sólo quiero dejar para el récord la posición que voy a asumir, sino también hacer expresiones para contestar algunas que he escuchado en la noche de hoy.

Diciendo esto, señor Presidente, yo escuché un análisis muy detallado de las veces en la historia de esta Asamblea Legislativa y de este Gobierno en que se le ha puesto un arbitrio al precio del crudo, un arbitrio al petróleo, al barril de petróleo; y fue un análisis muy certero y científico que demuestra, primero, que había la necesidad de hacerlo en un momento dado histórico para evitar que el Gobierno tuviera que detener operaciones. Pero lo que más me sorprende de ese análisis histórico es que se le achaca exclusivamente el arbitrio al crudo al Gobierno del Partido Popular Democrático. ¿Qué refleja ese análisis, señor Presidente? La voluntad que tiene el Partido Popular Democrático para poner un arbitrio al crudo del petróleo y no tener que despedir empleados públicos; la voluntad que tiene el Partido Popular Democrático para buscar otras alternativas y no la de tratar de estrangular al pueblo.

Y también revela ese gran análisis que escuché al inicio del debate, que cuando el Partido Nuevo Progresista gobierna no se atreven meterle la mano al crudo ni a los petroleros ni a los grandes intereses del país, prefiere despedir al humilde y despedir al empleado público, como bien lo refleja -y lo dije en un debate anterior- el Informe de Transición del Gobernador Luis Fortuño y del CAREF, donde recomienda un arbitrio al crudo del petróleo, pero prefirieron despedir treinta mil (30,000) empleados públicos antes de ponerle un arbitrio al petróleo.

Entonces viene el área acomodaticia, que la gasolina está más barata en todos los estados de Estados Unidos, más barata que en Puerto Rico. Eso no es cierto, señor Presidente; y los invito a todos ahora mismo a que busquen en sus aparatos electrónicos, busquen en sus aparatos electrónicos *La Revista*, el *Google*, el *Yahoo*, lo que ustedes quieran, y miren a ver a cómo está la gasolina en Miami, tres dólares once centavos (\$3.11) el galón, cuando en Puerto Rico ronda los dos ochenta (\$2.80), dos ochenta y uno (\$2.81) el galón. ¡Ah! Que en Nueva York está más cara. Bueno, yo creo que en Nueva York nadie quiere tener carro, así que la gasolina cuesta más cara. En Nevada está más cara. ¡Ah! Que en Texas está más barata, sí, está más barata cuatro (4) centavos, pero en California está más cara, en Orlando está más cara, en Jacksonville está más cara, en Carolina del Norte está más cara. Entonces, decir aquí que la gasolina más barata está en Estados Unidos y no en Puerto Rico; bueno, más barata está en Venezuela y llenas el tanque con una peseta, pero son productores de petróleo; y en México.

Entonces viene el juego -¿verdad?- que yo quiero rechazar aquí, porque no incluyen los compañeros en los análisis que en Estados Unidos, además del “tax” que cada estado le pone a la gasolina -cada estado le pone un “tax” distinto, por eso los precios no son iguales-, hay que incluirle el “tax” federal. Y, gracias a Dios, nosotros no tenemos el “tax” federal. Así que una de las razones por las cuales la gasolina aquí es más barata es porque no somos estado, porque no tenemos que



incluir los dieciocho punto cuatro (18.4) centavos que incluye el Gobierno Federal al “tax” de la gasolina.

Pero les invito a que busquen en la página de Internet que refleja el precio del “tax” estatal por cada estado; tenemos el “tax” más barato en todos los Estados Unidos, pero por mucho, con una sola excepción, el único “tax” igual al nuestro, varía por más, menos, un (1) centavo, es el de Alaska, por razones obvias, allí hay petróleo, y el “tax” estatal allí es similar al de aquí, el “tax” estatal; ahora, le sumas el federal y allá también vas a encontrar el precio de la gasolina distinto. O sea, que con la tecnología hoy en día uno puede verificar a cómo va a cambiar la gasolina en un día, en veinticuatro (24) horas, en Palm Beach, en Tampa, en Daytona.

Y los invito a que hagan el ejercicio porque si comparamos a Puerto Rico con otra isla, con otra isla que sí es estado, con Hawaii, Hawaii paga el “tax” estatal tres (3) veces más caro que Puerto Rico y es uno de los más caros o el más caro de los Estados Unidos, y es una isla y tiene que llevar allí la gasolina y por eso está más cara.

Aquí se habla de una decisión nefasta y que los precios se van a disparar y que va a ser una triste Navidad; la gasolina ha bajado veinticuatro (24) centavos en diez (10) meses. Yo no he visto una expresión de primera plana o una alegría de parte de algún compañero de la Minoría diciendo que los precios van a bajar y que la economía se va a arreglar porque la gasolina ha bajado veinticuatro (24) centavos en diez (10) meses. Y dicho sea de paso, cuando sube, la culpa es del Gobernador, pero cuando baja es porque los pozos de petróleo allá se abrieron.

Compañeros, yo escuché también el que esta medida es una medida de improvisación; yo les tengo que asegurar que no lo es. Y mi experiencia, al igual que la de algunos de ustedes, compañeros, que hoy ocupan la Minoría aquí, saben que hay medidas que se trabajan con muchas enmiendas, hay medidas donde los Cuerpos no se ponen de acuerdo, ¿pero que sea de improvisación? Improvisación, recuerdo yo fue los dieciocho (180) impuestos que se aprobaron el cuatrienio pasado el mismo día. Y no lo estoy diciendo por razones políticas, lo estoy diciendo porque después que se aprobaron los dieciocho (18) impuestos, incluyendo la doble tributación del CRIM, que le dolió a todo el país, yo escuchaba compañeros que decían, ¡ah!, yo no sabía que iban a ser impuestos. Y si eso no es improvisación, cuando los propios compañeros votaron a favor.

Cuando votaron a favor de la Ley 7 y vino el despido de empleados masivo, compañeros, en época navideña, ¿sabe?, ésa sí fue una triste Navidad, la de diciembre de 2009, ¿se recuerdan que en el Salón Café yo decía: “Esto es inhumano”? Y ustedes, algunos me decían en el Salón Café: “Yo no sabía que con esa Ley íbamos a botar empleados públicos”. ¿Eso no es improvisación? ¿Cómo que no lo sabían, si se habló aquí en el debate?

Lo que pasa es que las decisiones económicas que tuvo que pasar la otra Administración prefirió pasárselas al empleado público; lo despido para ver si cuadro la caja. Y entonces hablan de que el Gobernador tuvo el domingo un mensaje burlón. El Gobernador expresó el domingo lo que le habían expresado unos compañeros legisladores y las consecuencias económicas de no tomar acción y buscar una fuente de ingreso. Ahora, yo no sé de qué burla se habla, sino cuando se habló de la medicina amarga, ¿recuerdan? Aquí otro Gobernador habló de una medicina amarga, que resultó ser un purgante para la economía del país y para los empleados y los empleos del país. Entonces hablan de que el Gobernador tuvo un mensaje burlón. ¡Por favor!

Yo escuché también hablando de dónde estaban los doscientos (200) millones del arbitrio que se aprobó el año pasado que, por cierto, se aprobó un arbitrio el año pasado y la gasolina bajó el precio, así que el impacto fue negativo; para los que hablan de nefasto y de triste Navidad, el impacto fue negativo. Y los indicadores mundiales dicen que va a seguir bajando. Así que si se

pone un impuesto, que dicho sea de paso, es el más bajo en todos los estados de Estados Unidos, todavía no va a tener un impacto al bolsillo del consumidor.

Pero los que hablan de eso, de la triste Navidad, de lo nefasto, de los doscientos (200) millones, yo les pregunto, ¿dónde están los dos mil (2,000) millones de dólares que se gastaron en Carreteras el cuatrienio pasado? ¿Dónde están? ¿Dónde está esa deuda de veintiséis (26) líneas de crédito que se cogieron sin fuentes de repago? ¿Oyeron bien? No fue un préstamo, fueron veintiséis (26) sin fuentes de repago. ¿Para qué se usaron? Yo los emplazo a que me traigan la lista para qué se usaron los dos mil doscientos (2,200) millones que ustedes tomaron prestados el cuatrienio pasado. Ya de los doscientos (200) millones, el compañero portavoz Aníbal José Torres les explicó en qué se usaron, porque la decisión de privatizar Carreteras dejó cien (100) millones menos de ingresos a la Autoridad de Carreteras. No, vamos a hacer una APP porque eso va a funcionar mejor; y desangraron la Autoridad y para tapar el boquete cogimos el dinero prestado sin fuente de repago, ¿y para qué se usó? Les dejo eso de asignación, a ver si me indican para qué se usaron los dos mil doscientos (2,200) millones de dólares.

Con el arbitrio pasado se empezó a pagar la deuda y con éste se pretende que la Autoridad de Carreteras pueda funcionar adecuadamente y cubrir sus operaciones a la misma vez que darle liquidez al Banco Gubernamental de Fomento.

Cuando empezó el debate yo esperaba que algunos compañeros vinieran con una propuesta, con una enmienda, con una idea. Digo, yo no puedo esperar -¿verdad?-, algunos van a criticar lo que venga porque no tienen propuesta y tú traer la propuesta de declarar el “Día de las Madres”, y dicen, no, no lo hagas domingo, ponlo viernes, porque algunos compañeros vienen con esa actitud todos los días aquí. Pero hay unos compañeros que yo respeto, que tuvieron posiciones de liderato en el pasado y pudieron haber actuado en esto de lo de Carreteras; y que yo esperaba hoy una solución o una enmienda o una propuesta pública o una conferencia de prensa; señor Gobernador, yo le recomiendo esto, yo creo que es más efectivo. Porque no le puedo reconocer a los que apadrinaron la debacle de Carreteras el que hoy vengan a criticar que nosotros estemos buscando una solución. Los que apadrinaron eso el cuatrienio pasado, presupuesto tras presupuesto, préstamo tras préstamo, hoy se paran a decir que no hagamos esto, que va a ser nefasto. Pero si nefasto fue lo que nos dejaron; ¿cómo lo arreglamos?

Entonces la medida que menos impacta, por la razón de que el petróleo está bajando, la que menos impacta el desarrollo económico en este momento, que es la del arbitrio al crudo, ésa es la que va a ser nefasta y va a causar una triste Navidad. Y los que hablan de triste Navidad llevan en su conciencia los empleados que se quedaron sin esa Navidad del 2009, que todavía retumba en las paredes del país la aprobación de una ley, la llamada funesta Ley 7.

Compañeros, como dije al principio, esta medida se presta para el debate demagógico. Yo ayer me encontré una persona que me dijo: “¿Qué ustedes van a hacer con eso de la “crudita”?”; y yo le dije: “Mire, yo no sé qué es eso, ¿me lo puede explicar?”, a ver si la persona me traía una idea; y la persona no sabía decirme por qué estaba a favor o en contra de “la crudita” porque no la entendía.

Y yo pienso que si usted le dice al país que un barril de petróleo, como yo escuché ahorita a un compañero -a quien le reconozco haber tomado cursos de física en la universidad, por su profesión-, que el barril de petróleo produce tantos galones, yo tengo una diferencia de dos o tres galones, pero está bien. Que el barril de petróleo produce tantos litros y que el litro que se cobra a la persona que pone el impuesto es distinto al del que da en la bomba. Dándole por cierto todo eso, con la medida que le impuso un arbitrio al crudo hace un tiempo atrás, todavía la gasolina ha bajado veinticuatro (24) centavos. ¿Cuál fue el impacto? ¿Cuál fue la tomadura de pelo? Se dijo que venía

un arbitrio, pero como el petróleo está bajando, ¿hubo un impacto?, no lo hubo, no lo hubo y aquí tampoco lo hay.

Dándole por cierto el análisis matemático, no hay impacto porque el petróleo va a seguir bajando ante la oferta mundial que hay, que es tan alta que provoca que los precios bajen.

Entonces, dicho eso, pues lo demás pues es el discurso -¿verdad?- de barricada, el discurso para tratar de llevar un mensaje distorsionado de lo que se pretende hacer esta noche aquí en el Senado de Puerto Rico.

Señor Presidente, voy a votar a favor de esta medida convencido de que, de todas las alternativas que se tienen para poner la casa en orden, ésta es una alternativa que menos impacta al bolsillo del consumidor, la que menos lo impacta.

Y si los compañeros que ayudaron a tener la Autoridad de Carreteras en la situación en que está trajeran una buena propuesta, pues yo ayudaría a que se considerara o se divulgara o se llevara a cabo; pero algunas de las que he leído en los periódicos, ¡por favor!, pues, es como dispararle a la luna, no se va a llegar a ella en ningún momento.

Son mis expresiones, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Senador. Consumió quince (15) minutos del tiempo de su Delegación.

Voy a reconocer al senador Miguel Pereira en este momento.

SR. PEREIRA CASTILLO: Muchas gracias, señor Presidente. En verdad, voy a ser corto porque no tenía planificado compartir pensamientos hoy aquí, pero a veces es necesario hacerlo.

Yo me acuerdo de Charles Lutwidge Dodgson. Antes de que empecemos a buscar en nuestros aparatos electrónicos -como señala el Vicepresidente del Senado-, ése es el nombre real del autor de *Alicia en el país de las maravillas*. El seudónimo es Lewis Carroll. Y me acuerdo de esa obra de literatura porque en las conversaciones entre los personajes de la obra uno se encuentra con expresiones como del “gato persa”, que dice, “aquí está todo el mundo loco”.

Y escucho personas acusar a otras personas de actuar de cierta manera cuando la historia señala que eso es completamente incorrecto. Esto es lo que sucedió entre la Autoridad de Carreteras y el Banco Gubernamental de Fomento entre el año 2009 y el año 2012. Dice una carta a Deloitte and Touche, del Banco Gubernamental de Fomento, -si me permiten leerlo en inglés porque es en inglés-, y dice: “*As on June 30th, 2012, the Bank has extended various credit facilities to the Puerto Rico Highway and Transportation Authority for, among other things, capital improvement programs, working capital, debt services and collateral posting requirements. These outstanding balances of such facilities amount to one point nine (1.9) billion dollars*”.

Eso no lo digo yo, eso lo dijo el entonces Presidente del Banco, el 28 de diciembre del año 2012. En esa misma carta el Presidente -que el nombre se me escapa y en verdad es inconsecuente, ¿cómo se llama el hombre o la mujer que estaba haciendo eso?-, ..., okay; ¡ah!, verdad, y yo me acuerdo-, dice también ahí: “*Highway and Transit Authority expect to repaid the credits facilities due to the Bank with proceeds of insurances of funds within the next two fiscal years*”. En el 2012, el Presidente del Banco le advierte a todo el mundo que se preocupó por esto. Nosotros vamos, en los próximos dos (2) años, a emitir bonos, a coger chavos ‘prestaos’ para pagar este dinero. Creció, de ochenta y cuatro (84) millones de dólares en el año 2008, a mil ochocientos ochenta y dos (1,882), que de hecho, él describe como uno punto nueve (1.9) billones. Eso no lo digo yo, eso lo dijo el Presidente del Banco en diciembre de 2012.

Y entonces me encuentro aquí, que también me anima a compartir estos pensamientos con ustedes, nuestro Vicepresidente, en una presentación muy elocuente, se pregunta de una manera retórica -y yo sé que las preguntas retóricas no se contestan, pero ésta no la puedo dejar pasar-,

porque yo tengo aquí la lista de préstamos y tengo la lista de todos los préstamos, de los veintiséis (26) de ellos que cogieron prestados -como muy bien mencionó el senador Dalmau- y lo que llama la atención no es solamente el dinero, porque el dinero, pues, mira, vamos a coger más chavos ‘prestaos’ y olvídate de eso; es la fecha de vencimiento, enero del 14, enero del 14, enero del 14, marzo del 14, marzo del 14, marzo del 14; los próximos diez o doce son marzo del 14; agosto del 14, agosto del 14 y agosto del 14, los meses que siguen luego de agosto del 14 y que terminan en diciembre.

Tenemos que, contrario a los caracteres de *Alicia en el país de las maravillas*, hacer que las palabras tengan significado. Nos ha tocado a nosotros, a esta Asamblea Legislativa, salvaguardar el agente fiscal de Puerto Rico, que es el Banco Gubernamental de Fomento. Tenemos que hacer esto, no porque queremos hacerlo, pero porque tenemos que hacerlo.

Esas son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias a usted, señor Senador. Consumió seis (6) minutos del tiempo de su Delegación.

Reconozco al senador Jorge Suárez.

SR. SUAREZ CACERES: Muchísimas gracias, señor Presidente. Y buenas noches a los compañeros Senadores y los que nos están visitando.

A veces uno no sabe ni por dónde uno pudiese comenzar después de escuchar a la Minoría en el Hemiciclo hablar, como bien mencionaba el compañero Dalmau, de todo lo que no se debería hacer y todo lo que deberían hacer que no hicieron. Estuvieron cuatro (4) años, el cuatrienio anterior, con control de los Cuerpos Legislativos, la gobernación y de la Comisaría Residente en Washington y constantemente es que este Gobierno no ha hecho, que este Gobierno no ha logrado, pero es momento entonces de fijar responsabilidades.

Llevamos dos (2) años de Gobierno intensos y fuertes, donde encontramos un Puerto Rico totalmente desbancado a consecuencia de las determinaciones que tomó la pasada Administración. Tomamos un país que no aguantaba más actos irresponsables, como el que hizo la Administración Pierlusi-Fortuño, Fortuño-Pierlusi, que precisamente tomó el país con ochenta y seis (86) millones de deuda acumulada y lo llevó a dos mil (2,000) millones, o sea, un veinticuatro por ciento (24%) más en un solo cuatrienio.

Comenzando el cuatrienio, precisamente, comenzando el cuatrienio, lo primero que hicieron fue tomar cuatro mil (4,000) millones de dólares de un préstamo -y aquí está el ex Presidente del Senado, que ocupa la banca aquí a la derecha-, tomaron cuatro mil (4,000) millones de dólares prestados porque había que pagar nómina y un mes y medio después botaron a treinta mil (30,000) puertorriqueños y los dejaron en la calle. Aquí están los periódicos del 2009 que dicen precisamente cómo empiezan a aumentar la deuda de Puerto Rico y llevar el país a la quiebra.

En el 2015, jueves 26 de abril de 2012, jueves, 26 de abril de 2012, publica portada el periódico *El Nuevo Día*, que augura que se cuaje una bomba para el 2015, ante la alta deuda del país, “El Gobierno que se elija en noviembre tendrá que tomar serias decisiones fiscales para evitar la insolvencia de las arcas públicas”. ¿A cuesta de qué sale esta portada en el periódico? De las malas decisiones gubernamentales de los amigos que hoy son la Minoría política; de que endeudaron a Puerto Rico y había un presagio de que este Gobierno iba a tener que tomar las decisiones que estamos tomando porque llegó el momento de poner la casa en orden.

Haciéndole honor a “Chespirito” –que en paz descanse-, el personaje de “El Chavo” se la pasaba pateando una lata hacia el frente a ver quién la volvía a patear nuevamente. ¿Pues saben una cosa? Se acabó el tiempo de seguir pateando las latas, hay que recogerlas y empezar a poner la casa

en orden. Y este Gobierno no va a seguir echando la cosa pa'lante, va a hacer lo que hay que hacer, lo que nadie se atrevió a hacer.

Un Gobierno que despidió treinta mil (30,000) empleados públicos, ciento cuarenta y dos mil (142,000) empleos menos en todo Puerto Rico, doscientas (200) fábricas que cerraron, doce mil (12,000) empleos industriales menos, aumentaron la deuda de COFINA en once mil quinientos (11,500) millones, agotaron la capacidad del ELA de coger prestado y teníamos el cuarenta por ciento (40%) de la población, fuerza laboral, trabajando. ¿Pues saben una cosa? Llegó el momento de actuar, llegó el momento de hacer lo que había que hacer, de ponerle el cascabel al gato.

Y escuchamos a la Minoría política también, del Partido Independentista, hablar de que vamos a privatizar y que vamos camino a ello. Lo que está haciendo esta medida es poniéndole controles fiscales de monitoreo, cosa que el Gobierno no está acostumbrado a que lo estén monitoreando y verificando si está siendo efectivo a la hora de hacer sus funciones. Ejemplo de ello es el Metrobus; empezó alrededor de diez mil (10,000) personas utilizando el servicio, en un (1) año lo elevaron a veintidós mil (22,000) almas utilizando el sistema porque confiaban en él porque era efectivo, pero presentaba un sistema de monitoreo, de seguimiento, de saber dónde estaban las guaguas y esa confianza porque estaban monitoreando el uso de los vehículos creó confianza en la gente y por eso aumentó. Ese es uno de los ejemplos que podemos utilizar precisamente de lo que queremos implementar con la pieza legislativa, de que haya un monitoreo constante y de que podamos fiscalizar al propio Gobierno en las acciones que está haciendo.

De igual manera, compañeros hablan de que dónde está el dinero que se usó en la emisión anterior, en "la crudita" pasada -que en la bomba no se sintió precisamente porque el precio de la gasolina siguió bajando-. Lo que deberían contestarnos ellos es dónde están los siete punto cinco (7.5) billones de pesos de los fondos ARRA, ¿en qué los gastaron? Aquí exigen contestaciones a preguntas que ellos deberían contestar primero. ¿Qué hicieron con siete punto cinco (7.5) billones de dólares? ¿En qué los gastaron? ¿Dónde están los empleos que se supone generarán los fondos ARRA, cuando el desempleo en Puerto Rico llegó a estar en diecisiete por ciento (17%)? Entonces ahora venimos a cuestionar las decisiones que toma este Gobierno a costa de las malas decisiones que tomaron ustedes cuando tuvieron el turno al bate.

Y escuchaba a una compañera decir hace unos minutos que había que mirar quiénes son los amigos que se estaban enriqueciendo en Carreteras. Precisamente hoy el FBI sacó a uno que se estaba enriqueciendo en Carreteras, que fue candidato a Alcalde en primarias del PNP en Loíza. Aquí está la papeleta por si acaso tienen duda de si estaba en la papeleta o no, era el número 4 en esa primaria, Silvano Cepeda Ortiz. Los que dicen que se enriquecen, pues hoy el FBI le metió mano a uno que estaba en la papeleta del PNP. Eso es consecuencia precisamente del descalabro que tiene Carreteras, de esa misma corrupción de la que hablan, pues empiecen por la casa, que ustedes los tenían en su papeleta. Si está con Ricky o con Pierluisi, el problema es de ellos, hoy está preso porque se lo llevó el FBI.

Aquí hay mucho más todavía que atender porque se habla de que la deuda nunca fue reconocida, más de dos mil doscientos (2,200) millones. Pues precisamente por años, certificado ante los bonistas en Nueva York, en el 2009, seiscientos cuarenta y siete (647) millones; en el 2010, novecientos sesenta (960) millones; en el 2011, mil ochocientos cuarenta y cinco (1,845) millones; y en el 2012, queridos compañeros, dos mil doscientos once (2,211) millones de dólares era la deuda de Carreteras con el Gobierno y los bonistas. A costa de qué y dónde están esos dos mil doscientos (2,200) millones cuando la misma Carretera 30 que usa la compañera Itzamar Peña, la tengo que usar yo y ellos no le pusieron ni un ápice de brea a esa carretera, y habían chavos, de hecho, habían

tantos chavos que -vuelvo y les digo- se llevaron uno 'arrestao' hoy por estar cogiendo chavos demás. Pues entonces, ¿en qué gastaron los chavos, en qué, qué los hicieron?

Aquí hablan de amigos del alma, todavía yo estoy esperando los mil millonarios que venían el cuatrienio pasado a salvar el país, no llegaron; los hicieron en el cuatrienio los mil millonarios, que fue diferente.

Aquí venía el ex Presidente del Senado y mencionó sobre el tope a la deuda. Hay que aclarar el récord porque el tope del que se está hablando es cuando se gira contra el Gobierno Central, es contra un GEO, esto va contra AFI, así que no tiene que estipularse ese argumento que presentó el ex Presidente del Senado. Solamente para corregir el récord de cómo es que funciona. Y es triste que luego de haber presidido un Senado no tenga ese punto claro de qué es un GEO y qué es una emisión que sale contra AFI.

Pero, señor Presidente, aquí lo que estamos buscando es, primero, que tengamos la solvencia de la deuda que tiene Puerto Rico con Puerto Rico, darle liquidez a ese Banco para que los Alcaldes puedan ir a tomar los préstamos necesarios para que sus municipios funcionen; que podamos comenzar la construcción del tren que discurre desde Caguas hasta San Juan para nutrir a ese Tren Urbano, que tanta falta le hace; que podamos arreglar la carretera 100 de Cabo Rojo; que pavimentemos de una vez la 30, la cuesta de las lechugas, en Humacao; que logremos tener solvencia económica para que las más de mil quinientas (1,500) almas que trabajan en Carreteras no tengan que estar pensando si van a cobrar el mes que viene o no.

Esta medida y pieza legislativa no es una pequeñez, es una pieza legislativa que se dedica a darle la solvencia necesaria a nuestro Banco Gubernamental de Fomento y darle al Caño Martín Peña el dragado que necesita para el 2015. Pero el "issue" se convierte entonces en que la gasolina va a subir y que vamos a ir contra la clase trabajadora. Pero si los que fueron contra la clase trabajadora en este país fueron ustedes, compañeros de la Minoría, cuando los botaron a la calle y los dejaron sin empleo.

Y dicen claramente, la Organización de Países Exportadores de Petróleo estipula que Estados Unidos ha subido un setenta por ciento (70%) la producción de petróleo de manera local. La producción de petróleo local de Estados Unidos ha reducido la dependencia del mercado, por lo tanto, va a bajar aún más el costo del petróleo. Tony Roth, Chief Investment Officer de Wilmington Trust, expresó que el crudo parece no tener un fondo ahora mismo y, fácilmente, puede ser que el precio baje hasta los sesenta (60) dólares el barril.

¿Qué más quieren los compañeros de la Minoría para actuar con demagogia política? Vamos a la realidad de las cosas, el país ustedes lo dejaron en la bancarrota y nosotros estamos gobernando y echando pa'lante a Puerto Rico, vamos a sacar a Puerto Rico del atolladero donde ustedes los dejaron. Y sigan criticando, que nosotros vamos a seguir gobernando.

Son mis expresiones, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Suárez, consumió diez (10) minutos del tiempo de su Delegación.

Reconozco al senador Ramoncito Ruiz en este momento, del Distrito de Ponce. Adelante, senador Ramón Ruiz.

SR. RUIZ NIEVES: Muchas gracias, señor Presidente. Y muy buenas noches a los compañeros, tanto de Mayoría y Minoría.

Yo quiero empezar, señor Presidente, porque no va directamente con esto, pero hoy compartíamos en una actividad en Ponce con el Administrador de Corrección y hacía mención de otra de las cosas que está escondida en el país, que no se conocía, y eran unas academias que corrió la Administración de Corrección 2010, 2011 y 2012, sin tener el presupuesto para mantener sus

oficiales de Corrección allí. Y hoy discutíamos otro asunto más de la pasada Administración que nos ha tocado a nosotros atender.

Y aquí estamos discutiendo, señor Presidente, una medida sumamente importante para todo el país, y el asunto es bien sencillo, la “crudita”, los tres punto nueve (3.9) centavos por litro a la gasolina.

Yo voy a hacer una cronología, señor Presidente, porque yo tuve la oportunidad de darle once (11) años de mi vida a la Autoridad de Carreteras, trabajé once (11) años de mi vida en la Autoridad de Carreteras y si alguien la conoce un poco bien, es este servidor. Y aquí estamos hablando hoy del asunto de que si se da un impuesto o no se da y nadie ha mencionado el descenso que ha habido en el precio del barril, lo que ha significado actualmente la bomba de gasolina, cerca de veinte (20) a veinticuatro (24) centavos menos el litro de gasolina en los meses que ha venido corriendo.

Decía el señor Vicepresidente del Senado, Dalmau, que cuando se trabajó la “crudita” pasada no se dejó notar porque hubo una merma en el precio de la gasolina o un bajón en el precio del litro de gasolina. Y yo le digo hoy aquí a los compañeros, ¿cuándo ha bajado el precio de la gasolina ha habido un recorte, ha habido un ajuste en los comestibles del país, en los servicios que se dan, ha habido un ajuste? Señor Presidente, la respuesta es que no.

Yo recuerdo cuando aquí se trabajó en un momento dado el famoso “refresco”, que esa Administración prometió que si llegaba al poder lo derogaba, lo derogaron, ¿y los cinco (5) centavos se le bajaron en aquel entonces al impuesto al arbitrio en los refrescos en Puerto Rico? No, señor Presidente.

Y hoy discutimos una medida que hace justicia a mil seiscientos (1,600) empleados de la Autoridad de Carreteras, del Departamento de Transportación y Obras Públicas, de AFI, de las lanchas, señor Presidente, de ATI, y nos preguntamos qué hacemos con ellos, ¿o pasamos esto y lo dejamos y más adelante tomamos acción y despedimos a mil seiscientos (1,600) trabajadores puertorriqueños; o tomamos una acción todos para salvaguardar y proteger una agencia de gobierno que tiene una responsabilidad bien marcada con el país?

Lo primero que hace una persona cuando comienza a trabajar es que compra un vehículo para llegar a su trabajo, ¿y las condiciones de las carreteras del país cómo están, señor Presidente y compañeros de este Cuerpo? ¿Cuáles son las condiciones de las carreteras actuales que nosotros tenemos? Dos mil doscientos (2,200) millones de dólares; no está malo que los cogieran prestados, pero había la responsabilidad de una garantía o una fuente de repagar esos dos mil doscientos (2,200) millones de dólares, que es lo que pretende la medida que estamos discutiendo hoy aquí y que discutió hace unos días atrás, que empezara la discusión pública, el señor Gobernador y, de igual manera, la Cámara de Representantes.

Cuando una persona va a comprar una propiedad no tiene a lo mejor los ciento cincuenta mil (150,000) o ciento setenta y cinco mil (175,000) dólares para compararla al banco, pero el banco le pregunta que si tiene empleo, para permitirle el financiamiento de esa propiedad para que la pueda adquirir. Y es lo mismo con la Autoridad de Carreteras.

El señor Comisionado Residente sugiere que se le den ciento treinta (130) millones de dólares más en lo que la Autoridad se puede reestructurar. ¿Y dónde está la garantía de esa sugerencia, dónde está? No existe. ¿Y qué pretendemos nosotros hoy aquí? Darle una garantía para que conste el desarrollo y establezcamos una agencia que envuelve a mil seiscientos (1,600) empleados del sistema público del país.

Señor Presidente, decía ahorita, tanto el Portavoz como el Vicepresidente, de un cuarenta y seis por ciento (46%), de veintiséis (26) préstamos sin ninguna garantía de repago; y se siguió

cogiendo prestado y se siguió sumando la deuda y se siguió cogiendo prestado y se siguió sumando la deuda y nos llevó a donde estamos hoy aquí.

Y mencionaba ahorita la Minoría de medidas que hemos tomado nosotros, que son medidas fuertes, que no son medidas simpáticas al voto electoral y nos ha tocado a nosotros trabajarlas para hacer justicia y estabilizar las finanzas de un país para que todos tengamos servicios de los cuales reclamamos, de los cuales pagamos contribuciones, de los cuales pagamos un marbete, un sello de inspección por transitar por las carreteras del país y no hay condiciones en las mismas.

Hace un tiempo atrás yo escuchaba un reclamo de la zona sur del país, de la cual Larry Seilhamer es parte de ella, y el reclamo, señor Presidente, cogió toda la prensa del país, “Peligroso deterioro en la Puerto Rico 10”; y así, de igual manera, se encuentran las carreteras de nuestro país. ¿Y qué hacemos con la Puerto Rico 10, la cerramos porque no tenemos los chavos para atenderla? ¿Le votamos en contra a la medida y nos olvidamos de la Puerto Rico 10, nos olvidamos de la 30, de la número 1, de la número 2, que todo el mundo las transita todos los días en este país, porque no somos responsables en tomar medidas realmente pensando en qué? Eso es lo que nos atañe a nosotros, señor Presidente.

Y yo escuchaba a los compañeros ahorita y escuchaba también al Secretario de Obras Públicas en unas vistas públicas, a través de una Resolución que este servidor presentara, la 240, preguntándole que qué pasaría con el conector de lo que falta del expreso de la Puerto Rico 10, que conectaría al norte con el sur para el desarrollo económico; y me decía: “Senador, tenemos un problema serio porque la Autoridad no tiene para moverse ni el Departamento de Transportación y Obras Públicas”. Y están los proyectos ahí montados, pero no tienen la oportunidad de salir al mercado porque la Autoridad no tiene capacidad para salir a buscar prestado para echar hacia adelante el desarrollo económico del país.

Y decía la medida y pretende la medida, y la voy a citar, “culmina la Autoridad señalando que el ajuste al arbitrio del petróleo propuesto por esta medida liberará a dicha agencia de los pagos correspondientes y le permitiría viabilizar y adelantar la obra de infraestructura que Puerto Rico reclama y necesita.

Y usted, señor Presidente, ha hablado públicamente de la reestructuración que hay que hacer con la Autoridad de Carreteras. El proyecto así lo reseña. Pero la Autoridad de Carreteras y Puerto Rico y las demás corporaciones han tenido un problema serio durante muchos años, y es que se sienta el amigo del amigo, sale un proyecto corriendo, y nos pasa con los municipios, y empezamos por una cantidad de dinero subastado y termina sobrepasando el cuarenta por ciento (40%) de lo que costó ese proyecto. ¿Y quién lo paga? Vamos al Banco Gubernamental. ¿Quién lo paga? Los fondos que tenga la agencia. ¿Quién hace los cambios? Y al final del camino un proyecto que pudo haber costado ciento sesenta (160) millones de dólares, llega a los doscientos treinta y cinco (235) o doscientos cuarenta (240) millones de dólares, señor Presidente.

¿Y alguien aquí ha tomado acción sobre eso en los últimos 20 o 25 años? El ejemplo lo tenemos en el Tren Urbano, lo tenemos en el Choliseo, en el Centro de Convenciones, en el Supertubo, en la Ruta 66. Y cada uno de esos proyectos, cuando los sumamos, hay más de tres mil millones de dólares en órdenes de cambio que se dieron en un momento dado y que no se tomaron acción en ella.

Y señor Presidente, la iniciativa que ha tomado este Cuerpo junto a usted, de reestructurar una agencia que significa mucho para Puerto Rico, porque prácticamente se convirtió en la cabecera de arrastrar a otras dentro de ella, porque las demás no tenían capacidad. Yo recuerdo que aquí hubo un legislador del área este del país que dijo una frase en este Hemiciclo, “que el que venga atrás, que arregle”, y la repetía cada vez que salía algo aquí a discutirse, “que el que venga atrás, que arregle”.



Y ellos sabían que iba a haber un cambio de Gobierno. Y el compañero Jorge Suárez citaba una comunicación de un periódico del 2012 del caos que iba a salir y nos ha tocado a nosotros atender ese caos, señor Presidente.

Y yo lo tengo que decir públicamente, habíamos radicado también el Proyecto del Senado 1009, que pone un asunto y un tope a las órdenes de cambio en los proyectos de construcción en Puerto Rico, para que si vamos a reestructurar la Autoridad, también le metamos mano a la Autoridad con el asunto de las órdenes de cambio.

Hoy aquí hay una medida sumamente importante. Y me decía el Alcalde de Juana Díaz, Ramoncito Hernández, que hablara con el Portavoz y con cada uno de nosotros que cómo atendíamos las carreteras de Juana Díaz, que cómo atendíamos las carreteras de Peñuelas, de Sabana Grande, de toda la zona sur de Puerto Rico y de la isla entera, y el Secretario me decía, para atender las carreteras en el país necesito más de dos (2) billones de dólares para poderlas atender. Más de dos (2) billones de dólares para atender las carreteras en Puerto Rico. ¿Y qué hacemos, le votamos en contra y no permitimos que la Autoridad atienda esto y las carreteras estatales se convertirán entonces en caminos de Jeep, o tomamos la acción correspondiente en el día de hoy para que demos paso a esto?

Yo estoy seguro que el pueblo va a entender la medida. Yo estoy seguro que si hablamos con la responsabilidad que tiene que ser y el análisis que se necesita, como mencionara el señor Portavoz ahorita, de que no distorsionemos las cosas como son, las traigamos como son. No distorsionemos la verdad. Tenemos toda una responsabilidad enmarcada.

Y dicen por ahí que las próximas elecciones generales decidirán a quién le pasará el juicio, a los que tomamos las acciones correctas o a los que jugamos a la política aquí cuatro años completos, señor Presidente. Yo creo que usted, nosotros, la Delegación de Mayoría hemos sido responsables en cada una de las iniciativas que tomamos con el Sistema de Retiro de los Maestros, con el Sistema de Retiro de los empleados del Gobierno Central, de lo cual yo soy parte de ello, y tuve que tomar una decisión aquí, no de 55 años y 30 años de servicio, sino que me pude haber ido terminando el cuatrienio y tuve que votar para irme a los 61 años, señor Presidente, porque no pensé en mí, pensé en el Sistema.

Y de igual manera, hoy lo hacemos con el juicio y la responsabilidad que me representa y me delegaron 440 mil habitantes del Distrito Senatorial de Ponce. Y el voto de más de 120 mil puertorriqueños en esa zona me descargaron una responsabilidad, y es que atendamos el reclamo de lo que ellos traen todos los días a Puerto Rico, a la zona sur. Señor Presidente, yo exhorto a los compañeros a que hagamos el juicio correspondiente, dejemos a un lado la política, nos pongamos la chaqueta grande y podamos decir, señor Presidente, vamos a pensar en estabilizar un sistema, una agencia, vamos a pensar en salvar 1,600 empleos y vamos a responderle a lo que el pueblo reclama, atención a nuestras vías públicas.

Esas son mis palabras, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias a usted, señor Senador. Consumió once (11) minutos del tiempo de su Delegación.

SR. RIOS SANTIAGO: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Ríos Santiago, se reconoce en este momento. Tiene dos (2) minutos "plus".

SR. RIOS SANTIAGO: Son treinta (30) segundos nada más.

SR. PRESIDENTE: Adelante, adelante, Senador, yo seré generoso con mi reloj aquí.

SR. RIOS SANTIAGO: Muchas gracias, señor Presidente. No voy a extenderme mucho, sé que ya éste ha sido un debate bastante amplio. Pero yo quería cerrar el turno del Partido Nuevo Progresista primero, reflexionando sobre este debate.

Los compañeros invocan a Muñoz Marín, pasado Gobernador del Partido Popular, reforzando de que no mienten, y los hechos son bien claros. El Gobernador de Puerto Rico, Alejandro García Padilla, dijo, si no aprueban este impuesto adicional, hay que parar el Tren. Sabemos que es una mentira. Si no aprobamos este impuesto adicional, hay que detener la AMA. Sabemos que es otra mentira. Si no aprobamos este impuesto, no hay dinero para los municipios. Sabemos que es una mentira. Lo que sí es verdad es que en el 2013 se aprobó un impuesto a la “crudita”. Y lo que sí es verdad es que allí se alegraron y hasta hubo una portada de relaciones públicas donde dijeron, arreglamos las finanzas, se acabó, vamos para ‘lante. Esa es la verdad, ése fue el resultado de esa primera plana.

Lo que sí es verdad es que cinco meses después se aprobó un presupuesto, y ahora cinco meses después dicen que el dinero no da. Lo que también es verdad es que hoy ustedes han, después de cuatro días de un tétrico –diría– y un poco triste escenario político, el Gobernador de Puerto Rico ha tenido que hasta trasladarse aquí para convencerlos a ustedes de que aprueben algo que ustedes saben que no está bien hecho.

Pero lo que es la verdad es que hay mayor desempleo, que somos más pobres, todos nos incluimos aquí, somos más pobres. Que hay menos gente en la isla. Que se nos van los cerebros. Y que cuatro días después, después de moretones políticos, de gemidos de vergüenza, de papelones políticos jamás vistos en la historia política de gobernadores que hacen anuncios diciendo que tienen y después no tienen, y después de frases tan célebres como las del Chavo del 8, sale algún Chapulín Colorado diciendo, “No contaban con mi astucia”. Y el Pueblo de Puerto Rico desesperado cuenta, haciéndole honor a Chespirito, “Y ahora, ¿quién podrá ayudarnos?”. Esa es la verdad.

Pero, para ir terminando, el compañero Dalmau nos expone de que hagamos una asignación. Y yo les tengo, señor Presidente, dos, breve –y con esto es parte del “close”– primero, la petición de que se unan al representante Vargas y pidan perdón nacional, por favor, eso es una asignación. Pero la más importante, la que yo creo que debe revelar, yo les pido a todos ustedes que tenemos cuentas de Facebook y Twitter, a todos ustedes, que le envíen este mensaje a todos sus constituyentes; “Hola -¡ah!, y por email también-, soy legislador de Mayoría del Partido Popular Democrático y hoy aprobamos otro impuesto al petróleo, lo hicimos por ti”. Espero tu respuesta. Les deseo suerte y después me dicen el resultado.

Muchas gracias, señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Muchas gracias a usted, señor Senador. Ha consumido la totalidad del tiempo de su Delegación.

SR. RODRIGUEZ OTERO: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Reconozco al senador Angel Rodríguez.

SR. RODRIGUEZ OTERO: Muchas gracias, señor Presidente.

Yo no pensaba en la noche de hoy consumir un turno, ya prácticamente estamos a quince (15) minutos de las nueve de la noche (9:00 p.m.) y a punto de votar sobre esta importante medida, señor Presidente.

Yo he escuchado aquí hoy hablar de que éste es un día nefasto para Puerto Rico, y a otro compañero de la Minoría que dice que la matemática es perfecta. Estoy totalmente de acuerdo con esas dos expresiones de los compañeros de la Minoría, totalmente de acuerdo. La matemática es perfecta. Me parece que hoy es un día nefasto para Puerto Rico.

¿Por qué estamos aquí? Esa es la pregunta. Por las decisiones irresponsables de los que hoy critican el camino responsable de este Gobierno. Qué fácil fue, señor Presidente y compañeros que nos escuchan, hipotecar el presente y el futuro de los niños que hoy, con tanta ilusión, vinieron a decorar los árboles navideños de sus pueblos en El Capitolio. Hoy estuvimos con niños de prácticamente más de la mitad de los pueblos aquí en la mañana, estuvo el Presidente, estuvo el compañero Chayanne Martínez, y era preciso ver la alegría de aquellos niños. Pero qué triste que la pasada Administración y los compañeros de la Minoría, que hoy hablaban de que era un día nefasto para el país, de los que hablan de la matemática perfecta -y más adelante voy a eso, estoy totalmente de acuerdo- fueron los que hipotecaron el futuro de esos niños, el presente y el futuro de ellos con las decisiones nefastas.

Alejandro García Padilla se ha echado al país a costas. Querían a un Gobernador responsable, aquí lo tenemos. Nos ha tocado atender el desmadre provocado por la pasada Administración, pero no solamente en aquellos cuatro años. Puerto Rico, señor Presidente, no puede dar marcha atrás. Otra sería la historia si no hubiesen quebrado al país con una Reforma de Salud mal implementada. Si no hubieran entregado la Sección 936, otra sería la historia. No tendríamos ese déficit de setenta mil (70,000) millones acumulados. Y como hablaban los compañeros, el señor Portavoz, el compañero Jorge Suárez, el compañero Dalmau, Ramoncito, el compañero Miguel Pereira, es, ¿la crisis la provocaron quiénes? Decisiones malas de mi partido en algún momento, pero decisiones nefastas del Partido Nuevo Progresista. Por eso es que es un día nefasto para el país, por las decisiones que se tomaron en el pasado.

¿Para qué nos preparamos, señor Presidente? Para una Reforma Fiscal que le venga a hacer justicia a todos los puertorriqueños. Tenemos que sentar las bases. Tenemos que ser responsables en atender la crisis económica que heredamos de aquéllos que hipotecaron el futuro, como dije, de los niños que hoy vinieron y que con tanta alegría llegaron muchos por primera vez al Capitolio. Ustedes hipotecaron el futuro de esos niños. Cogieron prestado a cuenta de ellos. ¡Ah!, es bien fácil venir a criticar hoy las medidas correctas administrativamente y de sana política pública para poder encausar y poner al país sobre las bases para ese desarrollo y la recuperación que queremos a corto y mediano plazo.

Yo tengo por aquí, señor Presidente, porque en las últimas semanas yo creo que en la demagogia y la tergiversación ha sido lo que ha vivido el país, desinformación muy triste. Y repito la palabra de los compañeros de la Minoría, “nefasta”. Estamos hablando del impuesto, del arbitrio al petróleo. Señor Presidente y compañeros, yo hice mi asignación también, y yo tengo aquí los datos del costo por litro de gasolina en todos los países del mundo, comenzando por Afganistán y terminando por Zimbabwe. Los compañeros de la Minoría, por eso decía que el compañero Larry Seilhamer, y estoy de acuerdo con él, la matemática es perfecta y las estadísticas también, pero cuando uno las utiliza de una forma, uno altera el resultado, pero la matemática siempre va a seguir siendo perfecta. Señor Presidente, yo para el récord legislativo y para el país, yo tengo que ser responsable y decirle a aquéllos que no hicieron su asignación, cuánto es el costo por litro en algunos países del mundo.

En Alemania, señor Presidente, un dólar noventa y seis centavos (\$1.96) el litro. En Argentina, un dólar cuarenta y seis (\$1.46). En Australia, un dólar treinta y nueve (\$1.39). En Barbados, un dólar veinticinco (\$1.25). En Bélgica, dos dólares nueve centavos (\$2.09). En Brasil, productor de petróleo y economía en pleno crecimiento y desarrollo, un dólar treinta y nueve centavos (\$1.39). En Bulgaria, un dólar sesenta y nueve (\$1.69). En Cabo Verde, dos dólares treinta centavos (\$2.30). En Canadá, el segundo país con el reservorio más grande de petróleo en el mundo, un dólar treinta y dos (\$1.32). En Chile, un dólar cincuenta y seis (\$1.56). En China, la

economía más fuerte del mundo, un dólar treinta y siete (\$1.37). En Colombia, un dólar veintiocho (\$1.28). En Costa Rica, un dólar cincuenta y siete (\$1.57). En Dinamarca, dos dólares dos centavos (\$2.02). En El Salvador, un dólar veintiséis (\$1.26). En España, un dólar setenta y cinco (\$1.75). Estados Unidos -¿dónde está Larry?- para Larry y los amigos de la Minoría, *in the United States of America*, cero punto noventa y siete (0.97) centavos -y me quiero detener aquí un momento señor Presidente- por eso es que yo decía que la matemática era perfecta, y el compañero Larry tiene razón. Cuando usted toma los Estados como Texas, Nueva York y otros y usted toma una muestra y lo divide, el precio baja. Pero cuando usted suma, señor Presidente, el promedio de los 50 Estados de los Estados Unidos, dice que el costo del barril, del litro de gasolina mejor dicho, está en noventa y siete (97) centavos, mucho más cara que en Puerto Rico. Esta es la realidad. Eso es como si nosotros tomáramos a Vieques y a Culebra y sacáramos el promedio de los delitos Tipo I de esos dos municipios y señaláramos que ésa es la estadística de Puerto Rico. Puerto Rico sería uno de los países yo creo que con la más baja incidencia de delitos Tipo I y yo creo que un país sin asesinatos. Ahora, si a Vieques y a Culebra usted le suma los delitos Tipo I de dos municipios, de San Juan y Bayamón, el aumento y el incremento es dramático. Por eso es que la matemática es perfecta, y aquéllos que también utilizan las estadísticas para acomodar sus números, también es perfecta.

Así es que yo creo que el compañero Larry Seilhamer, en la noche de hoy pues ciertamente coincido con él, que la matemática es perfecta, pero al país hay que hablarle con la verdad y aquí están los datos. Yo no me los invento, aquí están. El que quiera saber cuánto es el costo por litro en los diferentes países, y aquí hablan que va a haber una hecatombe, porque va a haber un aumento de cuatro (4) centavos, en el Municipio de Bayamón, en Hato Tejas, yo pasé por la mañana y en una bomba ya estaba marcando los setenta y dos (72) centavos el litro.

Pero yo quiero continuar, y ya que llegó el compañero Larry, para que sepa, en Finlandia, el litro de la gasolina está en dos dólares ocho centavos (\$2.08). En Francia, un dólar noventa y uno (\$1.91). Y así sigue, señor Presidente. Y los únicos países donde está más barato que en Puerto Rico, ¿sabe cuáles son?, los países productores de petróleo. Son los únicos donde es más barato el litro por gasolina que en Puerto Rico. Todos los países del Caribe, todos los países de América, excepto los productores de petróleo, el litro de la gasolina está sobre un (1) dólar, y aquí nosotros... A mí me parece que nosotros tenemos que ser responsables con el país. Si nosotros queremos poder, y como dije al principio, encausar una verdadera Reforma Fiscal que le haga justicia a todo el mundo, que le sobre más dinero a la gente en su bolsillo, pues nosotros tenemos que distribuir equitativamente la carga de la responsabilidad de nosotros poder poner sobre los pies la economía de Puerto Rico.

Yo no quiero, y me uno a las palabras del Portavoz, de cara al futuro, señor Presidente, sería sumamente irresponsable nosotros hipotecar, y lo digo nuevamente, el presente y el futuro de los niños que vinieron hoy aquí, porque ellos no tienen derecho a decisiones todavía. Cómo yo voy a provocar con mis acciones que el futuro de esos niños esté marcado en un país en ruinas económicamente. Eso es irresponsabilidad. A eso sí yo le llamo un día nefasto si nosotros no atendemos con responsabilidad, como lo estamos haciendo en el día de hoy, esta situación que tenemos ante nuestras manos. A nadie le gusta gobernar un país en ruinas. A todos nos gustaría tener los elementos y la economía boyante para nosotros poder echar a este país, como todos queremos, hacia delante.

Así es que, señor Presidente, a mí me parece, y quería traer estos datos históricos, y con esto concluyo, porque yo creo que la demagogia, la falsedad y la mentira no puede seguir persistiendo en este país. Nosotros tenemos que ser responsables con este momento histórico, y por esas razones, señor Presidente, como dije, yo no iba a hablar, a tomar un turno, pero me parece que el récord

legislativo uno lo tiene que aclarar y decirle al país que nosotros estamos tomando estas decisiones difíciles, pero para poder darle un mejor país y un mejor futuro a los hijos de esta tierra.

Son mis palabras, señor Presidente.

-----

Es llamado a presidir y ocupa la Presidencia, el señor José L. Dalmau Santiago, Vicepresidente.

-----

SR. VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, compañero Angel Rodríguez Otero; consumió quince (15) minutos.

SR. BHATIA GAUTIER: Señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE: Corresponde el turno a nuestro Presidente, el compañero Bhatia Gautier.

SR. BHATIA GAUTIER: Señor Presidente, compañeros Senadores.

Primero que nada, tengo que felicitar a todos los Senadores esta noche, a los Portavoces, a los compañeros Senadores, dentro de un tema que no es fácil, es un tema difícil, me parece que esta discusión esta noche ha sido muy elocuente y, más que nada, una discusión muy educada de parte de todos los Senadores de Minoría y Mayoría. Y les agradezco a todos los Senadores por ese nivel de debate, porque yo creo que hace una diferencia en el país que uno pueda educar, a la vez que debate. La idea de debatir no es solamente la idea de nosotros ver quién tiene la razón, porque puede haber aquéllos que piensan que la razón es compartida. Así que le agradezco a los compañeros.

Yo sí quería tomar este turno no para abonar nada de lo que se haya dicho ya. Pero yo sí quería tomar este turno por lo siguiente. Puerto Rico decidió, en la década de los '40, en los '50, en los '60, entrar en un modelo de gobierno que es el modelo donde las corporaciones públicas son del país. Las corporaciones, hay una infinidad de corporaciones de las que Puerto Rico es dueña. El país completo, el Gobierno Central es dueño, el país, la gente, todos los puertorriqueños somos dueños de una serie de corporaciones públicas. Somos dueños de la Corporación de Agua, mejor conocida como Acueductos y Alcantarillados. Somos dueños de la Corporación de Electricidad y Energía, mejor conocida como la Autoridad de Energía Eléctrica. Somos dueños de la Autoridad de Edificios Públicos. Somos dueños de la Universidad de Puerto Rico. Todas éstas son corporaciones públicas. Somos dueños de la Autoridad de los Puertos. Somos dueños, nosotros, el Pueblo de Puerto Rico, somos dueños de lo que estamos discutiendo en este momento, de la Autoridad de Carreteras, otra corporación pública. Somos dueños de las guaguas de la AMA. Somos dueños, también, del Tren Urbano.

Y yo puedo seguir mencionando una serie de corporaciones públicas, señor Presidente, y al punto que yo quiero llegar es lo siguiente. Todas están quebradas. Todas las corporaciones públicas que tenemos nosotros están en una situación precaria, y no están precarias por este Gobierno, porque venimos en los últimos 20 o 30 años acumulando unas deudas increíbles. Si hay que darle crédito a este Gobierno es tratar de ir limpiando el problema que hay con todas las corporaciones públicas.

Vamos a coger una a la vez. Se empezó a trabajar con Acueductos. La deuda de Acueductos, cuando llegamos nosotros, anualmente, recurrente, era de más de quinientos (500) millones de dólares todos los años y se tuvo que atender.

La deuda del Gobierno Central, del déficit del Gobierno Central era de más de dos mil (2,000) millones de dólares, y eso se llevó a cero, en junio de 2014, con unos recortes extraordinarios, por reducir dramáticamente el número, reducir dramáticamente el costo del

Gobierno de Puerto Rico. Hasta los legisladores recortamos dramáticamente el presupuesto de nosotros, y recortamos el salario de los legisladores. Aquí se han hecho unos sacrificios a nivel de todo Puerto Rico, y esos sacrificios se han hecho por la situación precaria en que está el país.

¿Qué más había en déficit? La Autoridad de Energía Eléctrica. Hay un síndico, casi, se llama Liza Donahue, que está trabajando con la Autoridad de Energía Eléctrica. El gasto de la Autoridad de Energía Eléctrica, el déficit anual de la Autoridad es también cerca de quinientos (500) millones de dólares.

La Autoridad de Carreteras tenía pérdidas de cerca de cuatrocientos (400) millones de dólares. Y nosotros, en el año 2013, tomamos la primera parte de esa fase y este año 2014 lamentablemente tenemos que tomar la segunda parte, pero haciéndose una pregunta solamente el puertorriqueño, ¿estamos o no estamos arreglando el problema del país? Y la pregunta es una pregunta que está por determinarse. Para mucha gente la respuesta es sí, pero con unos sacrificios. No hay arreglos del problema si no hay sacrificios, y eso es lo que está haciendo el Pueblo de Puerto Rico.

Así que, señor Presidente, yo me quiero unir el día de hoy no a un momento de celebración, porque no lo es, no es un momento de celebración, es un momento de responsabilidad, es un momento de responsabilidad pública, es un momento de responsabilidad y de reflexión, es un momento de vergüenza nacional, cómo hemos destruido las corporaciones públicas de Puerto Rico, y todavía falta mucho. Todavía tenemos que ir a ayudar y darle la mano a la Universidad de Puerto Rico con los déficits que tiene. Tenemos que ir a ayudar y trabajar con la Autoridad de los Puertos. Tenemos que ir a ayudar y trabajar con la Autoridad de Edificios Públicos. Tenemos todavía trabajo que hacer. Lo que estamos haciendo hoy, la reestructuración que hemos incorporado en la Autoridad de Carreteras el día de hoy en el Senado, es una reestructuración tan y tan comprensiva. Hemos creado por primera vez en la historia de Puerto Rico una función extremadamente fiscalizadora y de detalle en la Corporación Pública de la Autoridad de Carreteras que debe ser replicada en otras corporaciones públicas.

Para todo el que esté en su casa y para todo el que me esté escuchando, para todos aquéllos que quieran hacer el ataque político, para todos aquéllos que entiendan que esto es oportunidad, que aquí huele a sangre y que lo quieren es atacar, para todo ese grupo de personas que existen en este país, yo les tengo una solicitud y hasta una petición de un favor, permítannos arreglar las cosas y después entramos en la política.

Finalmente había que arreglar las cosas y las estamos arreglando. Denos una oportunidad para arreglarlas. Esto se trata de las próximas generaciones y no de las próximas elecciones. Esto se trata de ver y buscar la forma de arreglar los problemas que tiene Puerto Rico. Que alguien me busque a mí un problema, y yo le digo, con gusto, en el Senado le buscamos una solución, pero las soluciones muchas veces requieren sacrificios. Y de eso es que se trata lo que estamos haciendo el día de hoy, de amor y sacrificio. Es difícil. A veces requiere una madurez que a veces el sistema político no se nos permite. A veces los partidos políticos y los ataques políticos no permiten esa madurez, pero hay que tenerla, porque de lo contrario, la alternativa es seguir mirando desde las gradas, seguir mirando desde los “bleachers” al país destruirse.

Y yo, señor Presidente, me enorgullezco de ser parte de este Senado. Aquí hay veintisiete (27) hombres y mujeres, de Mayoría y de Minoría, que no importa lo que quieran decir o lo que quieran catalogar a cada uno de ellos, son veintisiete (27) hombres y mujeres que me han demostrado a mí que independientemente de cómo voten esta noche, están preocupados por el país.

Yo le agradezco a todos los puertorriqueños que nos han estado observando el día de hoy, a todos los que nos están escuchando, porque aquí hay que arreglar las cosas, hay que arreglar los

problemas de Puerto Rico. Aquí lo que no podemos seguir haciendo es otra generación adicional posponiendo a atender los problemas del país. Y yo repito, cuando uno es el adulto en el salón, cuando uno es el maestro o cuando uno es el papá en la casa, a veces le cuesta en el bolsillo tener que arreglar las cosas. A veces hay que tomar sacrificios. Pero lo que no se puede hacer y lo que nunca se debe hacer es seguir perpetuando el problema, porque un problema pequeño se convierte en un problema gigante, y en Puerto Rico tenemos demasiados problemas gigantes por no haber actuado en su momento.

La pregunta finalmente, señor Presidente, la pregunta, es si nosotros vamos a seguir perpetuando los problemas o si vamos a empezar a atacar los problemas por el bien de Puerto Rico. La decisión que yo tomé fue atacar los problemas de Puerto Rico, buscar soluciones al costo que sea. Pero vamos a tener, señor Presidente, y cuando digo al costo que sea, quiero dejar claro, al costo que sea en términos de los sacrificios que tenemos que hacer como pueblo, no al costo que sea humano, no al costo que sea del pueblo, no al costo que sea en términos de las familias del país. Quiero decir al costo que sea, en términos de los sacrificios que sé que tenemos que tomar.

Así que, señor Presidente, agradezco este debate que hemos tenido esta noche. Agradezco la oportunidad que hemos tenido todos de expresar nuestras visiones, cómo debemos construir a Puerto Rico. Todavía nos queda mucho más debate. Todavía nos quedan muchas más corporaciones públicas y todavía –y termino con esto porque es un tema que me llega muy cerca al corazón– sé que todavía tenemos que atender, que aunque no es una corporación pública, el problema de la educación en Puerto Rico, que es el problema de las escuelas públicas de Puerto Rico. Todo esto, todo esto, porque han pasado décadas, décadas sin atender estos problemas. Y es hora ya, señor Presidente, de que se atiendan. Yo me siento orgulloso de que aquí se están atendiendo.

Muchas gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, compañero Bhatia Gautier.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE: Compañero Torres Torres.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, hay enmiendas en el entirillado electrónico, Proyecto de la Cámara 2212, solicitamos se aprueben las enmiendas del entirillado.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción a que se aprueben las enmiendas que aparecen en el entirillado electrónico? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. TORRES TORRES: Hay enmiendas en Sala, Presidente, solicitamos se dé lectura a las mismas.

SR. VICEPRESIDENTE: Adelante con la lectura de enmiendas adicionales.

## **ENMIENDAS EN SALA**

### En la Exposición de Motivos:

Página 5,

luego del segundo párrafo que termina con la frase “(original issue discount).” incluir un nuevo párrafo que leerá como sigue: “Por otro lado, para allegar fondos a la recién creada ATI, esta Administración ha determinado que es necesario que se transfiera a la ATI \$36 millones de dólares de los ingresos producidos por el impuesto al cigarrillo que impone la Sección 3020.05 del “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”. De esta manera,

se proveen los fondos suficientes para que se logre la política pública de esta Administración de convertir el transporte colectivo del País en una opción real de movilidad para las familias puertorriqueñas, de modo que se mejore su calidad de vida, además de con ello contribuir al desarrollo económico y social de la Isla.”

En el Decrétase:

Página 11, línea 13,

después de “efectivo.” eliminar todo su contenido hasta la línea 18

Página 12, línea 16,

después de “m)” eliminar todo su contenido hasta la línea 18 y sustituir por “Se evaluará el impacto sobre el régimen de los ingresos municipales para asegurar la salud fiscal de los municipios del País en aras de garantizar la continuidad en la prestación de servicios municipales y así fomentar el desarrollo económico y comercial.”

Página 13, línea 3,

insertar “p) Las disposiciones relacionadas a contribuciones sobre ingresos se harán con efecto retroactivo al 1 de enero de 2015.”

Página 13, línea 18,

luego de “Puerto Rico.” insertar “El Secretario del Departamento de Hacienda tomará las medidas necesarias para concluir el estudio sobre el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico en o antes del 31 de enero de 2015, fecha en la cual se radicará un informe a la Asamblea Legislativa. El proyecto de ley sobre el Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico será sometido para evaluación de la Asamblea Legislativa a más tardar el 15 de febrero de 2015. Lo dispuesto en esta Ley entrará en vigor junto con la aprobación del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico el cual se aprobará antes del 15 de marzo de 2015, de así permitirlo los procesos legislativos, con efecto retroactivo al beneficio de los contribuyentes al 1 de enero de 2015.

Página 13, línea 20,

insertar “Artículo 1.02.-Comité Especial.- Se conforma un Comité, que estará integrado por los siguientes funcionarios: el Presidente del Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, el Director de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, el Secretario del Departamento de Hacienda, cinco (5) miembros del Senado de



Puerto Rico y cinco (5) miembros de la Cámara de Representantes a ser designados por el Gobernador en diálogo con los Presidentes de ambos Cuerpos Legislativos. Dicho Comité deberá rendir un informe al Gobernador y a los Presidentes de los cuerpos legislativos, en o antes del 2 de febrero de 2015, que ausculte, analice, recomiende e incluya posibles alternativas adicionales y/o en sustitución del impuesto contemplado en la presente medida, de haberlas. El Comité hará público el referido informe y lo tendrá accesible en su totalidad a través del portal electrónico del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en la internet. Igualmente este comité deberá asegurarse que cualquier medida que se presente tenga un impacto igual o menor al estimado al ajuste de combustible que en promedio es de un dólar con diecisiete centavos (1.17) a la semana para un vehículo de motor. El informe rendido por el Comité no sustituirá el estudio que debe realizar el Secretario de Hacienda, bajo el Artículo 18(d) de la Ley 123-2014. El Comité se volverá a reunir un (1) año luego de rendir el primer informe, a fin de evaluar el impacto al consumidor y al fisco de las medidas tomadas en esta Ley.”

Página 23, línea 20,  
Página 32, línea 12,

luego de “3020.07A” eliminar “y 3020.07B” eliminar “cuyo” y sustituir por “solamente cuando el”; en la misma línea, luego de “agregado” eliminar “en la fecha de la emisión” y sustituir por “a valor par”

Página 32, línea 13,

luego de “\$2,950,000,000” insertar “, la tasa de interés nominal máxima promedio de estos Bonos no exceda de 8.5%, el precio descontado original (original issue discount) de cada Bono no sea menor de 93%,”

Página 32, línea 16,

luego de “Puerto Rico” insertar “, bajo las condiciones descritas,”

Página 38, entre las líneas 20 y 21,

añadir “(C) A la Autoridad de Transporte Marítimo, cualquier sucesora o cualquier entidad que opere el sistema de transportación marítima que sirve a las islas Municipio de Vieques y Culebra.”

Página 39, línea 11,

luego de “3020.07” eliminar “y 3020.07B”

Página 39, línea 18,	luego de “de” eliminar “\$5.00” y sustituir por “\$6.25”
Página 39, línea 20,	luego de “de” eliminar “\$5.00” y sustituir por “\$6.25”
Página 39, línea 20,	luego de “a” eliminar “\$8.25” y sustituir por “\$9.50”
Página 42, entre las líneas 8 y 9,	añadir “(C) A la Autoridad de Transporte Marítimo, cualquier sucesora o cualquier entidad que opere el sistema de trasportación marítima que sirve a las islas Municipio de Vieques y Culebra.”
Página 44, entre las líneas 15 y 16,	“(9) Petróleo crudo, productos parcialmente elaborados, productos terminados derivados del petróleo, ni tampoco a cualquier otra mezcla de hidrocarburos, sujetos al arbitrio sobre el “diesel oil” establecido en el apartado (a)(3) de la Sección 3020.06; disponiéndose, que en y después de la Fecha de Efectividad (según se define este término en el Artículo 12A de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada por esta Ley), esta exención no será aplicable al incremento de tres dólares con veinticinco centavos (\$3.25) establecido en el apartado (a)(ii) de esta Sección 3020.07A por lo que dichos artículos sujetos también al arbitrio sobre el “diesel oil” estarán sujetos a un arbitrio de solo tres dólares con veinticinco centavos \$3.25 bajo esta Sección 3020.07A.”
Página 46, desde la línea 13 a la línea 22,	eliminar todo su contenido
Página 47,	eliminar todo su contenido

-----

SR. VICEPRESIDENTE: Compañeros y compañeras, vamos a solicitar silencio para escuchar las enmiendas adicionales en Sala que está leyendo Secretaría.

Adelante.

-----

Página 48,	eliminar todo su contenido
Página 49,	eliminar todo su contenido
Página 50,	eliminar todo su contenido
Página 51,	eliminar todo su contenido
Página 52, desde la línea 1 hasta la línea 7,	eliminar todo su contenido
Página 52, línea 8,	se reenumera el Artículo “2.08” como “2.07”
Página 54, línea 12,	luego de “3020.07A” eliminar “y 3020.07B”

Página 61, entre las líneas 1 y 2,

insertar “(5) El monto del impuesto que se recaude sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo hasta treinta y seis (36) millones de dólares por Año Fiscal, a partir de la aprobación del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico, ingresarán en un depósito especial a favor de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico para sus fines y poderes corporativos. El ingreso de estos treinta y seis (36) millones de dólares por Año Fiscal al depósito especial a favor de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico está en tercera prioridad y subordinado al ingreso de los veinte (20) millones de dólares del monto del impuesto que se recaude sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo que ingrese al depósito especial a favor de la Autoridad de Carreteras y Transportación según se dispone en el párrafo (3) de este apartado y al de los diez (10) millones de dólares del monto del impuesto que se recaude sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo que ingrese al depósito especial a favor de la Autoridad Metropolitana de Autobuses según se dispone en el párrafo (4) de este apartado.”

(A) El Secretario transferirá mensualmente o según lo acuerde con la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, las cantidades ingresadas en dicho depósito especial, deduciendo de las mismas las cantidades reembolsadas de acuerdo a las disposiciones de la Sección 3030.18 de este Subtítulo.

(B) El Secretario pagará los treinta y seis (36) millones de dólares por Año Fiscal provenientes del arbitrio sobre los cigarrillos fijados en la Sección 3020.05 de este Subtítulo en aportaciones mensuales de hasta tres millones de dólares (\$3,000,000). Si en cualquier mes del Año Fiscal el recaudo por concepto de dicho arbitrio no es suficiente para cumplir con el pago de tres millones de dólares (\$3,000,000) mensuales aquí dispuesto, el Secretario pagará dicha deficiencia utilizando el exceso sobre los tres millones de dólares

(\$3,000,000) que se haya recaudado por dicho arbitrio en meses anteriores o que se recaude en meses subsiguientes del mismo Año Fiscal.

(C) La transferencia del producto de la recaudación de dicho arbitrio a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico quedará sujeto a la disposición de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. El producto de dicha recaudación solamente se usará para el pago de intereses y amortización de la deuda pública, según se establece en dicha Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, en la medida que los demás recursos disponibles mencionados en dicha Sección no sean suficientes para tales fines. En caso de que el Estado Libre Asociado de Puerto Rico utilice cantidad alguna de los arbitrios sobre el cigarrillo fijados en la Sección 3020.05 para el pago de intereses y amortización de la deuda pública según se establece en la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución, las cantidades usadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización de la deuda pública serán reembolsadas a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico de los recaudos recibidos por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico en el próximo Año Fiscal, o en caso de no ser posible tal reembolso en el próximo Año Fiscal, en los años fiscales subsiguientes, excepto aquellos recaudos que hayan sido comprometidos para satisfacer cualquier obligación. El producto de dichos recaudos que han de ser usados bajo las disposiciones de esta Sección para reembolsar a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico las cantidades utilizadas por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico para el pago de intereses y amortización en la deuda pública, no se ingresarán en el Fondo General del Estado Libre Asociado de Puerto Rico cuando se cobren, sino que serán transferidos a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico y, sujeto a las disposiciones de la Sección 8 del Artículo VI de la Constitución de Puerto Rico, serán usados para reembolsar dichas

cantidades a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico.

(D) Independientemente de cualquier disposición en contrario, la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico transferirá cualquier cantidad correspondiente al impuesto recaudado por virtud de la Sección 3020.05 para pagar cualquier deuda u obligación de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura respaldada por los impuestos recaudados por virtud de la Sección 3020.07A en la medida que los recaudos de dichos impuestos no sean suficientes para el repago de dichas deudas u obligaciones y la documentación relacionada a dicha deuda u obligación de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura así lo requiera.”

Página 73, desde la línea 3  
hasta la línea 22,  
Página 74,  
Página 75,  
Página 76, línea 1,

Página 78, línea 22,  
Página 79, línea 1,  
Página 79, línea 6,  
Página 100, desde la línea 13  
hasta la línea 18

eliminar todo su contenido  
eliminar todo su contenido  
eliminar todo su contenido  
renumerar “Artículo 2.10” como “Artículo 2.09”  
renumerar “Artículo 2.11” como Artículo 2.10”  
sustituir “2.01 al 2.10” por “2.01 al 2.09”  
sustituir “2.01 al 2.10” por “2.01 al 2.09”

eliminar todo su contenido y sustituir por “Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación, disponiéndose sin embargo, que el arbitrio de seis dólares con veinticinco centavos \$6.25 que se impone bajo la Sección 3027.07A(a)(i) de la Ley 1-2011, según se dispone en el Artículo 2.06 de esta Ley comenzará a imponerse el 15 de marzo de 2015.”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE: Señor portavoz Torres Torres.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, para que se aprueben las enmiendas en Sala.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción a la aprobación de las enmiendas en Sala? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, para que se apruebe el Proyecto de la Cámara 2212, según ha sido enmendado.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción a la aprobación del Proyecto de la Cámara 2212, según ha sido enmendado?

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Hay objeción.

SR. VICEPRESIDENTE: Habiendo objeción, los que estén a favor dirán que sí. En contra, no. Aprobado.

SR. TORRES TORRES: Hay enmiendas al título, señor Presidente, en el Proyecto de la Cámara 2212, enmiendas al título en el entirillado, para que se aprueben.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción a la aprobación de las enmiendas al entirillado? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. TORRES TORRES: Hay enmiendas al título, señor Presidente, en Sala, para que se lean.

SR. VICEPRESIDENTE: Para que se lean las enmiendas adicionales al título.

### ENMIENDAS EL SALA

#### En el Título:

Página 1, línea 9,

luego de “3020.07A” eliminar “y la nueva Sección”

SR. VICEPRESIDENTE: Solicitamos silencio para escuchar las enmiendas adicionales al título.

Página 1, línea 10,

eliminar “3020.07B”

Página 1, línea 10,

luego de “3060.11A” eliminar “y la”

Página 1, línea 11,

eliminar “la nueva Sección 3060.11B”

Página 2, línea 23,

luego de “3020.07A;” incluir “transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05;”

Página 2, línea 31,

luego de “para” insertar “atender”

Página 2, línea 33,

luego de “transparencia” insertar “y rendición de cuentas”

Página 2, línea 34,

luego de “públicas;” insertar “disponer sobre”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE: Portavoz Torres Torres.

SR. TORRES TORRES: Presidente, para que se aprueben las enmiendas en Sala al título.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, aprobadas.

- - - -

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, vamos a solicitar que se llame la Resolución del Senado 1044.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción a la solicitud del señor Portavoz? No habiendo objeción, que se llame dicha Resolución.

- - - -

Como próximo asunto en el Calendario de Ordenes Especiales del Día, se anuncia la Resolución del Senado 1044, titulada:

“Para enmendar el Título y las Secciones 1, 2 y 3 de la Resolución del Senado Núm. 446, a los fines de que se incluya en segunda instancia a la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, se amplíe la jurisdicción de investigación de las Comisiones y se establezca un nuevo término de rendición de informe de las Comisiones.”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, hay enmiendas en Sala a la Resolución del Senado 1044, le pedimos a la compañera López León que la presente.

Presidente, para que se dé lectura a las enmiendas en Sala por parte de la Secretaría.

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda. Adelante.

### **ENMIENDAS EN SALA**

#### En el Resuélvese:

Página 4, línea 3,

después de “legislación” eliminar la “,” y sustituir por “y”

Página 4, línea 10,

acentuar “pagarés”

Página 4, línea 20,

eliminar “treinta (30)” y sustituir por “sesenta (60)”

SR. VICEPRESIDENTE: ¿Alguna objeción a las enmiendas presentadas en Sala? No habiendo objeción, aprobadas.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE: Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Para que se apruebe la Resolución del Senado 1044, para que sea aprobada.

SR. VICEPRESIDENTE: Ante la consideración de este Cuerpo la Resolución del Senado 1044, ¿alguna objeción? No habiendo objeción, así se acuerda.

-----

Ocupa la Presidencia el señor Eduardo Bhatia Gautier.

-----

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos se forme un Calendario de Votación Final que incluya las siguientes medidas: Resolución del Senado 1044; Proyecto de la Cámara 2212; Resolución del Senado 1046; Resolución del Senado 1045, también. Esas serían las medidas, cuatro (4) en total, señor Presidente. Solicitamos, señor Presidente, proceda con la Votación Final y que constituya el Pase de Lista Oficial para todos los fines legales pertinentes.

SR. PRESIDENTE: Sí, señores Senadores, en este momento vamos a llevar a cabo la Votación Final de este debate. Adelante con la Votación Final.

¿Alguna objeción? No habiendo objeción, adelante con la Votación Final. Que se toque el timbre.

Si algún Senador va a emitir un voto explicativo o se va a abstener de esta Votación, para solicitarlo éste es el momento.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senadora Rossana López.

SRA. LOPEZ LEON: Señor Presidente, para ejercer mi voto a favor de la medida de la Cámara, 2212, con un voto explicativo.

SR. PRESIDENTE: Cómo no. Debidamente consignado su voto explicativo en el Proyecto de la Cámara 2212.

SR. TIRADO RIVERA: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Cirilo Tirado.

SR. TIRADO RIVERA: Estaré radicando un voto explicativo en el Proyecto de la Cámara 2212.

SR. PRESIDENTE: Cómo no. Debidamente consignado.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senadora María de Lourdes Santiago.

SRA. SANTIAGO NEGRON: Igualmente, señor Presidente, voto explicativo al Proyecto de la Cámara 2212.

SR. PRESIDENTE: Debidamente consignado.

SRA. GONZALEZ LOPEZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senadora Maritere González.

SRA. GONZALEZ LOPEZ: Señor Presidente, voto explicativo del Proyecto de la Cámara 2212, en contra.

SR. PRESIDENTE: Muy bien.

SR. RODRIGUEZ VALLE: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Gilberto Rodríguez.

SR. RODRIGUEZ VALLE: Para someter voto explicativo del Proyecto de la Cámara 2212, en contra.

SR. PRESIDENTE: Cómo no.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senador Larry Seilhamer.

SR. SEILHAMER RODRIGUEZ: Señor Presidente, le estaremos votando en contra, la Delegación del Partido Nuevo Progresista, al Proyecto de la Cámara 2212, con un voto explicativo, y no echen gasolina en Estambul, que está bien cara.

SR. PRESIDENTE: ¿Algo más? ¿Alguna otra solicitud?

Okay. A los Senadores, antes de yo abrir la Votación Final, antes de ordenar que comience la Votación Final para todos los Senadores, es muy posible, bueno, es posible no, el Senado va a recesar, después de estos trabajos, hasta el próximo lunes, a las tres de la tarde (3:00 p.m.), para que lo sepan y lo tengan en sus calendarios.

Senador Torres Torres, vamos a abrir la Votación Final. Que se abra la Votación Final en este momento.

A todos los asesores, le voy a pedir que permitan espacio para que los Senadores puedan votar con el espacio que el momento lo requiere.

SRA. PEÑA RAMIREZ: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Senadora Itzamar Peña.

SRA. PEÑA RAMIREZ: Para solicitar que se cambie el voto que emití hace unos momentos en la Resolución del Senado 1044.



SR. PRESIDENTE: Cómo no. Se le autorizará en este momento para hacer un cambio en la Resolución del Senado 1044. Cómo no.

Habiendo votado todos los Senadores, se cierra la Votación.

## **CALENDARIO DE APROBACION FINAL DE PROYECTOS DE LEY Y RESOLUCIONES**

Son consideradas en Votación Final las siguientes medidas:

### R. del S. 1044

“Para enmendar el Título y las Secciones 1, 2 y 3 de la Resolución del Senado Núm. 446, a los fines de que se incluya en segunda instancia a la Comisión de Gobierno, Eficiencia Gubernamental e Innovación Económica del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, se amplíe la jurisdicción de investigación de las Comisiones y se establezca un nuevo término de rendición de informe de las Comisiones.”

### R. del S. 1045

“Para expresar la más cálida felicitación y reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico al Comité Olímpico de Puerto Rico, y a la Delegación de Atletas que nos representó dignamente en los XXII Juegos Centroamericanos y del Caribe en Veracruz, México, por su destacada labor.”

### R. del S. 1046

“Para expresar la más cálida felicitación y reconocimiento del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, al Parlamento Latinoamericano “Parlatino”, en el cincuenta (50) Aniversario de dicha institución democrática y representativa de Latinoamérica.”

### P. de la C. 2212

“Para establecer la política pública que ha de regir la presente Ley en el contexto de los principios fundamentales del Nuevo Sistema Contributivo de Puerto Rico; añadir un nuevo Artículo 12-A a la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico”; añadir un nuevo Artículo 34 y reenumerar el actual Artículo 34 como Artículo 35 de la Ley Núm. 44 de 21 de junio de 1988, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico”; para enmendar las Secciones 3020.01 y 3020.07, añadir la nueva Sección 3020.07A, enmendar la Sección 3060.11 y añadir la nueva Sección 3060.11A a la Ley 1-2011, según enmendada, conocida como el “Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico”; y para enmendar los Artículos 16 y 18 de la Ley 123-2014, conocida como la “Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico”; a los fines de establecer la Política Pública; crear el Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, disponer que se podrá empeñar la buena fe, el crédito y el poder de imponer contribuciones del Estado Libre Asociado de Puerto Rico para garantizar el repago de los bonos o pagarés a ser emitidos por la Autoridad pagaderos de dicho Fondo Especial y autorizar al Secretario de Hacienda, con el consentimiento escrito del Secretario de Justicia, para que en relación a los bonos o pagarés de la Autoridad garantizados por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico pueda renunciar a la inmunidad soberana del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, acordar que dicha garantía se podrá regir por las leyes del Estado de Nueva York y que el Estado Libre Asociado de

Puerto Rico se pueda someter a los tribunales de dicha jurisdicción; modificar el arbitrio sobre el uso de petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos e imponer un arbitrio adicional sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos; establecer que el nuevo arbitrio entrará en vigor el 15 de marzo de 2015; para transferir al Fondo Especial de Asistencia Económica de la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico el producto del nuevo arbitrio sobre el petróleo crudo, productos parcialmente elaborados y productos terminados derivados del petróleo y cualquier otra mezcla de hidrocarburos que impone la nueva Sección 3020.07A; transferir a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico hasta treinta y seis millones (36,000,000) de dólares de lo recaudado por concepto del arbitrio a cigarrillos impuesto bajo la Sección 3020.05; disponer para la creación de un gravamen estatutario relacionado a los ingresos, impuestos y derechos que están pignorados para el repago de los bonos emitidos por la Autoridad de Carreteras y Transportación; para disponer sobre el uso de los fondos destinados a la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico; establecer informes a la Asamblea Legislativa; establecer un procedimiento para atender la emergencia fiscal u operacional de la Autoridad de Carreteras y Transportación y/o la Autoridad de Transporte Integrado, y disponer sobre la transparencia y rendición de cuentas de dichas corporaciones públicas; disponer sobre la creación de un Plan de Mejoras Públicas y Permanentes de la Autoridad de Carreteras y Transportación a ser financiado por el Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico hasta un máximo de cincuenta millones (50,000,000) de dólares; entre otras cosas.”

**VOTACION**

La Resolución del Senado 1045, es considerada en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

**VOTOS AFIRMATIVOS**

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, Ángel R. Martínez Santiago, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, Miguel A. Pereira Castillo, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Luis D. Rivera Filomeno, Thomas Rivera Schatz, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total..... 27

**VOTOS NEGATIVOS**

Total..... 0

VOTOS ABSTENIDOS

Total..... 0

La Resolución del Senado 1046, es considerada en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Margarita Nolasco Santiago, Itzamar Peña Ramírez, Miguel A. Pereira Castillo, Carmelo J. Ríos Santiago, Luis D. Rivera Filomeno, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Lawrence N. Seilhamer Rodríguez, Jorge I. Suárez Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total..... 23

VOTOS NEGATIVOS

Senadores:

Ángel R. Martínez Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, José O. Pérez Rosa y Thomas Rivera Schatz.

Total..... 4

VOTOS ABSTENIDOS

Total..... 0

La Resolución del Senado 1044, es considerada en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, María T. González López, Rossana López León, José R. Nadal Power, Ramón L. Nieves Pérez, Miguel A. Pereira Castillo, Luis D. Rivera Filomeno, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Gilberto Rodríguez Valle, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, María de L. Santiago Negrón, Jorge I. Suárez

Cáceres, Cirilo Tirado Rivera, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total..... 19

VOTOS NEGATIVOS

Senadores:

Ángel R. Martínez Santiago, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Thomas Rivera Schatz y Lawrence N. Seilhamer Rodríguez.

Total..... 8

VOTOS ABSTENIDOS

Total..... 0

El Proyecto de la Cámara 2212, es considerado en Votación Final, la que tiene efecto con el siguiente resultado:

VOTOS AFIRMATIVOS

Senadores:

José L. Dalmau Santiago, Antonio J. Fas Alzamora, Rossana López León, José R. Nadal Power, Miguel A. Pereira Castillo, Luis D. Rivera Filomeno, Pedro A. Rodríguez González, Ángel M. Rodríguez Otero, Ángel R. Rosa Rodríguez, Ramón Ruiz Nieves, Jorge I. Suárez Cáceres, Aníbal J. Torres Torres, Martín Vargas Morales y Eduardo Bhatia Gautier, Presidente.

Total..... 14

VOTOS NEGATIVOS

Senadores:

María T. González López, Ángel R. Martínez Santiago, Ramón L. Nieves Pérez, Margarita Nolasco Santiago, Migdalia Padilla Alvelo, Itzamar Peña Ramírez, José O. Pérez Rosa, Carmelo J. Ríos Santiago, Thomas Rivera Schatz, Gilberto Rodríguez Valle, María de L. Santiago Negrón, Lawrence N. Seilhamer Rodríguez y Cirilo Tirado Rivera.

Total..... 13

VOTOS ABSTENIDOS

Total..... 0

SR. PRESIDENTE: Por el resultado de la Votación, todos los Proyectos y Resoluciones han sido aprobadas.

-----

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos regresar al turno de Mociones.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, regresamos al turno de Mociones.

## MOCIONES

### Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame

La Secretaría da cuenta de la siguiente Relación de Mociones de Felicitación, Reconocimiento, Júbilo, Tristeza o Pésame:

#### Moción Núm. 4818

Por el señor Nieves Pérez:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación a los agentes Eduardo López Ríos, Placa #437 y a Nelson Méndez Corchado, Placa #375, quienes forman parte de la Policía Municipal de Guaynabo y han demostrado ser ejemplares funcionarios en su cargo.”

#### Moción Núm. 4819

Por la señora Nolasco Santiago:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación a Alex “El Nene” Sánchez, con motivo de su exaltación a la Galería de los Inmortales del Deporte Ponceño.”

#### Moción Núm. 4820

Por la señora Nolasco Santiago:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación a Javier “Toñito” Colón, con motivo de su exaltación a la Galería de los Inmortales del Deporte Ponceño.”

#### Moción Núm. 4821

Por el señor Rivera Filomeno:

“Para expresar el más sentido pésame por parte del Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico a la familia y amistades de quien en vida fuera Félix M. Hance Hance, por su lamentable deceso.”

Moción Núm. 4822

Por el señor Rivera Filomeno:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación y reconocimiento a Nicole Disdier González, Chris Joel Laboy, Abimael Medina Álamo, Jesús M. Mangual de Jesús, Kelvin A. Pérez Salamán, Luis A. Rodríguez Castro, Miguel Rodríguez Hernández, Esteban L. Rodríguez Velázquez, Christian Santiago Torres, Lee A. Soto Franco, Carlos Ulloa Cabral y René A. Villegas Cartagena, con motivo de su graduación del Curso de Galopadores de la Escuela Vocacional Hípica.”

Moción Núm. 4823

Por el señor Rivera Filomeno:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico envíe un mensaje de felicitación y reconocimiento a Eric E. CANCEL Algarín, Juan Cruz Ríos, Javier M. Félix González, Harry Hernández Albino, Misael A. Molina Paz, Christian Navarro Santiago, Jorge G. Robles Rodríguez, Anardis Y. Rodríguez Ramos, Mario M. Sánchez Martínez y Vimaél Torres Crespo, con motivo de su graduación del Curso de Jinetes de la Escuela Vocacional Hípica.”

Moción Núm. 4824

Por el señor Rivera Filomeno:

“Para que el Senado del Estado Libre Asociado de Puerto Rico exprese sus condolencias a la señora Virginia Casablanca Cuebas, con motivo del fallecimiento de su esposo el ingeniero Mariano Antonio Romaguera Martínez, qepd, a sus hijos, en especial, al Profesor José Mariano Romaguera Casablanca (JM), nietos y demás familiares.”

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente.

SR. PRESIDENTE: Señor Portavoz.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, para que se aprueben, en orden consecutivo, las Mociones de la 4818 a la 4824.

SR. PRESIDENTE: Si no hay objeción, así se acuerda, aprobadas.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, vamos a solicitar autorización de los compañeros de la Cámara de Representantes para que el Senado pueda recesar por más de tres (3) días consecutivos y ofrecer la misma autorización a los compañeros de la Cámara, de ser necesario.

SR. PRESIDENTE: ¿Alguna objeción? No habiendo objeción, ése es el acuerdo del Cuerpo.

SR. TORRES TORRES: Señor Presidente, solicitamos el receso de los trabajos del Senado hasta el próximo lunes, 8 de diciembre de 2014, a las tres de la tarde (3:00 p.m.).

SR. PRESIDENTE: Sí, esto es importante, a los compañeros Senadores y equipo de apoyo. El Senado de Puerto Rico va a recesar los trabajos hasta el próximo lunes, a las tres de la tarde (3:00 p.m.), para que lo pongan en sus calendarios. No creo que deba ser una sesión muy larga en ese momento, pero para que lo tengan en sus agendas.

¿Alguna objeción? No habiendo objeción, el Senado de Puerto Rico recesa sus trabajos hoy, 3 de diciembre, a las nueve y cuarenta y tres de la noche (9:43 p.m.), 3 de diciembre de 2014; hasta el próximo lunes, 8 de diciembre, a las tres de la tarde (3:00 p.m.).

Receso.

**INDICE DE MEDIDAS  
CALENDARIO DE ORDENES ESPECIALES DEL DIA  
3 DE DICIEMBRE DE 2014**

**MEDIDAS**

**PAGINA**

P. de la C. 2212.....	24164 – 24165
P. de la C. 2212.....	24167 – 24215
R. del S. 1044.....	24216