

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

## SENADO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria



### CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA LUNES, 25 DE FEBRERO DE 2019

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<b>P. DEL S. 840</b>  (Por la señora Laboy Alvarado)	<b>REVITALIZACIÓN SOCIAL Y ECONÓMICA</b>  (Segundo Informe) (Con enmiendas en la Exposición de Motivos y en el Decrétase)	Para establecer la política pública del Gobierno de Puerto Rico con respecto al desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico; establecer las obligaciones, funciones, facultades y la jurisdicción del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, a los fines de garantizar que se establezcan procesos adecuados para el diseño y la ejecución de una política pública que fomente el desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico y; establecer un Comité Interagencial para el Desarrollo de la Economía Colaborativa.
<b>R. C. DEL S. 330</b>  (Por el señor Muñiz Cortés)	<b>HACIENDA</b>  (Sin enmiendas)	Para reasignar a la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias (ADEA), la cantidad de cien mil (100,000) dólares, provenientes de los fondos originalmente asignados en el subinciso 6, inciso a, Sección 1, de la Resolución Conjunta 4-2017, para ser utilizados según se detalla en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; para autorizar la contratación de las obras y mejoras permanentes; para autorizar el pareo de los fondos reasignados; y para otros fines.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<b>R. DEL S. 23</b>  (Por el señor Vargas Vidot)	<b>DESARROLLO DE INICIATIVAS COMUNITARIAS</b>  (Octavo Informe Parcial)	Para ordenar a la Comisión para el Desarrollo de Iniciativas Comunitarias del Senado de Puerto Rico que lleve a cabo investigaciones continuas sobre los diversos problemas y amenazas que afectan o pueden afectar la existencia, sostenibilidad y desarrollo en las comunidades desventajadas humanas en todo Puerto Rico.
<b>R. DEL S. 527</b>  (Por el señor Rodríguez Mateo)	<b>SALUD AMBIENTAL Y RECURSOS NATURALES</b>  (Vigésimoquinto Informe Parcial)	Para ordenar a la Comisión de Salud Ambiental y de Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico realizar investigaciones continuas sobre los diversos problemas de salud ambiental y amenazas a nuestros recursos naturales; así como su impacto en el ambiente, los recursos naturales y la salud de los ciudadanos.
<b>R. DEL S. 549</b>  (Por la señora Padilla Alvelo (Por Petición)	<b>HACIENDA</b>  (Segundo Informe Parcial)	Para ordenar a la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, a realizar un estudio sobre el funcionamiento y manejo del Fondo Especial creado mediante la Ley 146-2011, mejor conocida como “Ley del Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM de las Emisoras de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública de Puerto Rico”, a los fines de constatar que el mismo cumpla con los propósitos para los cuales fue creado; y para otros fines relacionados.
<b>R. DEL S. 911</b>  (Por el señor Muñiz Cortés)	<b>ASUNTOS INTERNOS</b>  (Con enmiendas en la Exposición de Motivos, en el Resuélvase y en el Título)	Para ordenar a la Comisión de Salud <u>del Senado de Puerto Rico</u> realizar una investigación abarcadora sobre la situación que afecta a los diversos profesionales de la salud a los fines de identificar alternativas y establecer estrategias que les incentiven a permanecer brindando sus servicios en Puerto Rico.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
R. C. DE LA C. 135	TURISMO Y CULTURA	Para ordenar a la Compañía de Turismo de Puerto Rico, y al <del>Municipio de San Juan</del> <u>Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico</u> a crear un plan para el desarrollo del turismo deportivo en la Laguna de Condado, Condado, Miramar, el área marítima del Distrito de Convenciones de Puerto Rico y la Isleta de San Juan, <u>que cumpla con los parámetros del Plan Integrado de Turismo Deportivo y que incluya</u> <del>con el fin de</del> <u>el</u> atraer turistas con intereses en diversos deportes, aportar al desarrollo económico de la zona y crear alternativas de disfrute para la ciudadanía; y para otros fines relacionados.
<i>(Por el representante Charbonier China)</i>	<i>(Con enmiendas en la Exposición de Motivos, en el Resuélvase y en el Título)</i>	

ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup>. Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup>. Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

P. del S. 840

  
RECIBIDO FEB 21 19 PM 4:12  
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

SEGUNDO INFORME

 de febrero de 2019

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Revitalización Social y Económica del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, tiene a bien someter al este Alto Cuerpo el **Segundo Informe** del P. del S. 840, recomendando su aprobación con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

 Para establecer la política pública del Gobierno de Puerto Rico con respecto al desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico; establecer las obligaciones, funciones, facultades y la jurisdicción del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, a los fines de garantizar que se establezcan procesos adecuados para el diseño y la ejecución de una política pública que fomente el desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico y; establecer un Comité Interagencial para el Desarrollo de la Economía Colaborativa.

**ANÁLISIS DE LA MEDIDA**

La presente medida legislativa ante la consideración de esta Comisión define la Economía Colaborativa o *Sharing Economy* como el consumo colaborativo, donde consumidores rentan bienes y servicios entre ellos mismos. Esta nueva modalidad económica es un concepto relativamente nuevo que responde a cambios recientes en la manera en que los consumidores adquieren y administran bienes y servicios. Este concepto abarca una gran gama de bienes y servicios compartidos o intercambiados, tanto para beneficios monetarios como no monetarios. El *Sharing Economy* cubre todo tipo de sectores e industrias, desde alojamiento (ej. *Airbnb*, *Homeaway* y, en Puerto Rico, *Join a*

*Join*), gastronomía (ej. *Feastly*), transportación (ej. *Uber*, *Lyft*, *Sidecar*), venta al por menor y bienes de consumo (ej. *Tradesy*, *Neighborgoods*), medios de comunicación (ej. *Wix Earbits*) y hasta entretenimiento (ej. *Spotify*, *SoundCloud*).

Según indica la Exposición de Motivos del P. del S. 840, el modelo de estas plataformas se ha fundamentado en los siguientes supuestos: mejoran el acceso de bienes y servicios a los consumidores; maximizan la utilización de activos, posesiones y destrezas; y proveen oportunidades económicas adicionales a los dueños de dichos activos.

Desde un punto de vista económico, las estrategias de desarrollo económico que sólo consideran las inversiones en capital fijo como el único determinante de inversión en infraestructura de una jurisdicción, no responden a los cambios del mercado o las nuevas formas de hacer negocio. El éxito que han tenido empresas como Uber y Airbnb en tan poco tiempo es tan solo un ejemplo de las industrias en donde la Economía Colaborativa puede ser exitosa. Debido a que la Economía Colaborativa funciona en diferentes industrias, alrededor del mundo se han creado más de 600 empresas en esta economía. A pesar de ello, en Puerto Rico hay solo unas pocas. El gran potencial económico de empresas en la Economía Colaborativa hace que se convierta en un pilar importante de la estrategia de desarrollo económico de Puerto Rico.

En aras de cumplir responsablemente y conforme con los deberes y funciones de esta Comisión, consideramos las ponencias que se discuten a continuación:

 **1. Asociación de Dueños de Paradores y Turismo de Puerto Rico:**

La Asociación expone que apoya la existencia y posterior establecimiento de esta nueva modalidad de economía, pero las mismas deben ser establecidas y regidas bajo los protocolos y reglamentaciones estandarizadas por ley, como normas de registros, calidad, seguridad y pago equitativo de impuestos. Adicionalmente, señala que estas plataformas promueven la competencia desleal y evasión de impuestos, generan problemas de seguridad u calidad para las personas que las utilizan; además de proveer un mínimo impacto económico.

Referente a los hoteles y alojamientos, la presente Asociación, comenta que Puerto Rico necesita crear un sistema que incluya una reglamentación equitativa, con estándares de calidad, seguridad y sistemas de supervisión adecuados para atender debidamente dichos lugares de alojamientos alternativos. Promulgan que todos los alojamientos deben cumplir con dichas regulaciones: (i) deben de estar registrados en la Compañía de Turismo de Puerto Rico, (ii) deben cumplir con los estándares mínimos establecidos en el Reglamento de Hospederías núm. 856; (iii) deberán ser auditados periódicamente en

cuestiones de calidad y cumplimiento; y (iv) deben coleccionar y remitir impuestos de habitación y entregar informes mensuales a la Compañía de Turismo.

La Asociación concurre con la medida ante consideración, en cuanto a la generación de oportunidades de nuevos negocios que representa la economía compartida y las nuevas tecnologías para la Isla. Sin embargo, recomienda que se enmiende el P. del S. 840 para que se establezca una Comisión Multisectorial para la Reglamentación de la Economía Compartida que incluya al Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, la Compañía de Turismo y líderes reconocidos del sector privado de la industria hotelera junto a representación del gobierno estatal y gobiernos municipales, con el fin de crear y velar por la debida estandarización de los servicios otorgados por estas nuevas plataformas. Entre los requisitos que se deben cumplir para operar debidamente cualquier establecimiento hotelero o parador son: Patentes Municipales, Registro de Comerciante, Permiso de Uso de Hospedería y Certificación en el Manejo de Comidas, entre otros. En comparación con algún alojamiento alternativo, estos no tienen ninguna ley que los obligue a presentar ningún tipo de regulación de las que se encuentran establecidas por ley. Igualmente, la Asociación recomienda que se establezca dentro de la Compañía de Turismo una Oficina para la Reglamentación y Registro de Alojamientos Alternativos; encargada de registrar, autorizar y auditar a los alojamientos. Por otro lado, promueven la separación de una porción del dos al tres por ciento del Canon de Impuesto de Habitación para asignarlo a los municipios donde están localizados, para asegurar la fiscalización de estos alojamientos y el cobro consistente del Canon. De esta manera se asegura la debida fiscalización y regulación de los alojamientos y el cobro consistente del Canon de Impuesto de Habitación o "room tax".

Por todo lo anteriormente expresado, la Asociación de Dueños de Paradores y Turismo de Puerto Rico no puede apoyar la presente medida según redactada. No obstante, la Asociación expresa que su endoso a la medida está condicionado a la adopción de las medidas expuestas por estos.

## **2. Departamento de Desarrollo Económico y Comercio ("DDEC")**

El DDEC expresa que, a pesar de que la Economía Colaborativa ha crecido significativamente en los últimos años, en la Isla son muy pocas las empresas que utilizan este modelo económico. Al tratarse de una iniciativa contenida en el Plan para Puerto Rico, el DDEC se ha visto inmerso en la discusión y el estudio de la Economía Colaborativa para establecer un marco regulatorio que propenda en un ambiente atractivo para el establecimiento y desarrollo de más empresas dentro de dicho modelo. Sobre el estudio aludido en la medida ante consideración, realizado por *PricewaterhouseCoopers*, el DDEC comenta que resulta imprescindible el aprovechamiento

de la agilidad y consistencia que brindan estas tecnologías para que sean “más accesibles a más puertorriqueños, proveyéndoles más oportunidades económicas a los dueños de un activo y más opciones al consumidor”.

De otra parte, el DDEC, hace alusión a la encuesta realizada en Canadá, la cual demostró que la mayoría de los consumidores consideran que el sistema de evaluación de pares o “reviews” les resulta ser más confiable que regulaciones provenientes del Estado. El DDEC comenta que la reglamentación de la industria no debe limitar el crecimiento económico. Por el contrario, debe estar enfocada en su pleno desarrollo. Asimismo, el DDEC establece el peligro que pudiese representar la sobrerregulación de dicha economía por parte del Gobierno. El DDEC propone agrupar toda la reglamentación sobre la Economía Colaborativa bajo una sola agencia o instrumentalidad del Gobierno, para poder evitar “regulaciones encontradas o con enfoques distintos” que tengan el efecto de limitar el desarrollo y así convertir al Gobierno en un ente facilitador, no limitador. Según el DDEC, un marco regulatorio claro y uniforme ofrecerá más oportunidad de desarrollo para estas empresas.

Por todo lo anteriormente esbozado, el DDEC, quien viene llamado a implementar y vigilar el cumplimiento de la política pública en cuanto a desarrollo económico de Puerto Rico, recomienda la aprobación del P. del S. 840. Además, exponen que su gestión como agencia gubernamental garantiza la uniformidad y consistencia en la reglamentación de todas las posibles empresas y proveedores de servicios dentro de la economía colaborativa.

### **3. Asociación de Hoteles y Turismo (“PRHTA”, por sus siglas en inglés):**

La PRHTA expresa que no se opone a las nuevas tendencias, sin embargo, comenta que la economía colaborativa “no se puede promover en el vacío y en total menosprecio a las industrias y negocios establecidos. Tiene que existir una política pública clara que procure mantener un balance entre los negocios existentes y aquellas entidades que interesen participar de la economía colaborativa, evitando un ambiente de competencia desleal”.

En el contexto de alojamientos a corto plazo, la PRHTA opina que estas plataformas pueden empañar la buena reputación del destino al generar publicidad negativa y, asimismo, una reducción en la calidad del producto y servicio si no se reglamenta adecuadamente. Por otro lado, la inmediata introducción y aumento de inventario sin haber procurado antes el aumento o el desarrollo de una demanda nueva por alojamiento va a causar que el promedio de tarifas diarias (“ADR”, por sus siglas en

inglés) se desplomen causando que la Oficina de Turismo reciba menos fondos a través del impuesto por ocupación de habitación ("room tax").

En respuesta a lo antes expresado, la PRHTA sugiere que se aumente el impuesto por ocupación de habitación ("room tax") de los alojamientos suplementarios a corto-plazo del actual 7% al 15%. La PRHTA entiende que el 7% actual está muy por debajo de otros destinos similares a Puerto Rico tales como: Anchorage, Alaska (12%); USVI (12.5%); y Santa Cruz County, California (11%). Igualmente, sugiere que se cree una oficina o división que maneje el registro compulsorio de todas las propiedades y operadores dedicados a los alojamientos suplementarios para asegurar que todos los operadores y plataformas están pagando el "room tax".

La PRHTA sugiere, además, que toda reglamentación adoptada tenga que incluir un análisis sobre el impacto a la calidad del servicio, producto y seguridad, no meramente el desarrollo económico y promover el que todos los negocios que estén en el mismo campo tengan reglamentaciones similares que fomenten una competencia nivelada y libre de ventajas indebidas.

 Argumenta que las hospederías de Puerto Rico tienen que cumplir con una serie de reglamentaciones, licencias y permisos que un *Airbnb* u otras plataformas similares no tienen que cumplir. Por otro lado, en el caso de *Uber*, la desreglamentación promovida por la Comisión de Servicio Público sobre las Empresas de Red de Transporte ("ERT"), incluyendo el no requerir verificaciones de antecedentes penales, pruebas de dopaje, y que no tengas que aprender inglés, va a causar muchos malos ratos para los turistas, los que compartirán su mala experiencia en el destino.

La PRHTA hace referencia al "*Urban Politics and Governance Research Group*" de la Escuela de Planificación Urbana de la Universidad de McGill en Canadá, la cual publicó un reporte titulado "*The High Cost of Short-Term Rentals in New York City*", el cual demostró varios efectos adversos de esta modalidad económica. Entre estos, 75% de los ingresos de *Airbnb* vinieron de listados ilegales. Además, al reducirse la cantidad de vivienda disponible aumentó el alquiler a largo plazo en Nueva York por 1.4% en los últimos tres años, lo que resulta en \$380 de aumento de alquiler para el inquilino buscando un apartamento este año. En algunos barrios de Manhattan el aumento es de más de \$700. De otra parte, dicho reporte indica que comunidades blancas sistemáticamente hacen más dinero que comunidades no-blancas.

Además, comenta que un reporte de *CBRE Group* reveló que el 81% de los ingresos de *Airbnb* en Estados Unidos (\$4.6 billones), provienen de alquileres de unidades completa (aquellos alquileres en los que el propietario no está presente durante el

alquiler), los cuales aumentaron un 78% desde el año anterior. Según se indica, este reporte causó que Peter Cohen, codirector del Consejo de Organizaciones de Vivienda Comunitarias expresara: "[e]ste informe confirma una tendencia nacional devastadora que está exacerbando la crisis de la vivienda asequible en las ciudades de todo el país". La narrativa promocional de que estas plataformas sean para que personas en la Isla alquilen parte de su casa para generar un dinero adicional es totalmente falsa, según la PRHTA. Estas plataformas, si no se reglamentan, crean un terreno fértil para que especuladores compren múltiples propiedades y operen hoteles ilegalmente, acaparando múltiples "habitaciones de hotel", sin estar debidamente reglamentados.

Finalmente, la PRHTA levanta preocupación respecto a delegar en un solo funcionario la responsabilidad total sobre este sector económico, más aún cuando el Secretario del DDEC va a tener bajo su sombrilla a la Oficina de Turismo, entre otros organismos gubernamentales con intereses en conflicto.

Por todo lo anterior, la PRHTA no favorece la aprobación del Proyecto del Senado 840, según redactado, sin que primero se adopten sus recomendaciones.

#### **4. Compañía de Turismo de Puerto Rico ("CTPR"):**

La CTPR, cuyo deber ministerial es promover a Puerto Rico como destino turístico, tiene como misión colateral el propiciar un ambiente económico idóneo para el desarrollo de la industria turística desde todas sus dimensiones y a tono con los tiempos modernos.

La CTPR comenta que la industria del turismo ha visto grandes cambios durante la pasada década, particularmente ante el advenimiento de la economía colaborativa y de los mercados en línea o mercados de comercio electrónico ("*online marketplaces*"). La popularidad de estas plataformas ha tenido un impacto significativo para la industria en Puerto Rico. De hecho, comenta la CTPR que en nuestra jurisdicción los arrendadores que arriendan su propiedad o porción de ésta por un período de tiempo menor a 90 días, cobran y remiten el impuesto por habitación a la CTPR, según lo estipulado en la Ley Núm. 272-2003, conocida como "Ley del Impuesto sobre el Canon por Ocupación de Habitación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico". Para el año fiscal 2016-2017, el impuesto recaudado por la Compañía por concepto del canon por ocupación de habitación del sector de alojamiento a corto plazo ascendió a \$3,529,460. En lo que va del año fiscal en curso 2017-2018, el impuesto recaudado asciende a \$4,553,290.

La CTPR precisa notar que en el caso de las plataformas digitales que conectan arrendadores y arrendatarios, la Compañía incluso ha logrado que las mayores plataformas retengan y remitan el impuesto recaudado en Puerto Rico directamente a la CTPR, de manera que se facilite así el proceso y la garantía de recaudo. Incluso, tan

reciente como este mes, la CTPR anunció el lanzamiento de la plataforma de "Experiencias" en la Isla, con el objetivo de ayudar a los viajeros a disfrutar de un Puerto Rico más auténtico mediante actividades únicas diseñadas por anfitriones locales. Además, comenta que, durante los primeros tres meses, esta plataforma donará el total de las tarifas cobradas por reservaciones hechas en Puerto Rico a organizaciones como *All Hands and Hearts*, una organización no gubernamental dedicada al voluntariado enfocado en recuperación tras desastres, así como a otras organizaciones enfocadas en la asistencia local. En específico, la plataforma donará todas las comisiones de los contratos para Puerto Rico como parte del esfuerzo para motivar a la gente a que continúe visitándonos.

No obstante lo anterior, la CTPR enfatiza en la necesidad de reglamentar estas actividades de modo que todos los involucrados vean un equilibrio entre el servicio que ofrecen y sus obligaciones para con todos los implicados en este nuevo fenómeno económico. El uso de una habitación compartida en una vivienda vacacional no es lo mismo que un cuarto de un hotel. De igual forma, comenta que un guía particular no necesariamente tendrá todos los conocimientos de uno certificado, ni los conductores ocasionales pueden ser vistos como transportistas con sus credenciales. Sin embargo, comenta que en los últimos años las nuevas tecnologías y su aplicación en el sector turístico han configurado nuevos modelos de negocio con los que debemos integrarnos y que presentan un nuevo paradigma para el turismo. La industria turística no puede quedarse al margen de los desarrollos tecnológicos y cerrarle las puertas a visitantes que persiguen este tipo de experiencias.

Por todo lo anterior, la CTPR se expresa favor del P. del S. 840 y su intención de crear una nueva política pública. No obstante, solicitan que se enmienda la medida a los efectos de que en el Comité Asesor Interagencial para el Desarrollo de la Economía Colaborativa se incluya un representante de la Compañía, ya que la mayoría de los modelos de negocios dentro de la economía colaborativa son relacionadas a la actividad turística (*Airbnb, Homeway, Uber, Lyft*). De igual manera, sugieren que se incluya un representante del interés público que será pieza fundamental en la toma de decisiones.

## CONCLUSIÓN

Esta Comisión de Revitalización Social y Económica ha evaluado detenidamente el proyecto ante su consideración. Asimismo, ha analizado las ponencias que le fueron presentadas a la Comisión. De este análisis surge que la medida contó con el aval de las instrumentalidades gubernamentales comparecientes. Además, esta Comisión, en colaboración con el DDEC, incluyó varias enmiendas dirigidas a atender, en parte, las

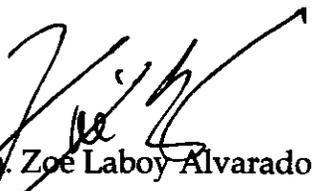
preocupaciones que surgieron durante el proceso de vistas públicas y que fueron presentadas por sectores de interés en el tema de *Sharing Economy*.

Cabe destacar la importancia de balancear el interés público de incentivar una nueva actividad económica, con la protección de las industrias que están debidamente establecidas y reguladas. Es precisamente por eso que esta medida promueve el establecimiento de un marco regulatorio que asegure la sana competencia y coexistencia entre las industrias que operan dentro de la economía colaborativa y las industrias previamente establecidas, mientras se promociona a Puerto Rico como destino de inversión.

La plataforma de gobierno de esta Administración, mejor conocida como el Plan para Puerto Rico, estableció la intención de impulsar legislación inteligente y moderna para promover y crear un balance justo y competitivo entre el modelo económico actual de cada industria, frente a las oportunidades económicas que podemos encontrar en la Economía Colaborativa. Mediante la aprobación de esta Ley, se cumple con el compromiso programático antes esbozado, demostrando que Puerto Rico está preparado para hacer negocios y convertirse en una jurisdicción líder del *Sharing Economy*. Ello, además, es cónsono con la visión de esta Administración de convertir al Gobierno en un ente facilitador para hacer negocios mediante mecanismos de transparencia adecuados y certeza en la reglamentación gubernamental.

Por todo lo anteriormente esbozado, la Comisión de Revitalización Social y Económica, luego de un análisis ponderado y minucioso, somete el presente **Segundo Informe** recomendando a este Alto Cuerpo la aprobación del Proyecto del Senado 840 con las enmiendas contenidas en el entirillado electrónico que se acompaña.

RESPETUOSAMENTE SOMETIDO



Hon. Zoé Laboy Alvarado  
Presidenta

Comisión de Revitalización Social y Económica  
Senado de Puerto Rico

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)

## GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

3<sup>ra</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### P. del S. 840

26 de febrero de 2018

Presentado por la señora *Laboy Alvarado*

*Referido a la Comisión de Revitalización Social y Económica*

#### LEY

Para establecer la política pública del Gobierno de Puerto Rico con respecto al desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico; establecer las obligaciones, funciones, facultades y la jurisdicción del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, a los fines de garantizar que se establezcan procesos adecuados para el diseño y la ejecución de una política pública que fomente el desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico y; establecer un Comité Interagencial para el Desarrollo de la Economía Colaborativa.

#### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

 La Economía Colaborativa o *Sharing Economy* es un concepto relativamente nuevo que responde a cambios recientes en la manera que los consumidores adquieren y administran bienes y servicios. El consumo colaborativo, donde consumidores rentan bienes y servicios entre ellos mismos, es lo que se denomina como *Sharing Economy*. Este modelo abarca todo tipo de bienes y servicios compartidos o intercambiados, tanto para beneficios monetarios como no monetarios. La economía colaborativa cubre una gama de sectores e industrias, desde alojamiento (ej. Airbnb, Homeaway y, en Puerto Rico, Join a Join), consumo de alimentos (ej. Feastly), transportación (ej. Uber, Lyft, Sidecar), venta al por menor y bienes de consumo (ej. Tradesy, Neighborgoods), medios de comunicación (ej. Wix Earbits) y hasta entretenimiento (ej. Spotify, SoundCloud). A pesar de que el intercambio de bienes y servicios entre consumidores no es algo nuevo,

la prevalencia del internet y el comercio electrónico ha provocado la creación de cientos de plataformas en el internet que facilitan y procesan estos intercambios. El modelo de estas plataformas se ha fundamentado en los siguientes supuestos:

- mejoran el acceso de bienes y servicios a los consumidores;
- maximizan la utilización de activos, posesiones y destrezas, y
- proveen oportunidades económicas adicionales a los dueños de dichos activos.

La facilidad y agilidad que permite la tecnología de proveer más opciones a un consumidor, mientras que a la misma vez le provee más oportunidades económicas a los dueños de un activo, es precisamente el valor añadido de la Economía Colaborativa. La Economía Colaborativa ha crecido significativamente en los últimos años y aún su potencial se encuentra en etapa de desarrollo. Aunque los estimados varían, recientemente PricewaterhouseCoopers, una compañía de consultoría y otros servicios profesionales, estimó que para el año 2025 la Economía Colaborativa podía representar a nivel global unos \$335 mil millones en ingresos anualmente.

En el caso de Puerto Rico, este modelo ha tenido un impacto positivo, tanto para residentes como visitantes. Tomemos como ejemplo el caso de la empresa Uber en la transportación. Según las cifras oficiales del Departamento de Transportación Turística de la Compañía de Turismo, en Puerto Rico hay apenas 1,500 taxistas con licencias de taxi turístico y unos 1,148 taxis registrados. Este número se debe a que no se han emitido nuevas franquicias o licencias de operadores de taxis en los pasados diez (10) años ya que, según los estudios de viabilidad de la Compañía de Turismo, el mercado se encontraba bien servido por la cantidad de taxis existentes. No obstante, en menos de un año de la llegada de la plataforma Uber a Puerto Rico, más de 4,000 conductores se han registrado para ofrecer el servicio y actualmente hay más de 111,000 usuarios activos. Es decir, el sesenta y seis por ciento (66%) de los usuarios activos no utilizaban servicio de taxis anteriormente. Esto, ciertamente, valida el argumento que las empresas en la Economía Colaborativa, como Uber, son un producto nuevo que atrae nuevos

consumidores y resulta en nuevas transacciones económicas que no se hubiesen realizado sin su llegada; pero de ninguna manera significa el desplazo de industrias existentes.

En Otro ejemplo es el caso de Airbnb (alojamiento), el cuyo impacto ha sido igual de asombroso. Pensemos en la cantidad de habitaciones endosadas para visitantes en Puerto Rico y las nuevas habitaciones de Airbnb:

**Infraestructura de Alojamiento en Puerto Rico**

<i>Año</i>	<i>Habitaciones Endosadas</i>	<i>Airbnb</i>	<i>Total</i>
2001	11,000	0	11,000
2012	14,211	0	14,211
2015	14,884	1,910	16,764
2017	15,056	6,001	21,057

En la tabla anterior, vemos cómo en casi veinte (20) años el número de habitaciones endosadas ha aumentado en un treinta y siete por ciento (37%). Por otro lado, en menos de tres (3) años desde el surgimiento de Airbnb, hemos visto un incremento de casi un treinta por ciento (30%). Es decir, con muy poca inversión y sin incentivos del Estado, la economía de Puerto Rico logró añadir toda una infraestructura nueva para el desarrollo de la economía del visitante.

Desde un punto de vista económico, lo anterior evidencia cómo las estrategias de desarrollo económico que sólo consideran las inversiones en capital fijo como el único determinante de inversión en infraestructura de una jurisdicción, no responden a los cambios del mercado o las nuevas formas de hacer negocio. El éxito de Uber y Airbnb es tan solo un ejemplo de las industrias en donde la Economía Colaborativa puede ser exitosa. Debido a que la Economía Colaborativa funciona en diferentes industrias, alrededor del mundo se han creado más de seiscientos (600) empresas en esta economía. El gran potencial económico de empresas en la Economía Colaborativa, como Uber, Airbnb y otras empresas que también pudieran surgir en la Isla, hace que la Economía

Colaborativa se convierta en un pilar importante de la estrategia de desarrollo económico de Puerto Rico.

En Puerto Rico se han identificado varias oportunidades de negocio dentro de la Economía Colaborativa en varios sectores o industrias. Por ejemplo, en el caso de la agricultura, debido al poco capital que usualmente tienen los nuevos agricultores en Puerto Rico, una empresa de la Economía Colaborativa podría alquilarle a los agricultores la maquinaria necesaria, sin que estos tengan que incurrir en inversión de capital fijo. Además, podrían crearse plataformas en donde diversas fincas intercambien empleados y conocimiento agrícola. En el caso de la industria de bebidas y alimentos, los pequeños y medianos negocios podrían alquilar su espacio y equipo a otras personas que interesan insertarse en el negocio. El sector financiero y bancario también tiene espacio dentro de la Economía Colaborativa, en tanto existen plataformas que permiten a individuos realizar donaciones dirigidas a desarrollar diferentes tipos de proyectos (ej. Kickstarter). Por otro lado, también existen plataformas de financiamiento que permiten prestar dinero entre pares (ej. Kiva). Lo anterior es tan solo un ejemplo del mundo de posibilidades económicas ~~de las cuales~~ que Puerto Rico podría ~~participar si se inserta de lleno en la Economía Colaborativa, pues existen un sinnúmero de plataformas en diversas industrias~~ atraer al tener un marco estatuario especializado que refuerce que Puerto Rico está abierto para hacer negocios. Sin lugar a dudas, el norte es dejar claramente establecido que la Isla no solo es terreno fértil para importar innovación, sino que la Isla es una jurisdicción de la Nación Americana fértil para que la innovación se cree y surja aquí y para que estas empresas establezcan su base de operaciones centrales en la Isla. Debemos aprender de los casos de Uber y Airbnb, las cuales han tenido éxito en Puerto Rico, y utilizar esa experiencia para dirigirnos a facilitar el desarrollo de nuevas tecnologías y plataformas digitales de la Economía Colaborativa en nuestra Isla.

~~Sin embargo,~~ a A pesar del gran potencial de la Economía Colaborativa, la regulación gubernamental pudiera convertirse en una de las principales piezas de tropiezo de este nuevo modelo económico en Puerto Rico. Lamentablemente, en

~~demasiadas ocasiones~~ pasadas administraciones los cambios regulatorios no ~~ocurren~~ ocurrieron a la par con los nuevos tiempos u ~~ocurren~~ ocurrieron de manera desarticulada. Lo anterior, en gran medida porque con demasiada regularidad, la reglamentación aprobada no crea un balance entre la protección al consumidor, la protección a los proveedores de servicio existentes y facilitar el desarrollo y crecimiento de proveedores incipientes. Según el Brookings Institution, un reconocido grupo de investigación o *think tank* con sede en Washington, D.C., los requisitos reglamentarios impuestos a estas empresas innovadoras tienen muchas veces el efecto de subir los precios y disminuir la actividad económica sin realmente proteger mejor al consumidor. Ahora bien, la Economía Colaborativa ~~provee~~ puede proveer un sistema de protección al consumidor que garantiza la seguridad y calidad de servicio. Esta protección, en algunos casos, se da mediante sistemas de reputación que han mostrado ser exitosos con los consumidores. Uno de los elementos más importantes que colecta la plataforma digital de estas empresas es información sobre la experiencia del consumidor a través de un cuestionario de servicio. A base de ese cuestionario, se genera una calificación para cada proveedor la cual es visible en la plataforma a todos los consumidores interesados en ordenar el servicio. Con estos mecanismos modernos que recogen el insumo del consumidor, se desarrollan los incentivos necesarios para manejar la calidad del servicio, ya que el mismo mercado descalifica a proveedores con mal servicio o con incidentes, lo que a su vez genera confianza en el usuario del servicio. Hoy día casi todas las empresas en la Economía Colaborativa utilizan este sistema de reputación como una de las herramientas para atraer consumidores. Estos incentivos de mercado han demostrado ser más efectivos para garantizar el servicio y modificar la conducta de los proveedores, que las multas o inspectores del gobierno. Con estos sistemas el mal servicio tiene consecuencias directas en los ingresos del negocio o proveedor, resultando ser más eficiente que un sistema de querrelas gubernamentales que usualmente depende de trámites burocráticos, periodos de tiempo prolongados y menos transparencia para el consumidor. Es de esta manera que empresas de la Economía Colaborativa establecen confianza entre proveedores y consumidores. El resultado de lo anterior es un

consumidor más facultado e informado. En una encuesta realizada en Canadá recientemente, el 64% de los ciudadanos indicaron que el sistema de evaluación de pares de empresas en la Economía Colaborativa es más importante para su confianza en el servicio que la regulación del gobierno.

A pesar de que hay más de seiscientas (600) empresas en la Economía Colaborativa a través del mundo, en Puerto Rico hay solo unas pocas. ~~Un problema con el desarrollo de empresas en la Economía Colaborativa son los requisitos de licenciamiento que pudieran afectar la posibilidad de crear una empresa de red de servicios con la capacidad de añadir proveedores en la escala necesaria para crear un mercado digital robusto. De nada vale tener la mejor plataforma digital, si no tienes una buena red de proveedores en la misma.~~ Sin lugar a duda, la creación de un ambiente hostil hacia el sector privado en conjunto con la ausencia de voluntad y liderazgo por parte de pasadas administraciones para atender asuntos medulares que inciden en estas industrias han sido un factor determinante en el bajo desarrollo de esta industria en la Isla. Puerto Rico trabaja arduamente para revertir este nocivo efecto con este proyecto.

 Por eso el enfoque de la reglamentación de estas empresas y sus proveedores debe estar enfocado en el desarrollo económico y de empleos. Para garantizar que, en efecto, éste sea el enfoque, es necesario que la responsabilidad de diseñar y elaborar el marco regulatorio esté a cargo de la agencia con la encomienda de desarrollar la economía de Puerto Rico: el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio (DDEC). Y, como el modelo de la Economía Colaborativa funciona en diferentes industrias, es necesaria una política pública coherente que facilite el desarrollo y crecimiento de estas empresas. Por ello, esta Ley propone la uniformidad en toda la reglamentación relacionada a empresas y proveedores de servicios en la Economía Colaborativa y, a esos efectos, el DDEC, en colaboración con los diversos entes gubernamentales, garantizará el desarrollo de esta economía en Puerto Rico, sin que se entienda que el modelo aquí estatuido sustituye o remueve la jurisdicción de entidades

gubernamentales con conocimiento especializado en las distintas industrias donde se persiga reglamentar, de ser necesario, la Economía Colaborativa.

Cabe destacar la importancia de balancear el interés público de incentivar una nueva actividad económica, con la protección de las industrias que están debidamente establecidas y reguladas. Es precisamente por eso que esta medida promueve el establecimiento de un marco regulatorio que asegure la sana competencia y coexistencia entre las industrias que operan dentro de la economía colaborativa y las industrias previamente establecidas, mientras se promociona a Puerto Rico como destino de inversión.

El momento de innovar es ahora, y siendo el DDEC la entidad gubernamental encargada de supervisar la política pública sobre el desarrollo económico de Puerto Rico, es necesaria legislación como la presente que promueva una economía robusta y dinámica, y un ambiente de innovación en Puerto Rico.

El Plan para Puerto Rico, la plataforma de gobierno de esta Administración, estableció la intención de impulsar legislación inteligente y moderna para promover y crear un balance justo y competitivo entre el modelo económico actual de cada industria, frente a las oportunidades económicas que podemos encontrar en la Economía Colaborativa. *W* Así las cosas, el Gobierno utilizará un modelo que propenda a la neutralidad, protección del bienestar general y eficiencia al atender las noveles gamas en las que se puede presentar la innovación. Mediante esta Ley, esta Asamblea Legislativa cumple con el compromiso programático antes esbozado, demostrando que Puerto Rico está preparado y listo para hacer negocios y convertirse en líder de la Economía Colaborativa. Ello, además, es cónsono con la visión de esta Administración de convertir al gobierno en un ente facilitador para hacer negocios mediante mecanismos de transparencia adecuados y certeza en la reglamentación gubernamental.

**DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

1 Artículo 1.- Título

1 Esta Ley se conocerá como la "Ley para Establecer la Política Pública del  
2 Desarrollo de la Economía Colaborativa en Puerto Rico".

3 Artículo 2.- Declaración de la Política Pública

4 Será una prioridad del Gobierno de Puerto Rico el desarrollo de la Economía  
5 Colaborativa, con el fin de atraer nuevas empresas en esta economía a Puerto Rico,  
6 así como incentivar el desarrollo de empresas, ~~tanto existentes como potenciales,~~  
7 teniendo como principio cardinal la neutralidad al evaluar la innovación en relación con  
8 alguna industria ya establecida, que faciliten el intercambio de bienes y servicios ~~entre~~  
9 ~~residentes de~~ en Puerto Rico a través de plataformas digitales. El Gobierno de Puerto  
10 Rico, incluyendo las agencias del gobierno central como los municipios, por sí y en  
11 conjunto con sectores de la sociedad civil, empresarial y la academia, tomarán las  
12 medidas correspondientes para promover e incentivar el desarrollo de empresas en  
13 la Economía Colaborativa. Habrá una sola política pública para el desarrollo de la  
14 Economía Colaborativa, independientemente de la industria o sector, y cada sector  
15 se regulará de forma tal que se asegure ~~maximizar su potencial de desarrollo y~~  
16 ~~crecimiento en Puerto Rico~~ lo que se propone: una evaluación neutral que garantice el  
17 bienestar general y la eficiencia para un desarrollo y crecimiento planificado y sostenible.

18 Artículo 3.- Definiciones

19 (a) "Agencias": significa cualquier agencia, departamento, junta, junta  
20 examinadora, cuerpo, tribunal examinador, corporación pública, comisión,  
21 oficina independiente, división, administración, negociado, departamento,  
22 autoridad, funcionario, persona, entidad o cualquier instrumentalidad del

1 Gobierno de Puerto Rico u organismo administrativo autorizado por ley a  
2 llevar a cabo funciones de reglamentar, investigar, o que pueda emitir una  
3 decisión, o con facultad para expedir licencias, certificados, permisos,  
4 concesiones, acreditaciones, privilegios, acusar o adjudicar, excepto la:

5 (1) Rama Legislativa;

6 (2) Rama Judicial;

7 (3) Oficina del Gobernador y todas sus oficinas adscritas;

8 (4) Guardia Nacional de Puerto Rico;

9 (5) Comisión Estatal de Elecciones;

10 (6) Oficina del Contralor, y

11 (7) Oficina de Ética Gubernamental.

12 (b) "Comité Asesor": significa el Comité Asesor Interagencial para el Desarrollo de la  
13 Economía Colaborativa, el cual será presidido por el Secretario de Desarrollo  
14 Económico y Comercio y compuesto por el Secretario del Departamento de Asuntos  
15 del Consumidor, el Secretario del Trabajo y Recursos Humanos, el Secretario de  
16 Estado, el Director de la Oficina de Gerencia Municipal de la Oficina de Gerencia y  
17 Presupuesto y la Chief Innovation Officer u otra persona designada por el Gobernador  
18 y tendrá la responsabilidad de asesorar al Departamento de Desarrollo Económico y  
19 Comercio en la evaluación, elaboración e implementación de los reglamentos de la  
20 Economía Colaborativa y el cumplimiento de los reglamentos y de los objetivos de esta  
21 Ley.

1 (c) ~~(b)~~ "Departamento": significa el Departamento de Desarrollo Económico y  
2 Comercio del Gobierno de Puerto Rico.

3 (d) ~~(e)~~ "Economía Colaborativa": se refiere al sector de la economía consistente  
4 en las transacciones económicas entre consumidores pares, en donde hay un  
5 intercambio de bienes y servicios a través de una Red Digital.

6 (e) ~~(d)~~ "Empresa en la Economía Colaborativa" o "EEC": significa cualquier  
7 empresa autorizada ~~por el Departamento~~, de conformidad con las  
8 disposiciones de esta Ley, que, a través de una Red Digital, o de otra forma  
9 similar, le permita a un proveedor vender bienes o proveer servicios a un  
10 usuario de EEC.

11 (f) ~~(e)~~ "Proveedor de EEC": significa cualquier persona natural o jurídica que  
12 vende bienes o presta servicios a través de una Empresa en la Economía  
13 Colaborativa.

14 (g) ~~(f)~~ "Red Digital": significa una aplicación móvil, programa de computadoras,  
15 página cibernética, otro sistema o medio digital, utilizada por un Usuario de  
16 EEC como medio para contratar los servicios de una Empresa en la Economía  
17 Colaborativa.

18 (h) ~~(g)~~ "Secretario": se refiere al Secretario del Departamento de Desarrollo  
19 Económico y Comercio del Gobierno de Puerto Rico.

20 (i) ~~(h)~~ "Servicios de EEC": significa un intercambio de bienes o servicios  
21 previamente acordados entre un Proveedor de EEC y un Usuario de EEC a  
22 través de una Red Digital.

1 (i) ~~(i)~~ "Usuario de EEC": significa cualquier persona natural o jurídica que  
2 solicita servicios o productos de una EEC a través de una Red Digital pagando  
3 una tarifa para ello.

4 Artículo 4.- Regulación de Empresas y Proveedores en la Economía  
5 Colaborativa

6 Con el fin de velar por un desarrollo pleno y equitativo de la Economía  
7 Colaborativa en todos los sectores económicos, se le delega al ~~Departamento~~  
8 Secretario la facultad de implementar y supervisar la política pública de la Economía  
9 Colaborativa, de ser necesario, por medio de: (1) la reglamentación a ser aprobada por  
10 ~~el Secretario o en conjunto con Secretarios(as) o Jefes(as) de las agencias, la cual~~  
11 ~~regirá la prestación de servicios o venta de bienes de empresas en la Economía~~  
12 ~~Colaborativa. sobre los asuntos bajo su jurisdicción y (2) la revisión y sugerencias de los~~  
13 reglamentos adoptados y/o a ser adoptados por los Secretarios(as) o Jefes(as) de las agencias  
14 pertinentes a cada industria de la Economía Colaborativa que se regula, para garantizar que  
15 los mismos se promulgan considerando la política pública establecida en esta legislación en  
16 coordinación con el Comité Asesor. En la medida que más de una Agencia incida en la  
17 regulación de un sector de la Economía Colaborativa se deberá perseguir que todas las  
18 agencias pertinentes colaboren para la confección y aprobación de reglamentos conjuntos. La  
19 aprobación de cualquier reglamento relacionado a la Economía Colaborativa se hará de  
20 conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 38-2017, conocida como "Ley de  
21 Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico".



1 Ningún otro reglamento u Ordenanza Municipal podrá ir en contravención del  
2 Reglamento promulgado de conformidad con esta Ley.

3 Artículo 5.- ~~Facultades y Jurisdicción y~~ Facultades Específicas del Departamento

4 El Departamento, a través de su Secretario(a), tendrá las siguientes facultades:

5 (a) Velar por el cumplimiento de la política pública de la Economía  
6 Colaborativa establecida en esta Ley;

7 (b) Delinear, analizar y fomentar el pleno desarrollo de la Economía  
8 Colaborativa en Puerto Rico ~~mediante la promulgación de reglamentos o~~  
9 ~~reglamentos conjuntos con otras dependencias gubernamentales que entienda~~  
10 ~~necesarios para la implementación, funcionamiento y protección~~ facilitar el  
11 desarrollo de las EEC y los Proveedores de EEC dedicadas a la Economía  
12 Colaborativa;

13 ~~(c) Delinear, analizar y establecer los requisitos para licencia, permiso,~~  
14 ~~concesión y acreditación de servicios de las EEC y los Proveedores de EEC;~~

15 ~~(d)~~ (c) En unión al Comité Asesor Interagencial, ~~hacer cumplir y~~ fiscalizar  
16 todos los reglamentos y requisitos de licenciamiento relacionados a las EEC y  
17 ~~Proveedores de EEC~~ para proveer sugerencias al ente experto con el fin de  
18 garantizar el cumplimiento con la política pública establecida en esta Ley;

19 ~~(e)~~ (d) Velar por el cumplimiento de las agencias con todos los reglamentos y  
20 requisitos de licenciamiento relacionados a las EEC y ~~Proveedores de EEC;~~

21 ~~(f)~~ (e) Coordinar, integrar y supervisar toda la actividad gubernamental  
22 relacionada a la Economía Colaborativa en coordinación con los con

1 Secretarios(as) o Jefes(as) de las agencias pertinentes a cada industria de la Economía

2 Colaborativa;

3 ~~(g)~~ (f) Con la recomendación e insumo del Comité Asesor Interagencial,

4 elaborar los estándares y las guías ~~para la implementación de los reglamentos~~

5 y que reflejen la política pública dispuesta en esta Ley para que sea considerada en el

6 desarrollo de la reglamentación, requisitos de licenciamiento ~~establecidos por el~~

7 ~~Departamento referente a,~~ permisos, concesión, acreditación e implementación de

8 estos reglamentos, en coordinación con los Secretarios(as) o Jefes(as) de las agencias

9 pertinentes a cada industria de, la Economía Colaborativa; y

10 ~~(h)~~ (g) Establecer aquellos grupos de asesoramiento y comités de trabajo que

11 se consideren necesarios para mejorar el marco regulatorio de la Economía

12 Colaborativa.

13 Artículo 6.- Principios Rectores para la Promulgación de Reglamentos

14 Relacionados a la Economía Colaborativa

15 Toda reglamentación a ser promulgada por las agencias que afecte una EEC o un

16 Proveedor de EEC se regirá por los siguientes principios rectores:

17 (a) Deberá promover el crecimiento económico, la innovación y la

18 competitividad de la Isla, así como la creación de oportunidades económicas para los

19 residentes de Puerto Rico, considerando como principales principios la neutralidad, el

20 bienestar general y la eficiencia;

21 (b) Deberá promover la participación, tanto de Proveedores de EEC como

22 de Usuarios de EEC en las Redes Digitales que forman parte de la Economía

1 Colaborativa, por lo que los requisitos para proveer servicios en la Economía  
 2 Colaborativa deberán procurar flexibilidad para las EEC y los Proveedores de EEC y  
 3 la libertad de elección para el consumidor;

4 ~~(c) El marco regulatorio para las EEC y los Proveedores de EEC será~~  
 5 ~~específico para la Economía Colaborativa, por lo que no será necesario atemperarlo~~  
 6 ~~para equipararlo a modelos de negocios existentes;~~

7 ~~(c)~~ (d) Antes de imponer y promulgar un reglamento relacionado a la  
 8 Economía Colaborativa, se ~~deberán~~ deberá evaluar con neutralidad todos los costos y  
 9 beneficios y, así como otras alternativas disponibles, a la luz de la política pública  
 10 expresada en esta ley, disponiéndose que en ningún caso los requisitos de  
 11 licenciamiento establecidos para las EEC y los Proveedores de EEC servirán de  
 12 obstáculo a la innovación ni al desarrollo de la Economía Colaborativa;

13 ~~(d)~~ (e) ~~Se deberá consultar con~~ En la medida que más de una Agencia incida en la  
 14 regulación de un sector de la Economía Colaborativa, se deberá perseguir que todas las  
 15 agencias pertinentes ~~que se vean afectadas por cualquier reglamento a ser~~  
 16 ~~promulgado relacionado a la Economía Colaborativa evaluando todas las~~  
 17 ~~alternativas disponibles, incluyendo~~ colaboren para la confección y la posibilidad de la  
 18 aprobación de reglamentos conjuntos;

19 ~~(e)~~ (f) El Secretario llevará a cabo procesos que fomenten la participación  
 20 ciudadana ~~antes de adoptar reglamentos referentes a la Economía Colaborativa,~~  
 21 ~~disponiéndose que a tales fines, los reglamentos deben estar basados en,~~ el insumo y  
 22 las perspectivas del sector público, el sector privado, la academia y la ciudadanía; y

1        ~~(f)~~ ~~(g)~~ En la confección de los reglamentos relacionados a la Economía  
2 Colaborativa se deberá garantizar la neutralidad, el bienestar general, la eficiencia,  
3 objetividad de la información y el uso de procesos de análisis científicos para  
4 cuantificar los costos y beneficios económicos de la reglamentación;

5        ~~Artículo 7.- Aprobación de Reglamentos por el Secretario para Empresas y~~  
6 ~~Proveedores de la Economía Colaborativa~~

7        ~~El Secretario tendrá la responsabilidad de aprobar, por sí o en conjunto con~~  
8 ~~otros jefes(as) de agencia, toda reglamentación a ser promulgada referente a la~~  
9 ~~Economía Colaborativa. La aprobación de cualquier reglamento relacionado a la~~  
10 ~~Economía Colaborativa se hará de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm.~~  
11 ~~38 2017, conocida como "Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del~~  
12 ~~Gobierno de Puerto Rico".~~

13        ~~Artículo 78.- Obligaciones de las Agencias~~

14        Las agencias, como parte de sus procesos de implementación y revisión de  
15 reglamentos, proveerán toda información concerniente a la Economía Colaborativa  
16 al Departamento. Conforme a ello, en conjunto con el Departamento realizarán  
17 aquellas acciones consecuentes al cumplimiento con las normas y guías para la  
18 fiscalización de empresas y proveedores en la Economía Colaborativa, delineadas  
19 por el Departamento con la recomendación e insumo del Comité Asesor.

20        Toda agencia deberá remitir al Departamento los borradores de reglamentos  
21 concernientes a la Economía Colaborativa antes de la aprobación de los mismos para que el  
22 Secretario, con la recomendación e insumo del Comité Asesor, revise los mismos y remita sus

1 comentarios y sugerencias en aras de asegurar el fiel cumplimiento con la política pública  
 2 establecida en esta Ley.

3 Las agencias y los municipios del Gobierno de Puerto Rico deberán adiestrar a  
 4 todo su personal con el fin de que puedan cumplir con los parámetros establecidos  
 5 por el Departamento con la recomendación e insumo del Comité Asesor.

6 Artículo 89.- Facultades, Deberes y Responsabilidades del Secretario

7 El Secretario tendrá las siguientes facultades, deberes y responsabilidades en  
 8 cuanto a la Economía Colaborativa:

9 (a) Será el funcionario responsable de implementar y supervisar la política  
 10 pública del Gobierno de Puerto Rico en cuanto a la Economía Colaborativa  
 11 de conformidad con las disposiciones de esta Ley,

12 (b) Verificará y garantizará el cumplimiento de los principios rectores  
 13 dispuestos en el Artículo 6 de esta Ley;

14 (c) Velará y garantizará el cumplimiento con esta Ley y de los reglamentos a  
 15 ser adoptados ~~por el Departamento o en conjunto con otras agencias, en~~  
 16 ~~virtud de la misma, incluyendo todo lo relacionado al proceso de~~  
 17 ~~evaluación, análisis, consideración, aprobación y revisión de cualquier~~  
 18 ~~reglamento relacionado a la Economía Colaborativa;~~

19 (d) Verificará y garantizará que todos los reglamentos relacionados a la  
 20 Economía Colaborativa, incluyendo cualesquiera requisitos de  
 21 licenciamiento para ejercer una profesión y/o llevar a cabo un negocio,  
 22 cumplan con lo dispuesto en esta Ley;

1 (e) Podrá sugerirle a las agencias, dependencias gubernamentales o  
2 municipios enmendar, modificar o dejar sin efecto cualquier disposición  
3 reglamentaria, regla, reglamento, orden administrativa, carta circular,  
4 memorando o documento interpretativo promulgado antes o después de  
5 la vigencia de esta Ley, que presente o pueda interpretarse que presenta  
6 un obstáculo para la consecución de los objetivos de esta Ley; y

7 (f) Preparará un informe anual en el cual incluirá todos los reglamentos  
8 aprobados relacionados a la Economía Colaborativa y aquellos  
9 enmendados para cumplir con la política pública establecida en esta Ley,  
10 que cumplan con los requisitos dispuestos en esta Ley; disponiéndose que  
11 la evaluación de todos los reglamentos será realizada anualmente por el  
12 Secretario y deberá ser incluida en dicho informe. El informe, que se  
13 someterá a la Asamblea Legislativa;  incluirá además aquellos que  
14 incumplen con lo dispuesto en esta Ley y sugerencias de cambio  
15 conducentes a su cumplimiento.

16 Artículo ~~910~~.- Comité Asesor Interagencial para el Desarrollo de la Economía  
17 Colaborativa

18 Se crea el Comité Asesor Interagencial para el Desarrollo de la Economía  
19 Colaborativa. El Comité será presidido por el Secretario y tendrá la responsabilidad  
20 de asesorar al Departamento en la evaluación, elaboración e implementación de los  
21 reglamentos de la Economía Colaborativa y el cumplimiento de los reglamentos y de  
22 los objetivos de esta Ley. El Comité estará compuesto por:

- 1 (a) el Secretario de Desarrollo Económico y Comercio;
- 2 (b) el Secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor;
- 3 (c) el Secretario del Trabajo y Recursos Humanos;
- 4 (d) el Secretario de Estado; y
- 5 (e) el Director de la Oficina de Gerencia Municipal de la Oficina de Gerencia y
- 6 Presupuesto; y
- 7 (f) la Chief Innovation Officer u otra persona designada por el Gobernador de Puerto
- 8 Rico.

9 El Comité proveerá insumo técnico al Secretario en asuntos relacionados a los

10 reglamentos de la Economía Colaborativa. El Secretario, como presidente del

11 Comité, tendrá la facultad de crear subcomités de asesoría sobre Economía

12 Colaborativa de industrias o sectores específicos, disponiéndose que la membresía

13 de tales subcomités podrá incluir cualquier agencia y miembros del sector privado.

14 ~~Artículo 11. Plan para la Reglamentación de Empresas y Proveedores en la~~

15 ~~Economía Colaborativa~~

16 ~~En o antes de transcurrido el término de noventa (90) días contados a partir de~~

17 ~~la fecha de vigencia de esta Ley, el Secretario deberá presentar ante la Asamblea~~

18 ~~Legislativa un plan para modernizar el marco regulatorio de Puerto Rico con~~

19 ~~respecto a la Economía Colaborativa. El plan deberá identificar los reglamentos~~

20 ~~existentes y requisitos de licenciamiento que afectan el desarrollo de la Economía~~

21 ~~Colaborativa con recomendaciones para la modificación o derogación de las~~

22 ~~eláusulas aplicables a las EEC o a los Proveedores de EEC. Además, el plan deberá~~

1 ~~incluir recomendaciones sobre el establecimiento de nuevos reglamentos y requisitos~~  
2 ~~de licenciamiento que fomenten el desarrollo de nuevas empresas en la Economía~~  
3 ~~Colaborativa.~~

4       Artículo 12 10.- Alcance e Interpretación con otras Leyes

5       Esta Ley se interpretará de forma liberal, de manera que se logre la  
6 consecución de los objetivos expuestos en ella, disponiéndose además que esta Ley  
7 tendrá supremacía sobre cualquier otra disposición que contravenga los propósitos  
8 de la misma.

9       ~~Artículo 13.- Reglamentación del Departamento~~

10       ~~El Secretario, por sí o en conjunto con los demás Secretarios(as) o jefes(as) de~~  
11 ~~agencia, adoptará toda reglamentación necesaria para el cumplimiento de los~~  
12 ~~propósitos de esta Ley, de conformidad con la Ley Núm. 38 2017, conocida como~~  
13 ~~"Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico",~~  
14 ~~dentro de un término que no excederá noventa (90) días, contados a partir de la~~  
15 ~~vigencia de esta Ley. La ausencia de algún reglamento contemplado en esta Ley no~~  
16 ~~impedirá la aplicación de la misma.~~

17       Artículo 14 11.- Cláusula Derogatoria

18       Cualquier disposición de ley o reglamentación que sea incompatible con las  
19 disposiciones de esta Ley queda derogada hasta donde existiere tal  
20 incompatibilidad.

21       Artículo 15 12.- Cláusula de Separabilidad

1 Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, artículo, disposición, sección,  
2 subsección, capítulo, subcapítulo o parte de esta Ley fuera anulada o declarada  
3 inconstitucional por un tribunal competente, la sentencia a tal efecto dictada no  
4 afectará, perjudicará, ni invalidará el resto de esta Ley. El efecto de dicha sentencia  
5 quedará limitado a la cláusula, párrafo, subpárrafo, artículo, disposición, sección,  
6 subsección, capítulo, subcapítulo o parte de la misma que así hubiere sido anulada o  
7 declarada inconstitucional.

8 Artículo ~~16~~ 13.- Vigencia

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

# ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

  
RECIBIDO ENE 16 19 AM 8:05  
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

## R. C. del S. 330

INFORME POSITIVO

16 de ~~dic~~iembre de 2018  
*enero* 9

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación sin enmiendas de la R. C. del S. 330.

### ALCANCE DE LA MEDIDA

*MPA* La R. C. del S. 330, tiene como propósito reasignar a la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias (ADEA), la cantidad de cien mil (100,000) dólares, provenientes de los fondos originalmente asignados en el subinciso 6, inciso a, Sección 1, de la Resolución Conjunta 4-2017, para ser utilizados según se detalla en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; para autorizar la contratación de las obras y mejoras permanentes; para autorizar el pareo de los fondos reasignados; y para otros fines.

### ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE LA MEDIDA

La Resolución Conjunta Núm. 4-2017 (en adelante, "R. C. 4-2017"), asignó al Departamento de Transportación y Obras Públicas, la cantidad de cien mil dólares (100,000), destinados para ampliar y extender el Solo de la Carr. PR-111 en dirección a la Carr. PR-444 del Barrio Cuchillas en el Municipio de Moca.

Mediante la R. C. del S. 330, se pretende reasignar a la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias (ADEA), la cantidad de cien mil (100,000) dólares, para realizar diversas obras y mejoras permanentes, construcción de aceras y rampas, pavimentación y/o repavimentación de calles y caminos, construcción y/o mejoras de controles de acceso, mejoras pluviales, adquisición de equipos, materiales de construcción para terminación de proyectos; para estudios, diseños, permisos, limpiezas

de áreas y sellado de techos; pareos de fondos relacionados a obras y mejoras permanentes, para construir y/o mejorar viviendas; para transferir materiales de vivienda; para construcción y/o mejorar facilidades recreativas, compra de equipo deportivo y otras mejoras permanentes, tanto en la zona rural como en la zona urbana del Distrito Senatorial de Mayagüez.

La Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, confirmó la disponibilidad de los fondos mediante certificación remitida por la Oficina de Gerencia y Presupuesto, con fecha del 7 de noviembre de 2018.

El Senado de Puerto Rico, está comprometido con proveer los recursos necesarios a las entidades gubernamentales para que éstas puedan llevar a cabo obras en beneficio de los ciudadanos.

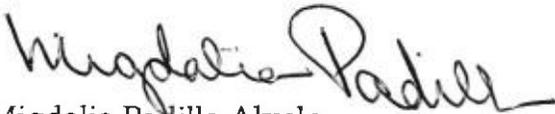
#### IMPACTO FISCAL MUNICIPAL

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", la R. C. del S. 330, no impacta negativamente las finanzas de los municipios de ninguna manera.

#### CONCLUSIÓN

Por lo antes expuesto, la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación sin enmiendas de la R. C. del S. 330.

Respetuosamente sometido,



Migdalia Padilla Alvelo  
Presidenta  
Comisión de Hacienda

(Entirillado Electrónico)

## GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va.</sup> Asamblea  
Legislativa

4<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

# R. C. del S. 330

8 de noviembre de 2018

Presentada por el señor Muñiz Cortés

*Referida a la Comisión de Hacienda*

### RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para reasignar a la Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias (ADEA), la cantidad de cien mil (100,000) dólares, provenientes de los fondos originalmente asignados en el subinciso 6, inciso a, Sección 1, de la Resolución Conjunta 4-2017, para ser utilizados según se detalla en la Sección 1 de esta Resolución Conjunta; para autorizar la contratación de las obras y mejoras permanentes; para autorizar el pareo de los fondos reasignados; y para otros fines.

#### RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se reasigna a la Administración para el Desarrollo de Empresas  
2 Agropecuarias (ADEA), la cantidad de cien mil (100,000) dólares, provenientes de los  
3 fondos originalmente asignados en el subinciso 6, inciso a, Sección 1, de la  
4 Resolución Conjunta 4-2017 según se desglosa a continuación:

5 A. Administración para el Desarrollo de Empresas Agropecuarias:

6 1. Para realizar diversas obras y mejoras  
7 permanentes, construcción de aceras y  
8 rampas, pavimentación y/o

MPA

1 repavimentación de calles y caminos,  
2 construcción y/o mejoras de controles de  
3 acceso, mejoras pluviales, adquisición de  
4 equipos, materiales de construcción para  
5 terminación de proyectos; para estudios,  
6 diseños, permisos, limpiezas de áreas y  
7 sellado de techos; pareos de fondos  
8 relacionados a obras y mejoras permanentes,  
9 para construir y/o mejorar viviendas; para  
10 transferir materiales de vivienda; para  
11 construcción y/o mejorar facilidades  
12 recreativas, compra de equipo deportivo y  
13 otras mejoras permanentes, tanto en la zona  
14 rural como en la zona urbana del Distrito  
15 Senatorial de Mayagüez. 100,000.00

16 **TOTAL ASIGNADO** **\$100,000**

17 Sección 2.- Los fondos reasignados mediante esta Resolución Conjunta podrán  
18 parearse con aportaciones estatales, municipales, particulares o federales.

19 Sección 3.- Se autoriza contratar con los gobiernos municipales, contratistas  
20 privados, así como cualquier departamento, agencia o corporación del Gobierno de  
21 Puerto Rico para el desarrollo de dichas obras.

WPA<sup>1</sup>

Sección 4.- Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente

2 después de su aprobación.



# GOBIERNO DE PUERTO RICO

Oficina de Gerencia y Presupuesto

Hon. Ricardo A. Rosselló Nevares  
Gobernador

Ledo. José Iván Marrero, CPA  
Director

7 de noviembre de 2018

Hon. Manuel A. Torres Nieves  
Secretario  
Senado de Puerto Rico  
San Juan, Puerto Rico

Estimado señor secretario:

Saludos Cordiales, de parte de todos los que laboramos en la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP) y en el mío propio. Respondemos a la petición de información SEN-2018-0092, en la cual solicita lo descrito a continuación:

- Una Certificación de Disponibilidad de Fondos asignados en la Sección 1, Apartado 6, Inciso (a) de la Resolución Conjunta 4-2017.
- Si los fondos asignados en la mencionada Resolución Conjunta fueron utilizados para cubrir otros gastos o usos distintos a lo establecido en la medida probada. De ser así deberá certificar la disponibilidad de los fondos asignados.

En cumplimiento con dicha petición le informamos lo siguiente:

1. La RC 4-2017 asignó fondos a los municipios, agencias e instrumentalidades públicas, provenientes del Fondo de Mejoras Municipales para llevar a cabo los propósitos que se describen en la Sección 1 de esta resolución.
2. En particular, la Sección 1, Apartado 6, Inciso (a) de la Resolución Conjunta 4-2017 asignó la cantidad de cien mil (100,000) dólares al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) para ampliar y extender el Solo de la Carr. PR-111 en dirección a la Carr. PR-444 del Barrio Cuchillas en el Municipio de Moca.
3. Según el Sistema de Contabilidad del Gobierno PRIFAS, los fondos de la RC 4-2017, Sección 1, Apartado 6, Inciso (a) están contabilizados en la cuenta 203-0490000-081-2017 y tienen una vigencia hasta el 31 de diciembre de 2018.
4. A tenor con lo anterior, se solicitó una certificación al DTOP sobre el uso o gasto de dichos fondos, pero al día de hoy no la hemos recibido.
5. Sin embargo, mediante comunicación electrónica con el señor Mario Vargas Caraballo, Oficial Ejecutivo de la Oficina de Presupuesto y Fianzas del DTOP nos envió copia del





## GOBIERNO DE PUERTO RICO

Oficina de Gerencia y Presupuesto

Comprobante de Remesa Núm. 1458901002 por el monto de \$100,000 asignado conforme a la RC 4-2017. Asimismo, nos indica que tan pronto la misma sea contabilizada en PRIFAS procederá a emitir la Certificación de Disponibilidad de Fondos según fuera solicitada.

Esperamos que la información vertida le resulte de utilidad en el descargo de sus deberes ministeriales, y muy respetuosamente solicitamos que se dé por cumplida la presente petición.

Cordialmente,

Lcdo. José I. Marrero Rosado, CPA  
Director

# ORIGINAL

## GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va.</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

RECIBIDO FEB12'19 PM 2:40

### R. del S. 23

#### Octavo Informe Parcial

12 de febrero de 2019

TRAMITES Y RECORDS SENADO P

#### AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión para el Desarrollo de Iniciativas Comunitarias del Senado de Puerto Rico, recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación del Octavo Informe Parcial sobre la R. del S. 23, con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

#### ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. del S. 23 ordena a la Comisión para el Desarrollo de Iniciativas Comunitarias "que lleve a cabo investigaciones continuas sobre los diversos problemas y amenazas que afectan o pueden afectar la existencia, sostenibilidad y desarrollo en las comunidades desventajadas humanas en todo Puerto Rico.". Este Informe Parcial originalmente trataba sobre las condiciones del nuevo Terminal de Transporte Marítimo de la Autoridad de Transporte Marítimo (ATM, por sus siglas) ubicado en la antigua base naval Roosevelt Roads en Ceiba. Sin embargo, dada las múltiples quejas, reportajes y mensajes por las redes sociales que se han acrecentado en las pasadas semanas, hemos ampliado el ámbito de la investigación para incluir la percepción de usuarios del sistema de transportación marítima, particularmente comerciantes, sobre el funcionamiento del sistema mismo.

## **ANTECEDENTES**

---

El 11 de octubre de 2018 comenzaron los viajes de pasajeros hacia las islas municipios de Vieques y Culebra desde el nuevo terminal marítimo de la antigua base naval Roosevelt Roads, ubicada en Ceiba.

Esta acción representó el primer paso en la llamada "ruta corta", que disminuirá el tiempo y distancia entre la isla grande y particularmente, la isla de Vieques. La anterior ruta, más larga, que comenzaba en Fajardo, se debía a la ocupación de Roosevelt Roads así como el espolón Mosquito en Vieques, por parte de la Marina de los Estados Unidos. En este último lugar, también conocido como el rompeolas, estará ubicado el terminal de lanchas de la isla nena.

El 30 de octubre se unió en estos viajes, la diezmada flota de la ATM, que al momento disponía de dos embarcaciones de carga. Es decir, que el 1 de noviembre, el terminal y muelle de la ATM en Fajardo dejó de utilizarse, y con él se cerró un capítulo en la historia de las islas municipios que duró más de medio siglo.

Ahora bien, el uso del Terminal de Ceiba comenzó con una serie de problemas, que al día de hoy, luego de más de cien días de viajes, muchos de ellos no han sido resueltos. Las quejas de residentes y visitantes en los medios de comunicación y sociales se repiten con demasiada frecuencia. Debido a ello, la Comisión para el Desarrollo de Iniciativas Comunitarias se tomó la iniciativa de citar al Director Ejecutivo de la ATM, licenciado Juan Maldonado De Jesús para que compareciera en Audiencia Pública al Senado, y entablar así una comunicación que permitiera a los senadores entender las razones por las cuales persisten las quejas ciudadanas respecto a las condiciones del terminal.

## **HALLAZGOS**

---

El 28 de noviembre le sometimos al licenciado Juan Maldonado, Director Ejecutivo de la ATM, una serie de planteamientos elaborados a partir de las quejas de decenas de residentes de Vieques, usuarios del sistema de transporte marítimo de esta agencia. Los

planteamientos, acompañados de una solicitud para que acudiera preparado a discutirlos en la audiencia pública pautada para el 3 de diciembre, fueron los siguientes:

- “Las condiciones de infraestructura del estacionamiento para el público;
- Las condiciones, rotulación y facilidad de acceso, incluyendo coches de infantes y sillas de rueda para llegar a la boletería y área de espera para embarcar;
- La disponibilidad de instalaciones sanitarias para el público en el terminal;
- Las razones y justificación legal para llevar a cabo registros corporales a los pasajeros, especialmente utilizando servicios de seguridad privados;
- Las alternativas de estacionamiento vehicular para los pasajeros una vez se llena el estacionamiento designado;
- La razón por la cual la Policía de Puerto Rico multa por estacionamiento indebido a los vehículos que se estacionan fuera, una vez se llena el estacionamiento para el público – ¿no hay coordinación entre la Policía y la ATM para evitar esta situación?
- La negación a aceptar reservaciones para transportar vehículos;
- Los problemas de iluminación en el terminal y en los alrededores de este;
- La ausencia general de rotulación, demarcación de áreas de embarque de vehículos y pasajeros;
- La ausencia de protección contra la lluvia para los pasajeros que van a abordar, sobre todo, los que abordan las embarcaciones de carga, que hay que abordarlas por la misma rampa de los vehículos.
- En el caso del terminal de Puerto Mosquito en Vieques, interesamos conocer si la ATM propone cerrar el acceso de los residentes al espolón completamente y no solo al área de seguridad que determina la Guardia Costanera.
- Con relación también a estas instalaciones que recibe las embarcaciones en Vieques, nos interesa conocer la evaluación ambiental que se llevó a cabo y las medidas puestas o que se pondrán en vigor para evitar daños a la documentada riqueza ecológica sumergida de esta zona.”

El licenciado Maldonado De Jesús compareció a la audiencia, y a a continuación incluimos un resumen de su explicación ante el problema planteado, que para efectos de este Informe explicamos en (*bastardilla*)

1. Las condiciones de la infraestructura del estacionamiento para el público. (*Un área de estacionamiento con cabida para más de 400 vehículos ha sido parcialmente habilitada. No tiene iluminación, rotulación, separación de espacios ni pavimento. Resulta ser gravilla con una base de lámina de plástico, lo que provoca que no se filtre el agua cuando llueve y forme grandes charcos mezclados con el polvillo de gravilla*)

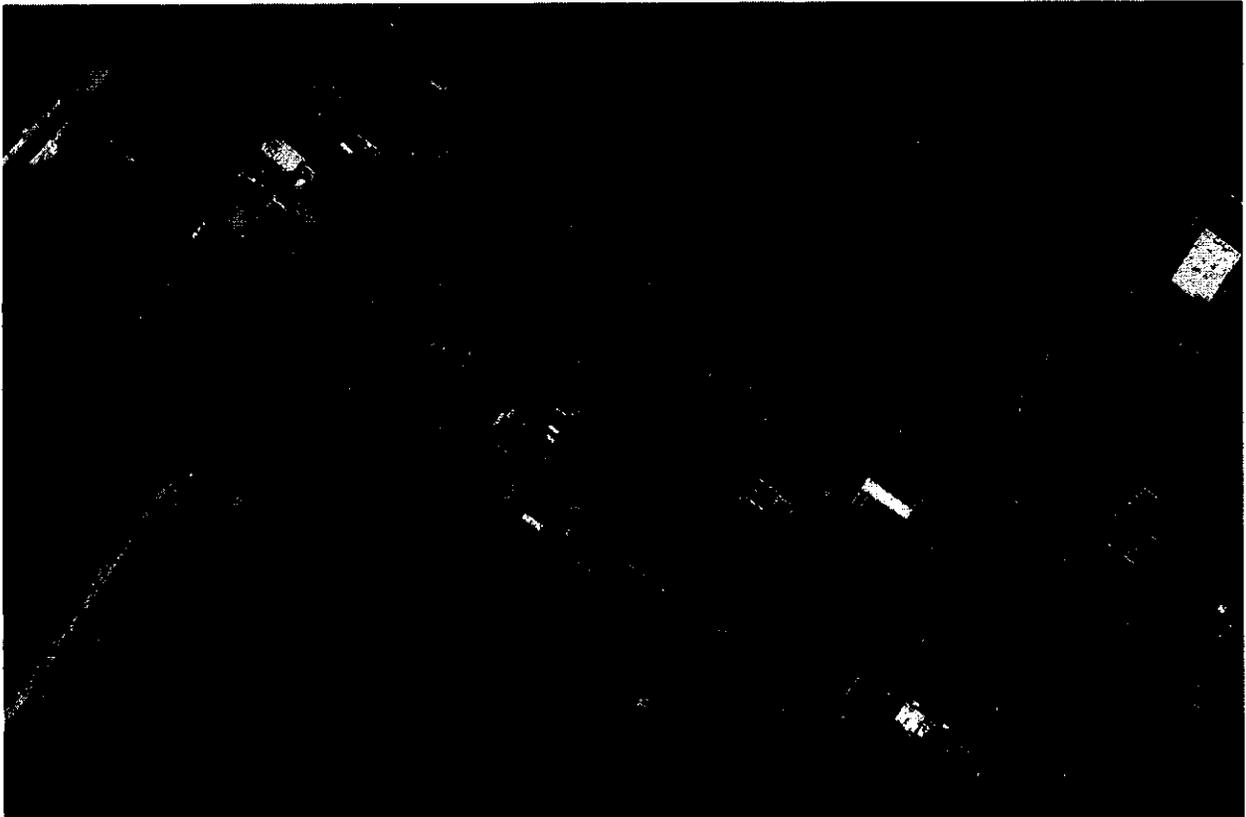


El licenciado Maldonado indicó que hay espacio de estacionamiento en cantidades similares a las que existen en y en las cercanías del terminal de Fajardo. Refiriéndose a los viequenses que tienen un segundo vehículo en Fajardo para transportarse en la isla grande, señaló que ahora pagan tarifas similares a las que se pagaban en Fajardo. Señaló que esperaba que el operador/concesionario que se seleccione para operar el estacionamiento invierta en la pavimentación y señalización de este. Reconoce que el estacionamiento no se encuentra en las mejores condiciones y que hace falta estacionamiento adicional. No tienen vigilancia ni protección para los vehículos que se estacionan en la calle.

En cuanto a la primera aseveración, relacionada con la cantidad de espacios de estacionamiento disponibles en las cercanías del terminal de Fajardo y en el de Ceiba, contamos los espacios para estacionar cercanos al terminal de Fajardo, sin considerar las calles cercanas, que siempre se llenaban de vehículos de personas que usaban el transporte marítimo. Los resultados arrojan que en Fajardo había espacio, entre al menos cinco estacionamientos conocidos, para unos 820 vehículos de motor. Si añadimos los espacios de estacionamiento ocupados en las calles y en los patios de varias residencias que se usan para alquilar espacio con ese mismo propósito, estamos seguros que la cabida se encuentra en cerca de mil vehículos. En Ceiba, al presente, apenas se cuenta con 430 espacios en el único estacionamiento público formal.



Handwritten scribble or signature.



Las anteriores dos fotos fueron tomadas del Catastro Digital del CRIM. La primera es el área del antiguo terminal de transporte marítimo de Fajardo, donde hemos sombreado los espacios de estacionamiento público disponible. En la foto de abajo se demarca el área dedicada a estacionamiento público en el nuevo terminal de transporte marítimo en Ceiba. El área sombreada en Fajardo cubre unos 18,300 metros cuadrados, mientras que en Ceiba, cubre unos 13,600 metros cuadrados.

Las próximas fotografías representan las condiciones en el terminal de Ceiba de la ATM.



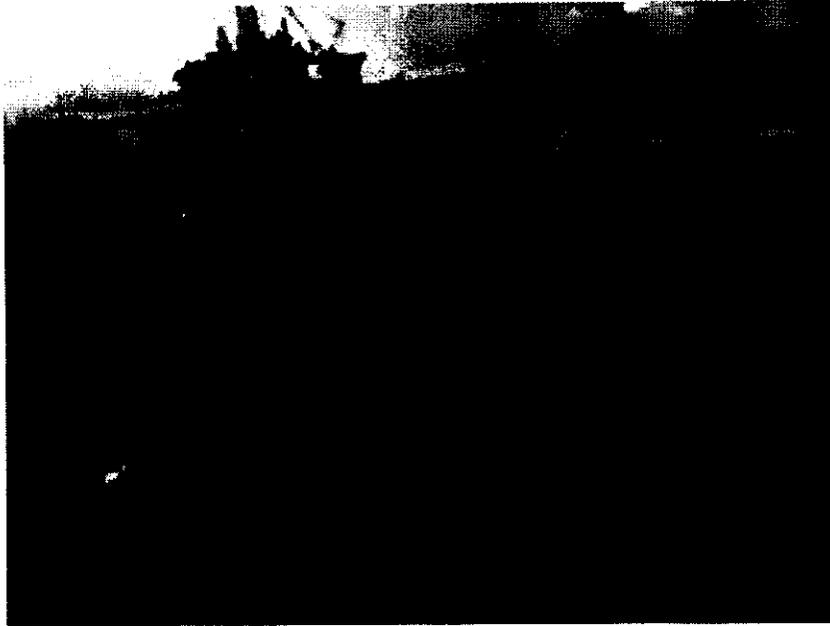
6:00 de la mañana: Vista desde el estacionamiento hacia el muelle. Nótese la oscuridad prevaleciente en el primero. Las luces intensas en el muelle provocan deslumbre en las personas que se estacionan en lo oscuro



Área de estacionamiento. Nótese la superficie de gravilla y capa plástica debajo, que no permite el drenaje del agua de lluvia.



Condiciones del estacionamiento de desahogo, donde va a parar el usuario si el estacionamiento está lleno. (Foto suministrada por J. Nales Cruz)



Area de espera de los vehículos que se embarcarán hacia Vieques o Culebra. (Foto suministrada por J. Nales Cruz)

2. Condiciones y facilidad de acceso, particularmente coches de bebé, maletas y sillas de rueda (*No ruedan por la gravilla del estacionamiento en ruta hacia la boletería, la que hay que adivinar donde está, pues no hay rotulación que guíe al usuario.*)

El licenciado se comprometió a instalar más rótulos. Plantea que todavía están energizados con plantas de emergencia, y cuando la Autoridad para el Redesarrollo de Roosevelt Roads y la Autoridad de Energía Eléctrica lleven electricidad a estas instalaciones, entonces podrán redirigir sus fondos para mejorar la iluminación y otros detalles.

3. Ausencia de disponibilidad de instalaciones sanitarias para el público. (*El terminal tiene varias letrinas portátiles.*)

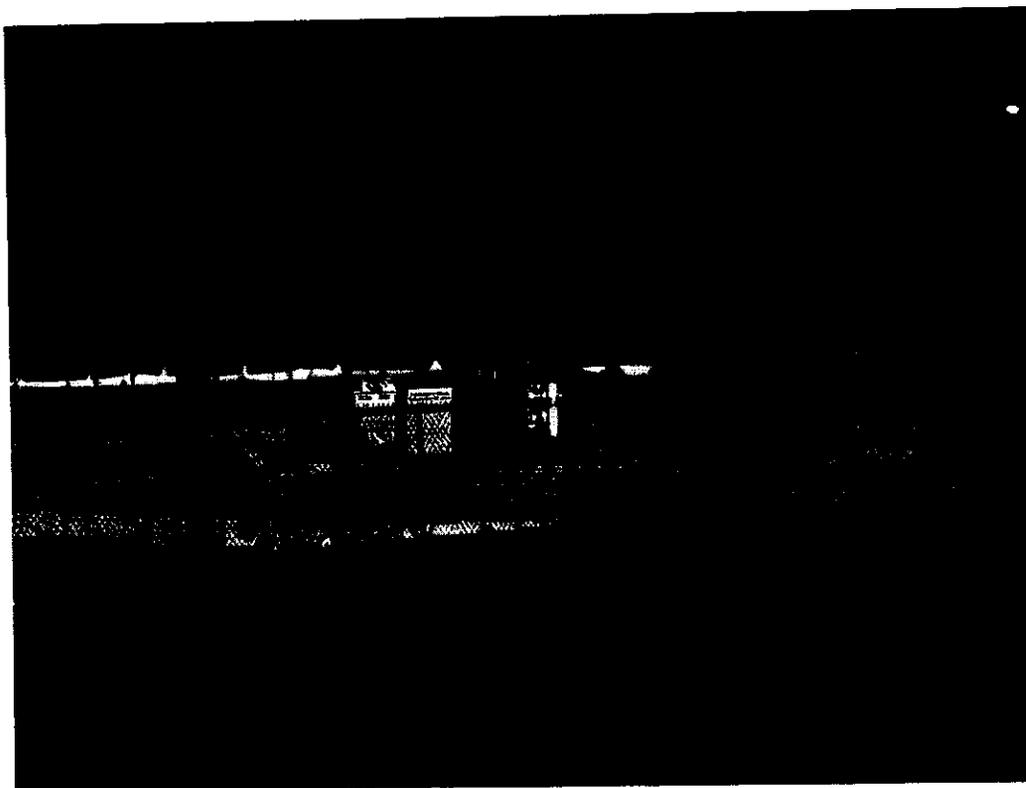
El director indica que las instalaciones cuentan con baños, tanto para los empleados como para los usuarios, pero están adentro del edificio y no hay rótulos que lo indique. Plantea que en el área de espera de pasajeros no hay instalaciones sanitarias e iniciaron el servicio con *Port-o-lets*, o letrinas portátiles, pero que estas crearon ciertas incomodidades y fueron sustituidas por un sistema sanitario que

opera en un contenedor. (En enero de 2019 este contenedor fue eliminado) De todos modos, esta instalación es temporera, y nos indica, que en la primera semana de diciembre de 2018 comenzaría la construcción de instalaciones sanitarias en el área de espera de pasajeros. Al 11 de febrero de 2019 esta obra todavía no había comenzado.

4. Razones legales para registrar corporalmente a los pasajeros por guardias privados. (*Antes de abordar, uno de los encargados de seguridad, perteneciente a una compañía privada, requiere al pasajero abrir sus carteras, maletas y bultos para ser examinados, vaciar sus bolsillos y entonces se les somete a un detector de metal portátil. Además, se le pregunta su nombre y apellido para ser anotado en una lista.*)



El director indica que debido a la operación de transporte de carga entre las islas, existe la jurisdicción federal, particularmente bajo la agencia *Homeland Security* y del *US Coast Guard* sobre el transporte de la ATM. Este hecho le requiere que prepare un "*Facility Security Plan*", que es sometido para la aprobación de la Guardia Costanera de los Estados Unidos como condición de operación. Al día de hoy el Plan dispone que se verifique el 100% de las personas. Reconoce que se siente incómodo con algunas de las acciones que la empresa que provee servicios de seguridad contratada está llevando a cabo, y se encuentran en discusiones para hacer reducir la magnitud de la verificación. Esta reducción puede resultar por la utilización de una máquina de rayos X que fue decomisada del aeropuerto de Aguadilla, o limitar a la detección de armas; o utilizar perros de seguridad. Todo lo están evaluando. Aclara que desconocía que se está pidiendo el nombre y apellido a los pasajeros, puesto que esto no ha sido solicitado por la ATM, y va a tomar acción para detenerlo. Al 11 de febrero de 2019 la situación continúa siendo muy similar, no ha ocurrido cambio alguno en las medidas de seguridad, aunque parecería que ya no se lleva a cabo con todos los pasajeros.



Carpa del área de espera para embarcar y punto de registro a los pasajeros

5. Sobre el estacionamiento adicional para pasajeros. *(El estacionamiento oficial tiene unos 430 espacios. Se llena con frecuencia y las personas cuyos vehículos no tienen cabida, a su riesgo, se estacionan entonces fuera del terminal.)*

El director plantea que la Autoridad para el Redesarrollo de Roosevelt Roads ha identificado otra área de estacionamiento que incluso ya está pavimentada para satisfacer esta necesidad. No indicó donde está ubicado este segundo estacionamiento. Indica también que no hay coordinación con la Policía de Puerto Rico, ni para vigilancia de las instalaciones, ni para el asunto de las multas a los que se estacionan en áreas públicas fuera del terminal.

6. No se están aceptando reservaciones para transportar vehículos en las embarcaciones. *(Muchos viequenses y culebrenses viajan con sus vehículos para atender en la isla grande citas médicas, comprar mercancías, ir a dependencias gubernamentales, y, en fin, realizar las gestiones que cotidianamente llevamos a cabo en la isla grande montándonos en un vehículo y moviéndonos.)*



El director señala que al momento de comenzar su encomienda, solo había dos embarcaciones disponibles para navegar, de la totalidad de nueve que tiene la flota. Solo tiene dos ferris de carga en operación. Tienen la embarcación Isleño en el astillero en Florida para reparaciones; y el Santa María será enviado al astillero de St. Thomas la segunda semana de diciembre. De las dos naves operando, a una se le venció el término para inspección por la Guardia Costanera (Isla Bonita) y tras tres extensiones a este término para que pueda operar en lo que las otras naves son reparadas, va a tener que ser sacada de operaciones el 30 de enero. Esto dejaría a la flota con solo una nave de carga de vehículos pesados para ambas islas. La ATM ha determinado que necesitan seis naves para operar adecuadamente esta ruta. Cinco de ellas son existentes, y con los fondos obtenidos por el seguro de la embarcación que se les hundió durante los huracanes Irma y María (\$3.5 millones), unido a otros fondos de la *Federal Highway Administration*, se comprará otro ferri de carga. Existe un ciclo de mantenimiento de embarcaciones, donde cada dos años hay que detener la embarcación para enviarla a operaciones de mantenimiento, proceso que toma algún tiempo. El problema que tuvo la ATM es que permitieron que todas las naves cayeran en el mismo tiempo del ciclo a la vez, es decir, que a todas se les vencía el término de dos años a la vez. Al tener seis naves en operación, pueden entonces garantizar el servicio y permitir no sólo reservaciones, sino hacer las mismas mediante internet o aplicaciones móviles. Esto podrá ocurrir en los próximos cuatro a seis meses.

7. Sobre la ausencia de protección contra la intemperie a los pasajeros desde el área de espera hasta las embarcaciones. (*Los pasajeros tienen que caminar unos cien metros al descubierto para abordar.*)

El director plantea que ya solicitó cotización para una serie de toldos que cubran a las personas que transiten hacia la embarcación.

8. Problemas de iluminación, rotulación, demarcación de áreas en el terminal y sus alrededores.

A preguntas del Senador, el director plantea que no tienen un itinerario o calendario para enfrentar estos problemas todavía. Todos estos asuntos se están trabajando, y si la Comisión lo solicita, se le proveerá un itinerario de trabajo.

9. Hay muchas quejas sobre maltrato a los pasajeros por parte de los empleados de la boletería, y un problema generalizado de trato poco humanitario al público.



El director reconoce que este problema es real y data de años. Plantea que a él mismo le choca cómo empleados de Vieques y Culebra incluso, tratan insensiblemente a sus vecinos y conocidos. "Uno pensaría que sufriendo lo que viven estos ciudadanos, serían más amenos a atenderlos de otra manera." Se encuentran en el proceso de comenzar unos seminarios internos sobre servicios y trato al cliente, además que están haciendo cambios en el área de recursos humanos, donde por mucho tiempo no estuvieron claras las políticas y los reglamentos, y ahora están procediendo a tomar medidas contra aquellos empleados que no cumplen con los requisitos reglamentarios existentes. Para ello, solicita al usuario que tenga algún tipo de mala experiencia con el servicio, que lo someta por escrito. Reconoce que quizás en el pasado estas querellas no se atendían, pero que está dispuesto a enfrentar la situación, reiterando que es fundamental que se someta por escrito. Señala que no puede iniciar un procedimiento disciplinario con un mensaje de texto o una comunicación por las redes sociales.

10. En el caso del Terminal de Puerto Mosquito en Vieques, ¿está cerrando la ATM el acceso del público al área del terminal, que tiene una carretera que se adentra más de kilómetro y medio hacia el mar, y donde muchos viequenses van a pescar, pasear y en general, disfrutar?

El licenciado Maldonado indica que el director anterior de ATM proponía que se cerrara el acceso en la misma entrada de la carretera donde comienza el espolón. Sin embargo, actualmente se propone que solo se cierre en las cercanías de la rampa de carga. Como esta acción puede interrumpir la actividad de pesca, sobre todo el movimiento de pesca hacia Naguabo, proponen construir una rampa de carga para que continúe la actividad pesquera en la rampa actual y un muelle de pesca, o *fishing pier* para la gente que va a pescar de orilla. Va a sostener reuniones con la Guardia Costanera, el municipio y residentes de Vieques que han manifestado interés, para establecer el área mínima a ser restringida.

- 
11. Con relación a los impactos ambientales de la operación en Muelle Mosquito, área de enorme valor ecológico, el director plantea que por un lado, van a utilizar las estructuras existentes y no construirían nuevas; y en cuanto al impacto de las embarcaciones, ellos seguirán la ruta marítima que el Servicio de Pesca y Vida silvestre les indique. Entiende que en ese lugar ya estaban atracando embarcaciones previamente a través del tiempo, por lo que no estarían llevando a cabo actividades nuevas al área.

El 23 de enero de 2019, la Comisión llevó a cabo una segunda audiencia pública sobre este tema. Comparecieron a ella los señores Ismael Guadalupe y Hugo Quiles, ambos viequenses, usuarios del sistema y por muchos años, críticos y activistas en torno a la operación del sistema de transportación marítima. Compareció también el Sr. Jorge Nales, comerciante, dueño de una ferretería y graverero, y usuario diario del sistema de transporte de carga marítima. Compareció mediante memorial escrito, la señora Lirio Márquez D'Acunti, Directora Ejecutiva del Fideicomiso de Conservación e Historia de Vieques, organización citada en calidad de organización viequense sin fines de lucro y mediante entrevista telefónica el señor Luis Reyes, comerciante de la isla grande que transporta semanalmente vegetales y frutas frescas a las islas municipio, donde ha establecido un puesto de venta a culebrenses y viequenses. Por último, recibimos vía

telefónica también el testimonio del señor Roberto Vázquez, residente de Vieques con limitaciones funcionales.



El Sr. **Hugo Quiles** planteó que la mudanza de Fajardo a Ceiba fue una atropellada en muchos sentidos, el terminal de ATM no estaba listo para comenzar operaciones. Quiere resaltar que el servicio para personas con impedimentos físicos (como él) es totalmente inapropiado en el nuevo terminal. Lllaman a todos los pasajeros para abordar a la vez y en ocasiones los visitantes a las islas municipio, en su afán de montarse rápido, empujan a los impedidos, tropiezan con ellos o se impacientan por la lentitud de su movimiento. Señala que se contrataron ferris privados que no pueden llevar carga pesada (camiones), y que incluso ni siquiera están brindando servicio tras varios meses de haberse contratado. Señala también el problema que representa la ausencia de información sobre los cambios frecuentes de horario de los viajes, pues representa un impedimento para que los residentes de las islas planifiquen sus viajes. Concluye que desde la mudanza del terminal a Ceiba se ha incrementado el maltrato del personal de ATM a los usuarios, se ha intentado aumentar el costo de los pasajes, las instalaciones se encuentran en cada vez peores condiciones y continuamente cambian los horarios de los viajes sin previo aviso.

Por su parte, el Sr. **Ismael Guadalupe Ortiz** comenzó indicando que la actitud de desdén por parte del gobierno hacia los habitantes de Vieques y Culebra es tal, que se llevan las embarcaciones para transportar bailadores y borrachos en las fiestas de la Calle San Sebastián en lugar de dejarlas en la ruta de las islas. (Se refiere a que una de las embarcaciones alquiladas, el *Big Cat Express*, que sirve la ruta Ceiba-Culebra, fue traída a la Bahía de San Juan para transportar a los asistentes de las fiestas desde Cataño). Señaló que esto es equivalente a llevarse las ambulancias de San Juan para usarlas como *trolleys* en otro lugar, pues las lanchas son las ambulancias entre las islas municipio y la isla grande.

Señala que los problemas del sistema de transporte marítimo se han agravado debido a haberse transformado la misión del mismo a servir al interés del turismo, en lugar de

satisfacer las necesidades de los residentes de Vieques y Culebra, que era la misión original e histórica de esta agencia y sus antecesoras.

Indica que el servicio de transportación marítima, según el exalcalde del Municipio de Culebra, Anastasio Soto, fue iniciado por el Sr. Juan Robles en el año 1919. En el 1941, el mismo pasó a la compañía Laverne, y luego la compañía Calderón Lines hasta 1967, cuando pasó a manos del gobierno y fue puesto bajo la jurisdicción de la Autoridad de los Puertos. A partir de esta fecha queda el servicio a merced de los vaivenes políticos de acuerdo al gobierno de turno. Hasta el día de hoy, siempre que cambia el color del partido en el poder, cambia también la cúpula de los que dirigen la ahora Autoridad de Transporte Marítimo. Este asunto del servicio marítimo ha sido tema constante del diario vivir de los residentes de las islas municipio y no hay nadie como los viequenses para conocerlo mejor.



Señala también que en Puerto Rico se aprueban leyes que luego no son puestas en vigor. Por ejemplo, la Ley 113-2016, que ordena a la ATM atender con preferencia a los residentes de Culebra y Vieques al vender boletos de ida y vuelta cuando inician sus viajes en las islas municipio. Al día de hoy, todavía ocurre que viequenses y culebrenses se quedan en la isla grande al tratar de regresar a sus hogares por no vendérseles el boleto de ida y vuelta y estar llena la embarcación con los visitantes. Plantea además que es insólita la acción iniciada en el terminal de Ceiba, registrando a las personas que van a viajar. A pesar de que dicen que se escoge la persona a registrarse al azar, en su caso lo han registrado ya cinco veces.

Propone el Sr. Guadalupe que se evalúe la posibilidad de organizar una cooperativa para el transporte marítimo que quede en manos de los residentes de las islas municipio. Con la misma podrían los ciudadanos ejercer fiscalización directa, y las oficinas estarían localizadas en las islas, teniendo así los usuarios acceso directo para la solución de problemas mucho más rápidamente que lo que ocurre ahora. Podría ser el apoderamiento del servicio de transporte por parte de la comunidad, de sus usuarios. Solicita que la Liga de Cooperativas y la Comisión de Desarrollo Cooperativo (CDCoop) les oriente al respecto.

Destaca que de la misma forma que con la deuda pública se han levantado interrogantes sobre el uso del dinero del pueblo, de igual manera se debe conocer cómo se gastan los fondos en la ATM. Ha sometido varias peticiones al DTOP, como agencia matriz de la ATM para saber cómo se gastan los fondos públicos y nunca ha recibido respuesta.

Finalizó el señor Guadalupe expresando:

*"Como todos saben, hace varias semanas, varios jefes y empleados de ATM fueron suspendidos. Se dice que unas personas fueron cesanteadas y se mencionaba el pago excesivo de horas extras entre las causas para dicha suspensión, pues cualquiera diría que la ATM había sido transformada en una ATH donde en vez de ir al banco iban detrás de las horas extras que les permitía a los beneficiados pagarse algunos caprichitos, darse viajecitos, comprarse otra casa, cambiar el carro y quien sabe que otras cosas. Gracias a la intervención de algunos dirigentes políticos, al poco tiempo, algunos de los que fueron suspendidos regresaron a sus trabajos. !Qué bueno es tener padrino!"*

El Sr. **Jorge Nales Cruz**, comerciante y representante de los comerciantes de Vieques, compareció y presentó memorial escrito. En el mismo, comienza señalando que es comerciante viequense desde hace más de 30 años y es propietario de Graveró y Ferretería Nales, Inc. y JNC Rental, que presta servicios en Vieques, Fajardo y Ceiba. Su empresa se dedica a la venta y acarreo de materiales para la construcción y muebles, entre otros productos y además acarrean maquinarias y equipo pesado. Representa al 99% de todos los comerciantes de Vieques.

Ha sido usuario del "ferri de carga", con espacios fijos diarios desde el año 1987, por lo que puede hablar con autoridad y credibilidad sobre el tema. No es lo mismo, nos dice, evaluar un sistema de forma mecánica, contando pasajeros y carga representativos de épocas o semanas de uso intenso, que vivir día a día durante todo el año con los problemas en el puerto, las lanchas y los ferris desde y hacia Vieques. Debido a esta experiencia, se siente con derecho a hablar como residente que depende de las embarcaciones para ir al médico o comprarse un par de zapatos, así como también a través del lente de un comerciante de Vieques que depende del transporte de ATM para echar adelante su negocio y mantener el servicio con responsabilidad.

Siendo uno de los mayores clientes de la ATM, puede identificar las mejoras y deficiencias de los últimos 30 años, que han sido muchas. Entiende que los graves problemas que enfrenta el sistema de transporte se debe a los cambios, improvisación y falta de sensibilidad del servidor público en la ATM.

La ATM ha realizado cambios improvisados, sin organización, planificación y lógica adecuada, y por eso no puede proveer un servicio digno para nadie. Para comenzar, sostiene que el terminal de Ceiba comenzó operaciones sin tener las instalaciones terminadas. El primer día de servicio en Ceiba, la embarcación tardó 45 minutos en atracar porque solo había amarras para retener el barco por la popa. La rampa solo tuvo una inversión mínima, consistiendo en una pequeña mejora para subir los autos, pero los vehículos y personas desembarcan por el mismo lugar, lo que constituye un peligro para el pasajero. Los incapacitados y personas de tercera edad, que son más del 80% de los usuarios en la mañana, tienen que ser ayudados por los pocos empleados, familiares u otros viajantes para desembarcar, por las condiciones no apropiadas para ello. No existe un plan adecuado de embarque y desembarque.

El segundo elemento importante que quiere destacar es la desorganización imperante del tráfico de vehículos para embarque y desembarque. No existe un área designada y demarcada para autos o camiones en espera para subir al ferri. Por el tiempo que tienen que esperar, especialmente de madrugada y en la noche, los autos y camiones que van a viajar hacia las islas tienen que tener un estacionamiento adecuado, seguro, iluminado e identificado, donde puedan esperar a ser llamados para subir a la embarcación. Al llegar al terminal, si uno ya ha viajado, sabe por experiencia que se debe colocar al final de una fila. Sin embargo, si usted viene por primera vez puede ocurrir que ni siquiera logra subir y pierda el viaje, debido a la ausencia de información. La ausencia de planificación ha provocado que los comerciantes tengan que dejar los camiones a distancias mayores de 300 metros del portón de entrada, donde no hay verja, vigilancia, iluminación y donde cualquier cosa puede pasar. De igual forma, cuando se desembarca en Ceiba, no hay rotulación ni indicación alguna, que no sea un guardia, que indique por donde es la salida.

El área designada para estacionamiento es muy pequeña, comparada con la cantidad de espacios que se tenían en Fajardo. Señala el señor Nales Cruz:

*“La falta de organización es tal que no se hizo un inventario de los estacionamientos que prestaban servicio en el puerto de Fajardo, para crear la misma cantidad o más estacionamientos que antes; por tal razón se construyó un pequeño lugar. Claro está, si haces un estacionamiento para 800 autos, por ejemplo, y no tomas en consideración que los estacionamientos disponibles en Fajardo eran más de 1000, no caben y la gente va a buscar donde estacionarse. Como resultado de esta falta de organización las personas comenzaron a estacionarse en los espacios más cerca al terminal; en un lugar sin asfaltar, creando un embotellamiento de autos en un lugar inadecuado, sin la autorización de nadie, pero aceptado actualmente por el director de ATM y las agencias de seguridad en los puertos.”*

El tercer gran elemento que interesa resaltar es el servicio indigno y ausente de calidad que ofrece la ATM. Que se entienda, nos dice, que los residentes, turistas y comerciantes viequenses o culebrenses no tienen otro medio de transporte público o privado accesible entre las islas y Puerto Rico que no sea la ATM, y por ello, ésta debe mantener una consistencia, lógica y un plan de emergencia para mantener el servicio pese a todo.

Entiende que la ATM no comprende la magnitud de lo que significa el uso diario del transporte marítimo para la subsistencia misma de los residentes de las islas. Lamenta la transformación de la filosofía de la agencia que parecería ser que sus servicios se prestan para aumentar el turismo en Puerto Rico únicamente. Al respecto, nos indica:

*“Aunque los más entendidos de ATM y Puertos hacen lo contrario con sus acciones, yo sostengo que el servicio de ATM no debe tener la prioridad de servir a los turistas, porque es una agencia que debe asegurar que los residentes reciban los servicios más básicos, dirigido a la subsistencia del ser humano”.*

Otros señalamientos hechos por el Sr. Nales Cruz son:

1. No hay puntualidad en los horarios de salida. Además, es necesario cambiar los horarios de acuerdo con la realidad de las islas. Por ejemplo, las primeras lanchas deben salir en o antes de las 6:00 de la mañana para que la mercancía llegue temprano a las tiendas y negocios.

2. La ATM no tiene en ocasiones completa su tripulación de marinos, y supervisores o gerenciales tienen que sustituirlos.
3. La ATM tiene más empleados públicos y empresas contratadas que nunca en su historia, pero la mayoría son gerenciales sin experiencia y guardias de seguridad sin sensibilidad para tratar a los usuarios con dignidad y respeto.
4. En Ceiba, la entrada al único estacionamiento para los vehículos está al lado opuesto al terminal. Así por ejemplo, una persona con limitaciones de movilidad tiene que caminar cerca de 300 metros luego de dejar su auto estacionado, llegar al terminal para comprar el boleto y luego caminar en dirección contraria unos 300 metros más para subir a la embarcación. No existen estacionamientos para impedidos cerca de la entrada al terminal y menos existen rampas, en violación a las disposiciones de la ley federal para personas con discapacidades.
5. No existen servicios sanitarios y el vagón que se utiliza para ello no tiene rampa, solo escalera. Para utilizar el baño dentro del terminal, hay que solicitar permiso.
6. No hay suficientes embarcaciones, la mayor parte de la flota de ATM no está navegando.
7. ATM contrató servicios privados de embarcaciones con una inversión millonaria, pero las mismas no son adecuadas para carga comercial ni para pasajeros. Alquilaron dos ferris con capacidad de 16 autos y 58 pasajeros cada uno, que cuestan \$2,000 por viaje. Alquilaron también un catamarán que lleva 150 pasajeros y otro de 375. No pueden montar vehículos pesados ni mover a todos los pasajeros, pues nuestro movimiento promedio por viaje es de 300 a 400 pasajeros. Para colmo, los dos ferris privados han estado estos tres meses sin utilizarse debido a que no tenían rampa para cargar y descargar autos y pasajeros.

Finaliza el señor Nales Cruz señalando que los comerciantes viequenses están convencidos que la ruta corta de Ceiba al rompeolas Mosquito es la mejor alternativa, pues disminuye el viaje a una tercera parte del tiempo (de 60 a 20 minutos). Esto brinda la oportunidad de ofrecer más de un viaje diario, lo que representa una ventaja para mantener nuestro inventario. Actualmente, la ATM tiene 7 u 8 embarcaciones

con capacidad de mover autos y camiones en reparación, que podrían estar dando un servicio de calidad con empleados públicos. Incluso, la ruta corta contribuye a reducir costos, pues es menos el combustible que se gasta. Eso sí, se necesita un mantenimiento programado apropiado que es lo que históricamente ha fallado.



Nos recuerda que cuando era pequeño, trabajaban duro, él y sus cuatro hermanos. Cuando había que ampliar la casa, lo hacían a pico y pala, y luego iban a una de las varias ferreterías que tenían cemento, piedra, arena y la pintura para la obra. Cuando se necesitaba una cama o una cuna, se iba a la mueblería, y así sucesivamente. Hoy, en el 2019, solo queda una farmacia que casi nunca tiene los medicamentos completos; este año abrió la única mueblería, luego de varios años de cierre de la última; hace dos años que existen solo dos gasolineras y solo una de ellas vende combustible diésel; solo una ferretería vende paneles, tormenteras, madera, bloques y cemento, y para abastecerse cuenta con un viaje al día para traer los materiales. Calcula que el comercio se ha reducido en un 50% y en parte se debe a que ninguno de los establecimientos comerciales tiene prioridad a la hora de comprar boletos o hacer reservaciones en la ATM. Entiende que la prioridad en el servicio debe ser para los residentes, pero también para el comercio local, de tal forma que pueda fortalecerse y no ir en decadencia, como ocurre actualmente.

Mediante comunicación telefónica, la Comisión entrevistó al Sr. Luis Reyes, comerciante puertorriqueño que acude varias veces a la semana a ambas islas municipios para vender hortalizas y frutas frescas. Su primer señalamiento sobre la ATM y su servicio es que no existe motivación ni responsabilidad en las actuaciones del personal de la agencia, ni consecuencias cuando no se cumple el deber.

No se explica la razón para que, existiendo nueve o diez tripulaciones ociosas, pues sus embarcaciones están bajo reparación o fuera de servicio (pero se les paga su sueldo), haya que pagar tiempo extra casi a diario. En el tiempo que lleva usando el servicio, se ha dado cuenta que la agencia no es responsable con el calendario de

mantenimiento de las embarcaciones, cosa que provoca los problemas recurrentes de embarcaciones fuera de servicio por problemas mecánicos, eléctricos y de todo tipo.

Relata el señor Reyes que él acarrea mercancía perecedera y tiene reservación para viajar varias veces a la semana todo el año. Sin embargo, ocurre que es común que salgan horas más tarde del horario estipulado y casi semanalmente le quitan el espacio reservado para dárselo a "amigotes".

La operación del sistema de transporte es una pesadilla para el comerciante. Su mercado de venta de vegetales, viandas y frutas, que incluye ventas al por mayor a los restaurantes y ventas al detal en "la placita", sostuvo una reducción de cien personas en las dos semanas que el ferri Isla Bonita estuvo fuera de servicio. El problema de incertidumbre en la transportación ha incidido en el lento proceso de recuperación económica en las islas municipio tras el huracán María. Los restaurantes están comprando como si estuviéramos en la temporada baja de turismo, y calcula que les está vendiendo a estos 40% menos productos agrícolas que en las temporadas altas de otros años.

Finalmente, el señor Reyes nos indica que privatizar el servicio sin que se fiscalice y se dé seguimiento conduce al desastre. Entiende que el sistema de transportación puede mantenerse público, pero para ello hay que liquidar la empresa tal y como existe al momento y comenzar de nuevo. Está seguro que una operación bien llevada, con mayor frecuencia de viajes, puede organizarse con la mitad del presupuesto que actualmente se invierte en el sistema.

Por otra parte, y mediante memorial escrito, también compareció el **Fideicomiso de Conservación e Historia de Vieques**, que fue invitado por la Comisión como representativo de las organizaciones sin fines de lucro en Vieques. Su Directora Ejecutiva, Sra. Lirio Márquez D'Acunti, nos indica que su organización se encuentra desde 1985 trabajando en la conservación de los recursos naturales y culturales de Vieques, proveyendo educación ambiental no formal a la comunidad estudiantil de Vieques, brindando apoyo al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales como co-

manejadores de la Reserva Natural Bahía Bioluminiscente de Vieques y, luego del Huracán María, brindando apoyo a toda la comunidad viequense en cuanto a enfrentar la emergencia y su recuperación



Señala que durante años el terminal de lanchas para las islas municipios de Vieques y Culebra estuvo ubicado en Fajardo, municipio en el que se encuentran la mayoría de los médicos, hospitales, agencias de gobierno, una oficina de la Administración de Veteranos (muchos residentes de edad avanzada en ambas islas son veteranos), la Universidad Interamericana, la escuela vocacional (la sección de vocacional de la escuela superior de Vieques se eliminó y Culebra no tiene escuela vocacional) y los comercios a los que acuden los residentes de las islas para comprar aquellas cosas que no se consiguen en su pequeño territorio. Hace unos años la Autoridad de Transporte Marítimo informó que la infraestructura del terminal de Fajardo se encontraba deteriorada en tal magnitud, que imposibilitaba la utilización del mismo a menos que se le hicieran reparaciones mayores. En aquel entonces se anunció que en algún momento se arreglaría el terminal y mientras tanto se ubicaron carpas en la calle rodeadas por verjas que parecían verjas para conducir ganado al matadero. Las carpas colaban agua cuando llovía y se convertían en hornos cuando hacía sol. Para ubicar estas carpas se eliminó el terminal de carros públicos, lo que tuvo como consecuencia que se redujo la cantidad de ellos que llegaban a ofrecer sus servicios. Este fue el trato que se les brindó tanto a residentes como a visitantes en el terminal. Indigno, abusivo y carente de las más básicas necesidades. Los residentes reclamaban justificadamente mejoras al lugar para volver a tener un terminal medianamente cómodo (nunca fue cómodo ni apropiado).

No obstante, nos indica la señora Márquez D'Acunti, en el terminal de Fajardo había suficientes estacionamientos (muchos residentes de las islas tienen un carro en la isla y otro en la Isla Grande para poderse mover autónomamente en ambos lugares), lugares cercanos donde adquirir comida, y todos los servicios mencionados antes. Este proceso de mudanza ha carecido de transparencia y ha sido manejado, a todas luces, para crear confusión y desincentivar la participación de los residentes de las islas. En lo que respecta al servicio al residente, también era (y es) extremadamente deficiente. Conseguir un

pasaje para vehículos siempre fue una odisea. La mayoría de las veces hay que ir durante varios días consecutivos a la ventanilla para lograrlo o llegar de madrugada y ponerse en lista de espera para el viaje de las seis de la mañana y si no había, quedarse esperando todo el día hasta lograr montar su carro. Adicionalmente, las embarcaciones no están debidamente habilitadas para ofrecer servicio cómodo a las personas envejecientes, con discapacidades físicas o con niños pequeños y/o cochecitos de bebé. Además, el personal carece de capacitación en servicio al cliente, sea este residente o visitante, por lo que su trato es rudo y descortés.



Si lo antes descrito señala un maltrato institucional a los usuarios del servicio de parte de la ATM, nos plantea la señora Márquez D'Acunti, es necesario hacer notar que este maltrato se ha agravado sustancialmente desde la mudanza del terminal a Ceiba sin que se garantizaran previamente las condiciones mínimas para ofrecer un trato digno y respetuoso a los usuarios del servicio. No sólo queda este terminal alejado de todos los servicios por los que los residentes de las islas viajan a la Isla Grande (lo que significa que aunque hay carros públicos esperando en el muelle, es posible que a la hora de regresar de Fajardo a Ceiba, la persona no consiga transporte), sino que todavía los usuarios siguen esperando bajo una carpa. El área de estacionamiento es insuficiente y a aquellas personas que se estacionan a la orilla de la carretera les "recetan" una infracción a la ley de tránsito. Los baños son insuficientes y temporeros. No hay donde adquirir comida. El trato del personal de seguridad es hostil. Y lo más grave de todo es que no hay escalerilla (*gangplank*) para las personas bajar o subir a la embarcación convirtiendo algo tan sencillo en una operación peligrosa y difícil, particularmente para las personas de edad avanzada o que utilizan un andador o silla de ruedas, sobre todo cuando está lloviendo. Tampoco hay un techo que cobije a quienes suben o bajan de la embarcación, por lo que si está lloviendo, todos se mojan.

La organización que dirige, como cualquier otra corporación que ofrezca servicios al público y que a su vez cuente con oficinas administrativas requiere de una gran cantidad de suministros, equipos y materiales. En el caso del Fideicomiso, la gestión administrativa requiere de suministros y equipos de oficina que no se consiguen en

Vieques. También cuentan con un laboratorio que requiere de suministros y equipos que tampoco se consiguen en Vieques. Igual pasa con su acuario y con la tiendita que tienen para recaudar fondos para sus programas. Como si fuera poco, los programas dirigidos a niños y jóvenes también requieren de suministros que no se consiguen en Vieques. Todos estos equipos y suministros tienen que venir en ferri. Algunos de estos suministros los compra el personal del Fideicomiso en la Isla Grande y los transportan en sus vehículos privados. Otros, los traen los transportistas que viajan de la Isla Grande a Vieques o de Vieques a la Isla Grande. El servicio ofrecido por la ATM a los transportistas, negocios que ofrecen servicios en las islas y a los residentes que necesitan o quieren mover sus vehículos en el ferri es tan poco confiable que tiene como resultado atrasos en el suplido de bienes y servicios, gran ansiedad entre los residentes, pues el viaje para el que se compró el pasaje con semanas de anticipación es posible que sea cancelado por falta de embarcación, pero también horas de espera en el muelle sin saber si se va a lograr viajar finalmente o a qué hora sale el barco. Mientras tanto, hay dos embarcaciones para transportar vehículos que llevan desde octubre ancladas en el muelle de Ceiba (y la compañía que las arrendó cobrando por ellas) que no se utilizan.

Adicionalmente, en la organización que dirige tiene programas educativos para niños y jóvenes que requieren de viajes grupales a la Isla Grande, también tienen acuerdos de colaboración con escuelas y universidades de la Isla Grande que visitan sus instalaciones. Ante la incertidumbre en torno a los horarios de ida las embarcaciones y su disponibilidad, o sea, la imposibilidad de asegurar viajes de ida y vuelta, se encuentran en riesgo de tener que cancelar muchas de las actividades programadas.

Finaliza la representante del Fideicomiso recomendando que:

- Se les brinde mantenimiento adecuado a las embarcaciones para que todas las que posee la ATM estén hábiles para brindar servicio, además de que no se alteren los itinerarios de viaje;
- Se termine a la mayor brevedad la infraestructura necesaria para que no se tenga que esperar bajo una carpa y se haga del terminal de Ceiba uno cómodo, agradable, con los elementos necesarios para el bienestar de las personas de edad

avanzada y discapacitadas, con suficientes estacionamientos, un lugar donde adquirir alimentos, donde haya servicios sanitarios permanentes, y un techo para proteger del sol y de la lluvia a quienes abordan las embarcaciones;

- Se capacite al personal en servicio al cliente y se le exija un trato amable y servicial a los usuarios del sistema;
- Se le dé prioridad a los residentes de las islas municipio y a los suplidores de bienes y servicios a las islas en la compra de pasajes para vehículos; y finalmente,
- Se promueva que la ATM retome como misión fundamental la que nunca debió haber abandonado: el proveer un servicio de transportación marítima eficiente, ágil y confiable para los residentes de las Islas Municipio, que contribuya y facilite su desarrollo socioeconómico y su calidad de vida.

Finalmente, recibimos en la Comisión una llamada del Sr. **Roberto Vázquez**, residente de Vieques con limitaciones de movilidad. Nos indica que periódicamente viaja en su vehículo a la isla grande para propósitos de acudir a citas médicas y para obtener provisiones y mercancías. Cada vez que hay un problema con alguno de los ferris y solo hay uno sirviendo a ambas islas municipios, o por alguna otra razón que no se divulga, la ATM no permite que los residentes hagan reservaciones para viajar en el ferri. Debido a ello, todo el que quiera viajar tiene que personarse en el terminal de Isabel Segunda y hacer fila para obtener un boleto. Se supone entonces que se vendan los espacios para automóviles en orden de llegada. Le ha ocurrido que ha llegado a las 3:00 de la mañana, siendo el primero en llegar, y al abrir la boletería, hay ya doce espacios vendidos antes que él, y ya su vehículo no cabe. Evidentemente, algunos pueden reservar y otros no.

Como hemos podido observar, las críticas al funcionamiento del sistema de transportación son muchas y variadas, y más importante aún, son prácticamente unánimes. Todos los usuarios, sean comerciantes o residentes, coinciden en señalar serios problemas en la operación del sistema, y en los señalamientos a las condiciones del nuevo terminal en Ceiba coinciden todos ellos que el inicio de operaciones fue prematuro, improvisado y mal planificado.

Es un hecho que la flota de embarcaciones de la ATM se ha reducido al mínimo posible. Desde hace más de un año solo dos *ferris* de carga y ocasionalmente, una embarcación para pasajeros, se encuentran operando. Una vez alguno de estos ferris tiene que ser detenido -por roturas, orden de la Guardia Costanera o cualquier otra razón- el transporte se convierte en un verdadero caos, donde una sola embarcación de carga tiene que viajar a ambas islas diariamente, regresando a la isla grande tras cada viaje.

La contratación en octubre de la empresa *Puerto Rico Fast Ferries* ha paliado parcialmente la situación. Sin embargo, dos de las cuatro embarcaciones de esta empresa se encuentran desde ese mismo mes detenidas en el muelle de Ceiba, sin transportar carga alguna. Los dos ferris de carga de la empresa solo transportarán vehículos livianos. La explicación para esta operación parcial es que no había las rampas adecuadas en los terminales de Ceiba y Vieques para embarcar y desembarcar los vehículos. Al día de hoy, cuatro meses después de haber comenzado a cobrar por el servicio, todavía no lo ofrecen. Cabe señalar que el Pueblo de Puerto Rico paga unos \$10,000.00 diarios por el alquiler de cada una de estas embarcaciones.

Por otro lado, la "alianza público privada" que resolvería este serio problema no se ha cristalizado. La propuesta formal de privatización del servicio de transporte, o parte de él, se viene proponiendo por la esfera gubernamental desde finales de la administración de Luis Fortuño, retomada por la administración García Padilla, y otra vez propuesta bajo la actual administración. La meta inicial en esta ocasión era tener en pie los fundamentos de la alianza en el año 2017. Luego, se pospuso este objetivo para el verano de 2018, después para diciembre de ese mismo año, y actualmente, para el verano del 2019. Ciertamente, algo no revelado ocurre con este posible negocio, pues las potenciales contrapartes del gobierno en la negociación no parecen estar convencidos de que representa una actividad rentable y segura.

En el medio de todo, el pasado 9 de julio de 2018, la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico publicó en la prensa del país un aviso invitando a los interesados a participar en vistas públicas para opinar sobre propuestos aumentos tarifarios a pasajeros y carga, que, de materializarse, sería el mayor en la historia del transporte marítimo entre

las islas municipios y la isla grande. En el caso de Vieques, más de trescientas personas se presentaron a la vista y de forma casi unánime condenaron este intento inexplicado<sup>1</sup> por parte de la ATM de encarecer los costos de transporte. Los aumentos pretendían ser implementados de la siguiente forma:

- 562% para pasajeros no residentes;
- 384% para los carros pequeños;
- 234% para las guaguas y camionetas;
- 100% para vehículos de materiales de construcción menores de 30 toneladas;
- 148% para vehículos de materiales de construcción mayores de 30 toneladas;
- 357% para motocicletas;
- 154% para vehículos de carga;
- 100% para vehículos de carga de más de 30 pies lineales de largo;

Estos considerables aumentos fueron propuestos sin ser acompañados de al menos un estimado de cuánto se encarecerían las mercancías (gasolina, alimentos, gas propano, materiales de construcción, etc.) y los servicios (reparadores de enseres, instaladores de antenas, entre otros) con estas nuevas tarifas.

Afortunadamente, al día de hoy, no se ha materializado aumento alguno en las tarifas. Pero como es de costumbre con la ATM, tampoco se conoce cuál es la perspectiva sobre la implantación de esta propuesta. Resulta curioso que muchos de los participantes en la vista pública resaltaban que no se oponían tajantemente a un aumento de tarifas, siempre que fuera razonable y no discriminatorio. No obstante, cualquier aumento, exigieron, debe estar acompañado de una mejora sustancial en todas las fases del servicio de transporte.

## **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

---

El servicio de transporte marítimo entre las islas municipios de Vieques y Culebra y la isla grande de Puerto Rico se encuentra, según los propios usuarios, en el peor momento de su historia, en términos de operación, confiabilidad, eficiencia y satisfacción del

<sup>1</sup> Ni en el aviso público ni en el turno de apertura de las vistas los representantes de ATM explicaron el fundamento y razón para el aumento, es decir, si el mismo se proponía para cubrir los costos actuales, la metodología para llegar a las conclusiones del monto de los distintos aumentos, las alternativas posibles, si algunas, ante lo propuesto, entre otras interrogantes.

usuario. De una flota de once naves cuyo costo total agregado debe haber rondado en más de sesenta millones de dólares, solo tres se encuentran operando.

Los hallazgos que hemos descrito, conformados por las quejas y señalamientos de residentes y visitantes de las islas municipio, refrendados por el propio director ejecutivo de la ATM y confirmados por nuestra propia visita, señalan, fuera de toda duda razonable, que el comienzo de operaciones de transporte en el Terminal de Ceiba de la ATM ocurrió prematuramente, cuando las instalaciones solo se encontraban en el extremo mínimo preparadas para recibir visitantes. Las razones para esta prisa en utilizar el terminal no están claras y se encuentran sujetas a mucha especulación. El hecho es que, para llevar a cabo terminaciones básicas a la infraestructura, como la pavimentación del estacionamiento y otras áreas y la posibilidad de reservar los boletos para el transporte de vehículos tardará todavía al menos cuatro meses.



En esto último, nos parece necesario hacer las siguientes anotaciones. El Director Ejecutivo de la ATM, Lcdo. Juan Maldonado De Jesús nos ha indicado que la posibilidad de reservar espacio para vehículos en las embarcaciones ocurrirá una vez tenga la agencia al menos seis embarcaciones hábiles. Sin embargo, todo este tiempo en que la ATM ha tenido solo dos embarcaciones de carga hábiles, que ha sido por varios años, se podían hacer reservaciones para transportar vehículos, es verdad que con alzas y bajas, pero era posible. Hay una razón importante para ello. Los residentes de las islas municipio tienen que planificar cuidadosamente, sus viajes a la isla grande. Mucho más que los residentes de la isla grande, que podemos montarnos en el carro y viajar por setenta y seis municipios en cualquier momento. O acudir con un par de horas de anticipación a la cita médica. O renovar la licencia cuando tengamos un rato disponible. O ir a la función del cine o de tal espectáculo que más me convenga.

Pero para el residente de Vieques y Culebra, cualquiera de estas actividades tiene que ser cuidadosamente planificada debido a los horarios de transporte. Cuando le dan una cita médica a un viequense o culebrense, tienen que salir corriendo a la boletería de la ATM para reservar un espacio para poder llegar y transportarse en la isla grande el día de la cita. Igual cuando tiene que comprar mercancías o recibir servicios no disponibles en las

islas municipio. De la misma forma, las empresas que sirven a Vieques y Culebra, ya sea en el área de servicios como en el de venta de mercancías, funcionan con reservaciones para sus vehículos. Nadie en su sano juicio acudiría a reparar enseres eléctricos en Vieques llegando el mismo día a la boletería para averiguar si hay espacio en las embarcaciones, pues estaría expuesto a fallarle a su cliente y a perder el tiempo si la nave está llena.

También tenemos que concluir, además de que el comienzo de operaciones desde Ceiba fue prematuro, que las condiciones a las que se han expuesto a los residentes y visitantes de las islas municipio no cumplen parámetros básicos de dignidad humana. Ausencia de baños, falta de iluminación y rótulos, maltrato de algunos empleados, estacionamiento en malas condiciones, cuando hay, en fin, una visita a Vieques y Culebra para una persona no residente allí que tenga que comenzar en el Terminal de Ceiba es probablemente una visita que no se repetirá, y para el residente, una experiencia cruel.



Especial énfasis queremos hacer en el tema del trato a las personas con impedimentos funcionales. El Director de la Comisión para el Desarrollo de Iniciativas Comunitarias ha sido testigo de enormemente difícil maniobra para desembarcar en silla de ruedas del ferri Isla Bonita en el terminal de Ceiba. Debido a que no hay rampa para pasajeros, las personas tienen que desembarcar por la misma rampa que los vehículos de motor. Esto incluye la salida hacia la rampa por una escotilla de servicio, más angosta que la de pasajeros, por donde las sillas de ruedas motorizadas casi no caben ni pueden rodar por la separación entre las planchas de metal del piso.

Hemos recibido también noticias sobre caídas de pasajeros en el camino desde la embarcación hacia el terminal. La última ocurrió la primera semana de febrero, cuando la señora Fela García, residente de Vieques, tropezó y cayó al desembarcar, fracturándose un hombro y perdiendo varios dientes.

En cuanto al calendario de inversión para financiar las mejoras necesarias y hasta urgentes al terminal, reproducimos, del "*Amended Request for Qualifications for the Puerto*

*Rico Maritime Transportation Services Project*”, documento que sirve de base para la “alianza público privada” que se propone para sustituir a la ATM:

“...the Private Partner will be expected to finance vessel acquisition, certain upgrades to the Maintenance Facility, as well as the design, construction, operation and maintenance of Pier 2.”<sup>2</sup>

Traducción:

“..., se espera que el Socio Privado financie la adquisición de embarcaciones, mejoras a la instalación de mantenimiento, así como el diseño, construcción, operación, y mantenimiento del Muelle 2.”

El Muelle 2 es precisamente donde se encuentra el Terminal de Ceiba. El documento citado establece las condiciones para la alianza público privada entre el gobierno de Puerto Rico y las empresas interesadas en operar el sistema de transporte marítimo entre la isla grande y las islas municipio. Aparentaría ser que la ATM no iba a ser la entidad que invertiría en el desarrollo de las instalaciones que hemos estado discutiendo en este Informe, sino que sería la empresa que gane la concesión del transporte. Quizás por eso es que toda la infraestructura se encuentra a mitad de construcción. Sencillamente, no estaba este gasto millonario contemplado en el presupuesto. Otro elemento que nos lleva a pensar que este terminal fue abierto prematuramente.

Ahora bien, independientemente de las razones para comenzar operaciones antes de estar preparado para ello, el hecho es que se encuentra operando y en algún momento se sumará a esta operación el terminal de Mosquito en Vieques, completando la llamada ruta corta. Dado el estado de la situación, recomendamos:

- a. Se levante una lista de prioridades infraestructurales en el Terminal de Ceiba y se comience la inversión para resolver los problemas planteados. Sugerimos, que, dentro de este orden de prioridades, se establezca entre las primeras:

1. Instalaciones sanitarias en área de espera;

---

<sup>2</sup> Amended Request for Qualifications for the Puerto Rico Maritime Transportation Services Project. June 2018. Puerto Rico Public-Private Partnerships Authority. June, 2018. P. 10

2. Pavimentación de estacionamiento; y
  3. Rotulación e iluminación eficiente de todas las instalaciones.
- b. Que la ATM lleve a cabo una revisión total y comprensiva de las cualificaciones de todo su personal dedicado a atender directamente al público, de tal forma que se les ofrezca la capacitación necesaria para ofrecer un servicio que respete la dignidad, entienda la necesidad y sea humanamente sensible con los usuarios del sistema con quienes este personal interactúa.
  - c. Se requiera a la empresa *Puerto Rico Fast Ferries*, que tiene el contrato de transporte temporero vigente al día de hoy, que ponga en circulación sus buques de carga que se encuentran desde octubre de 2018 atracados en Ceiba. Eso podría aliviar la crítica situación que atraviesa la ATM en este momento.
  - d. Se someta a esta Comisión por parte de la ATM un itinerario claro y preciso que incluya fechas para la terminación de mejoras infraestructurales, de reparaciones de embarcaciones y de reuniones con los alcaldes de las islas municipio, la Guardia Costanera y residentes, para que esta Comisión pueda conocer el curso de las primeras e integrarse a la segunda.
  - e. Los directores de la ATM se reúnan con la Policía de Puerto Rico para establecer una moratoria en la emisión de multas por estacionamiento en las afueras del terminal en la medida que no existen alternativas cuando el estacionamiento de la ATM está lleno.
  - f. Que las reuniones con la policía incluyan una petición y coordinación para que estos provean rondas de vigilancia preventiva a las instalaciones y sus alrededores.
  - g. Solicitarle a la Autoridad de Redesarrollo de Roosevelt Roads y a la Autoridad de Energía Eléctrica más celeridad y atención para proveer energía eléctrica e iluminación a las instalaciones del Terminal de Ceiba.
  - h. Que la ATM y la Autoridad para las Alianzas Público Privadas le explique, detallada y claramente, a los residentes de Culebra y Vieques todo lo relacionado con la situación de la privatización de parte o todo el servicio de transporte

marítimo entre las islas municipio y la isla grande. Esto incluye las dificultades enfrentadas al presente en el logro de este proyecto, las expectativas sobre qué ocurrirá con las tarifas y la propuesta de aumentarlas bajo los escenarios de la privatización o de mantener la operación como servicio público.

- 
- i. Que la ATM procure de los fondos destinados al desarrollo económico que se asignaron a raíz de los estragos del huracán María, aquella cantidad necesaria para reparar las embarcaciones que se encuentran fuera de servicio y cuya reinstalación a la flota sea viable. No hay duda alguna que un servicio eficiente de transportación marítima redundará en desarrollo económico para las islas municipio e incluso para los que llevan mercancías o rinden servicios en ellas desde la isla grande.
  - j. Que la ATM mantenga su itinerario de viajes constante en la máxima medida posible. Cuando tenga, por fuerza mayor, que alterar los mismos, se le provea dicha información a los residentes de las islas municipio de la forma más amplia posible, empleando los medios de comunicación más utilizados en las islas para transmitir información importante.
  - k. Que la ATM retome como misión fundamental la que nunca debió haber abandonado: el proveer un servicio de transportación marítima eficiente, ágil y confiable para los residentes de las Islas Municipio, que contribuya y facilite su desarrollo socioeconómico y su calidad de vida.
  - l. Que la misión de la ATM sea servir prioritariamente a los residentes de las islas municipio y sus necesidades. Cualquier intención de servir a otro sector o industria, independientemente de su importancia o poder económico, debe quedar supeditado a la prioridad de servir al primero.
  - m. Que se enmiende la ley orgánica de la ATM para que su Junta de Directores incluya al menos tres culebrenses y tres viequenses, electos por la propia comunidad. Sugerimos que al menos uno de estos directores represente y sea comerciante de cada una de las islas y que el conjunto de estos representen los intereses, necesidades y aspiraciones de los culebrenses y viequenses.

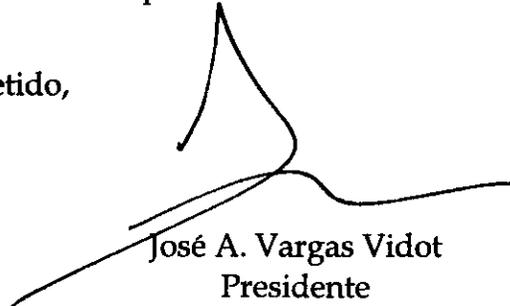
- n. Que se solicite a la Comisión para el Desarrollo Cooperativo que evalúe la viabilidad de que el sistema y la operación del transporte marítimo entre las islas municipio y la isla grande sea asumido de forma cooperativa por sus usuarios totalmente o en parte (como por ejemplo, su administración).

### **RECOMENDACIÓN FINAL**

---

La Comisión para el Desarrollo de Iniciativas Comunitarias del Senado de Puerto Rico, a tenor con los hallazgos, conclusiones y recomendaciones encontradas en torno a la R. del S. 23, recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación del Octavo Informe Parcial, que trata sobre la situación del transporte marítimo provisto por la Autoridad de Transporte Marítimo entre las islas municipio de Culebra y Vieques y la isla grande de Puerto Rico, con énfasis en las condiciones del nuevo terminal marítimo para estos propósitos, ubicado en el municipio de Ceiba

Respetuosamente sometido,



José A. Vargas Vidot  
Presidente

ORIGINAL

RECIBIDO FEB 19 '19 PM 5:10  
TRAMITES Y RECORDS SENADO P R

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18 va. Asamblea  
Legislativa

5 ta. Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 527

Vigésimoquinto Informe Parcial

19 de febrero de 2019

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales, previa consideración, estudio y análisis, somete a este Alto Cuerpo Legislativo el presente Vigésimoquinto Informe Parcial sobre la **Resolución del Senado 527 (R. S. 527)**, con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones preliminares.

**Alcance de la Medida**

La Resolución del Senado 527, según presentada, tiene como propósito "ordenar a la Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico realizar investigaciones continuas sobre los diversos problemas de salud ambiental y amenazas a nuestros recursos naturales; así como su impacto en el ambiente, los recursos naturales y la salud de los ciudadanos." Por virtud de esta Resolución, la Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales realizó una inspección ocular y visitó la Comunidad Villa Esperanza de Salinas para atender las preocupaciones y quejas de los residentes.

**Hallazgos**

Al amparo de la aprobada Resolución del Senado 527 (R. S. 527) visitamos una comunidad que ha confrontado problemas con las conexiones de agua con la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados. Los reclamos ciudadanos de comunidad fueron también sobre la situación que tienen con los Títulos de Propiedad de sus residencias. Otro de los problemas que presentaron fue el deterioro de las calles y la falta de pavimentación. Además, expresaron los problemas que confrontan cada día con los accesos de entrada y salida de la comunidad.

Estuvieron presentes líderes de la comunidad, así como ciudadanos residentes de la misma. El Presidente de la Comisión, se reunió con los residentes y caminaron por la comunidad para ver las diferentes situaciones que le plantearon y que afectan su salud,

CEN

convivencia y desarrollo. Fueron escuchados y atendidos con el fin de buscar alternativas a los problemas que trajeron a nuestra atención.

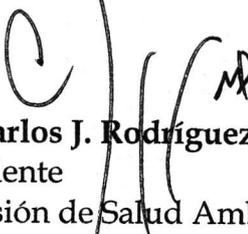
### **Conclusiones y Recomendaciones**

Se presentan a continuación, los hallazgos con el propósito de establecer conclusiones y recomendaciones preliminares para encaminar soluciones a los problemas observados.

Luego de la reunión con los ciudadanos, la Comisión entiende que es necesario realizar reuniones con las agencias que deben atender las situaciones planteadas y llevarlos a la comunidad. Se acordó con los residentes volver a la Comunidad con representantes de la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, Municipio de Salinas, Comunidades Especiales, Desarrollo Rural y el Departamento de la Vivienda. Se estableció que en el mes de junio o julio volverían a encontrarse.

Por todo lo antes expuesto, la **Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales** del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, somete a este Alto Cuerpo el **Vigesimoquinto Informe Parcial de la Resolución del Senado 527**, con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones preliminares.

**Respetuosamente sometido,**



**Dr. Carlos J. Rodríguez Mateo**  
Presidente  
Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales

**ORIGINAL**

RECIBIDO FEB 20 19 AM 10:39  
TRAMITES Y RECORDS SENADO P.R.

**GOBIERNO DE PUERTO RICO**

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 549**

**SEGUNDO INFORME PARCIAL**

20 de febrero de 2019

AL SENADO DE PUERTO RICO:

La Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, rinde su Segundo Informe Parcial sobre la R. del S. 549.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

*MPA*  
La Resolución del Senado 549, (en adelante, "R. del S. 549"), ordena a la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, realizar un estudio sobre el funcionamiento y manejo del Fondo Especial creado mediante la Ley 146-2011, mejor conocida como "Ley del Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM de las Emisoras de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública de Puerto Rico", a los fines de constatar que el mismo cumpla con los propósitos para los cuales fue creado; y para otros fines relacionados.

**DISCUSIÓN Y HALLAZGOS**

Según se desprende de la Exposición de Motivos, la Ley 146-2011, "Ley del Fondo Especial del Taller Dramático de AM de las Emisoras de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública de Puerto Rico", fue creada a los fines de sufragar los gastos relacionados a la producción de programas culturales, de contenido histórico, novelas, musicales, comedia, miniserias y unitarios radiales, con la participación de artistas locales y con temática puertorriqueña.

Señala que, en específico, en el Artículo 3, se estableció un Fondo Especial en los libros del Departamento de Hacienda por la cantidad de ochocientos mil (800,000) dólares anuales de los recaudos por concepto del arbitrio sobre los cigarrillos.

Finalmente, dispone que la clase artística puertorriqueña, también, ha sufrido el embate económico y el cierre de sus talleres de trabajo, el cual se ha agudizado aún más por el paso del huracán María.

La Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, recibió los comentarios escritos a las peticiones de información solicitadas a la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, (en adelante, "WIPR"); y a la Oficina de Gerencia y Presupuesto (en adelante, "OGP").

WIPR,<sup>1</sup> presentó un resumen de gastos del Taller Dramático de Radio, de la cantidad recibida de \$800,000 en febrero de 2018.

Transferencia del Fondo Lucy Boscana, Noviembre 2016	*\$400,000.00	Se utilizaron para darle continuidad al Taller
Transferencia de Ingresos Propios, Julio-Sept 2017	*\$108,186.86	Se utilizaron Ingresos Propios para darle continuidad al Taller
Gastos administrativos	*\$80,000.00	Conforme a la Ley 146-2011
Pagos a actores y talentos	*\$111,251.18	Desde su contratación
Balance disponible	*\$100,561.96	

\*Se descontó la deuda a los fondos de la Corporación.

Mencionó, estar en la espera de que la Oficina de Gerencia y Presupuesto, le enviara la aprobación de los contratos para poder comenzar el proceso de contratación. Con respecto a la labor realizada, indicó que renovaron los contratos del Taller Dramático de Radio de acuerdo a los fondos disponibles del 1 de marzo al 30 de junio de 2018. Se comenzó la pre-producción, producción y edición de los audiolibros.<sup>2</sup>

MDA  
Con respecto a los proyectos realizados al 3 de agosto de 2018 por el Taller Dramático de Radio, presentó un Informe. Indicó, además, que se encontraba en conversaciones con la Defensoría de las Personas con Impedimentos;<sup>3</sup> y en otras gestiones, había solicitado entrevistas con personal del Departamento de Educación.<sup>4</sup> Finalmente, indicó que el Fondo del Taller Dramático de Radio fue ajustado a \$301,000, y que los mismos no se habían recibido.

La Oficina de Gerencia y Presupuesto,<sup>5</sup> expresó que, la Ley 223-2000, según enmendada, conocida como "Ley del Fondo Lucy Boscana de Producción de Telenovelas, Miniserias y Unitarios de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública", creó

<sup>1</sup> Comentarios de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, a la Petición de Información solicitada por la Comisión de Hacienda.

<sup>2</sup> Esto es dramatización con actores profesionales, musicalizados y adaptados para que los estudiantes tengan un complemento de sus lecturas haciendo éstas más amenas y fáciles de comprender.

<sup>3</sup> El proyecto fue presentado a la Coordinadora del Programa de Protección y Defensa de los Derechos de las Personas con Lesión Cerebral Traumática.

<sup>4</sup> De la Secretaría Asociada de Educación Especial, y del Programa de Español.

<sup>5</sup> Comentarios de la Oficina de Gerencia y Presupuesto, a la Petición de Información solicitada por la Comisión de Hacienda.

este Fondo (en adelante, Fondo Lucy Boscana) con el propósito único y exclusivo de promover, planificar y coordinar la producción de programas, telenovelas, miniseries o unitarios televisivos con la participación de artistas locales. A esos propósitos, la citada Ley 223 establece una asignación especial recurrente de un millón de dólares anuales, de fondos no comprometidos del Tesoro Estatal, para ser asignados a la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública (en adelante, Corporación). En particular, la Ley 223-2000 dispone que esta asignación recurrente será de carácter especial y asignada cada año a la Corporación para los fines señalados sin cargo ni consideración de cualquier otra asignación de fondos incluyendo los fondos asignados a esta. Asimismo, la citada Ley establece que será obligación de la Corporación, asegurarse que los fondos asignados anualmente sean utilizados exclusivamente para los propósitos enunciados en esta Ley. De igual forma, deberá rendir un informe anual a la Asamblea Legislativa sobre la labor realizada en cumplimiento a los fines y propósitos consignados en esta Ley.

Por su parte, la Ley 146-2011, crea el Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM de las Emisoras de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública de Puerto Rico (en adelante, Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM) con el único propósito de promover, planificar y coordinar la producción de programas culturales, de contenido histórico, novelas, musicales, comedia, miniseries y unitarios radiales con la participación de artistas locales. A esos fines, la Ley 146, *supra*, dispone que sobre la creación en los libros del Departamento de Hacienda un Fondo Especial por la cantidad de ochocientos mil (800,000) dólares anuales de los recaudos por concepto del arbitrio sobre los cigarrillos establecido en la Sección 3020.05 de la Ley 1-2011, conocida como "Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico", y que corresponden al Fondo General. De igual forma dispone que, los fondos autorizados serán asignados, distribuidos y utilizados por la Corporación, para sufragar el pago de los actores y actrices, los gastos de producción y garantizar la continuidad anual de programación radial. Conjuntamente, señala que la Corporación no podrá comprometer más de un diez (10%) por ciento del "Fondo Especial" para gastos administrativos y de producción. A la luz de lo anterior, se establece que el Presidente de la Corporación velará por el fiel cumplimiento de los alcances de la Ley y garantizará que el "Fondo Especial" sea utilizado exclusivamente para los propósitos enunciados en la Ley 146, *supra*. Es por ello que, se dispone que el Presidente de la Corporación deberá rendir un informe anual a la Asamblea Legislativa sobre la labor realizada en cumplimiento a los fines y propósitos consignados en la Ley.

Señaló que, ambos fondos fueron creados con más de una década de diferencia, para propósitos similares para televisión y radio, y con las mismas disposiciones de que el Presidente de la Corporación deberá asegurarse que los fondos son usados para lo cual fueron destinados por Ley y a su vez rendir un informe anual a la Asamblea Legislativa detallando su ejecutoria.

Con respecto al requerimiento, sobre los recursos otorgados en los presupuestos aprobados desde el 2011 al presente de los Fondos creados por virtud de la Ley 223-2000, según enmendada y en virtud de la Ley 146-2011, mencionó lo siguiente:

1. Los recursos asignados del Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM provienen de los recaudos por concepto del arbitrio sobre los cigarrillos que ingresan al

MPA

Fondo General. Consistentemente, desde el año fiscal 2011 al 2018 se han asignado la correspondiente asignación de ochocientos mil (800,000) dólares. Dicha asignación no ha sido disminuida ni eliminada.

2. Los recursos asignados al Fondo Lucy Boscana son provenientes del Fondo General. Durante los pasados años la asignación especial otorgada ha sido la siguiente:

Asignaciones Fondo Lucy Boscana	
Año Fiscal	Asignación
2011	\$1,000,000
2012	\$1,000,000
2013	\$1,000,000
2014	\$1,000,000
2015	\$772,000
2016	\$782,000
2017	\$780,000
2018	\$491,000

MRA

Indicó que, durante los años fiscales 2001 al 2014, la asignación de un millón de dólares fue otorgada consistentemente. No obstante, a partir del año fiscal 2015 al presente año fiscal 2018, la asignación fue disminuida por varias razones. Resaltó, que el Presupuesto se construye basado en los estimados de ingresos. Los recursos fiscales para el presupuesto recomendado para determinado año fiscal se distribuyen conforme a las necesidades y prioridades del Programa de Gobierno de cada año determinado. Además, las recomendaciones presupuestarias están basadas en la realidad fiscal presupuestaria existente. Esas determinaciones presupuestarias se hacen oportunamente cada año por la responsabilidad constitucional de la Rama Ejecutiva de presentar un presupuesto balanceado ante la Asamblea Legislativa. Por ejemplo, el presupuesto aprobado en el año fiscal 2018 por la Legislatura fue ajustado y redistribuido por la Junta de Supervisión y Administración Financiera, de conformidad con la Ley de Supervisión, Administración, y Estabilidad Económica de Puerto Rico ("*Puerto Rico Oversight, Management and Economic Stability Act of 2016*", conocida como "PROMESA", por sus siglas en inglés), Pub. L. No. 114187, 130 Stat. 2183 (2016). Además, señaló que hay que tomar en consideración la existencia de un Plan Fiscal certificado, el cual se encontraba vigente al momento de aprobarse el presupuesto corriente. Es por ello, que esas asignaciones reflejan una disminución por los pasados años fiscales cónsonos con la realidad fiscal por la que se está atravesando. Consideró, importante recordar que, como política pública de esta Administración, se ha decretado varias medidas sobre disciplina fiscal y reestructuración económica, las cuales buscan ajustar el gasto público y atender las obligaciones gubernamentales, en

especial la prestación de servicios esenciales para garantizar la salud, seguridad y bienestar de la ciudadanía.

Mencionó que, OGP se ha reiterado consistentemente en no favorecer las asignaciones recurrentes y sin año fiscal determinado. Ello, toda vez que se le impone una carga adicional al Fondo General sobre los presupuestos de los próximos años fiscales. Sin considerar los recaudos del Departamento de Hacienda y las necesidades y prioridades que establezca el Ejecutivo para cada año fiscal.

Concluyó que, aun cuando el Fondo Lucy Boscana y el Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM aparentan recibir recursos de distintas fuentes éstos provienen del Fondo General, y ambos son fondos especiales en virtud de sus respectivas leyes creadoras. Por consiguiente, mediante la Ley 26-2017, conocida como "Ley de Cumplimiento con el Plan Fiscal" se enmienda la Ley Núm. 230 de 23 de julio de 1974, según enmendada y conocida como "Ley de Contabilidad del Gobierno de Puerto Rico" para, entre otros fines, establecer que "[...] a partir del 1ro de julio de 2017, todos los fondos especiales estatales y otros ingresos de las dependencias y corporaciones públicas se depositarán en su totalidad en el Tesoro Estatal, bajo la custodia del Departamento de Hacienda o en la entidad bancaria que este determine adecuada." Ante ello, aquellos fondos especiales creados por Ley para fines específicos se acreditarán al Fondo General del Tesoro Estatal y se depositarán en la cuenta bancaria corriente del Secretario de Hacienda para que éste tenga pleno dominio de los mismos.

MPA Para continuar con el estudio de la medida, la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, celebró una segunda Audiencia Pública, el 8 de agosto de 2018, en el Salón de Audiencias Miguel García. A dicha Audiencia compareció, el Colegio de Actores de Puerto Rico, por conducto del Sr. José Vidal Martínez, Presidente, la Dra. Anamín Santiago, Vicepresidenta, y las señoras Ana María Cruz, Yazmín Pereira, María Barcoles, Viviana Falcón, Martita Martínez, y Raquel Montero, actrices. La Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública,<sup>6</sup> y el Departamento de Hacienda enviaron sus comentarios por escrito.

El Colegio de Actores de Puerto Rico (en adelante, "Colegio"),<sup>7</sup> comenzó su ponencia con un insumo de lo acontecido en la primera Audiencia Pública. Indicó que, el contrato firmado por los componentes del Taller con vigencia del 27 de marzo al 30 de junio de 2018, contenía incongruencias en las cantidades a cobrarse por servicios prestados e inconsistencia en los llamados a trabajar. Con el agravante de que la exclusividad a la que compromete el contrato no contempla remuneración alguna.<sup>8</sup> Mencionó que, el

<sup>6</sup> La Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, envió los mismos comentarios escritos que presentó como parte del requerimiento de información.

<sup>7</sup> Ponencia del Colegio de Actores de Puerto Rico sobre la R. del S. 549.

<sup>8</sup> Ante esto, mencionó que el pago por trabajo y exclusividad ha sido uso y costumbre en las pasadas administraciones.

suelo de estos trabajadores fue reducido de \$100.00 a \$90.00 diarios, por lo que, cuestionó la reducción del sueldo, si había dinero para pagarlo completo.<sup>9</sup> Añadió que, durante ese periodo, en algunos casos, los actores habían ejecutado más de un personaje en un mismo libreto. Dicha práctica impide que otro actor pueda trabajar y facturar, contrario a la historia y necesidades de este tipo de taller radial.

Indicó que, algunas semanas se detuvo las grabaciones por alegada "falta de técnicos".<sup>10</sup> Por lo que, cuestionó, a qué se debía esa falta de organización, y para qué se utilizó el dinero. Además, mencionó que, según estipula la Ley 146-2011, ese fondo es para sufragar el pago de los actores y actrices, los gastos de producción y garantizar la continuidad anual de programación radial consistente en los siguientes géneros: programas culturales, cápsulas de contenido histórico, novelas, musicales, comedia, miniseries y unitarios radiales con temática puertorriqueña. Sin embargo, durante tres (3) meses, no se grabó el tipo de programación que describe la Ley ni salió al aire diariamente el trabajo de esos artistas.<sup>11</sup> Los programas que fueron transmitidos eran grabaciones viejas.

Señaló que, entre las responsabilidades de los actores que se mencionaron en el contrato, que venció el 30 de junio, se incluyó hacer doblaje, lo que no está estipulado en la Ley 146-2011. La Ley se constituyó para programación radial y el doblaje pertenece al campo del video y el fílmico (trabajo con cámara).<sup>12</sup> Mencionó, que durante ese periodo, se careció de condiciones laborales necesarias para realizar ese tipo de trabajo especializado, tales como: ausencia de ensayos con el material antes de grabar, se eliminó el estudio de grabación anterior y se habilitó un espacio muy pequeño para la cantidad de actores, cuya presencia conjunta se requiere, para realizar la grabación, no hay sillas para quienes las necesitan por razón de salud y el lugar no posee el asilamiento requerido para combatir los ruidos externos.

Indicó que, la Ley 146-2011, dispone en su Artículo 6, que el Presidente de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, velará por el fiel cumplimiento de los alcances de la ley y garantizará que el "Fondo Especial" sea utilizado exclusivamente para los propósitos allí enunciados. Por lo que, dicha responsabilidad no se está llevando a cabo. Los fondos fueron desembolsados por el Departamento de Hacienda el pasado mes de febrero, pero no se han estado usando para dar trabajo seguro a los artistas del Taller. Ante la irregularidad laboral del último contrato, las condiciones de los artistas empeoraron, por lo que, solicitó que si los fondos de la Ley-146-2011, producto del arbitrio al cigarrillo, son recurrentes, los actores, actrices, productores y guionistas reciban permanencia laboral. Además, que junto a los colegas que fundaron el Taller, se amplíe el número de actores como requiere este tipo de disciplina y que estos también, tengan trabajo continuo.

<sup>9</sup> Cuestionó, por qué durante el último periodo laboral, el cheque de los artistas procedió del Banco Santander, y no del Banco Popular, como se hacía anteriormente.

<sup>10</sup> Por ser personas subcontratadas, si no graban, no cobran.

<sup>11</sup> Sólo se grabaron audiolibros para el Departamento de Educación.

<sup>12</sup> Recordó, que, en las pasadas vistas públicas de la Comisión de Hacienda del Senado, el Presidente de la Corporación, Dr. Rafael Batista, manifestó su deseo de enmendar la ley para incluir doblaje, a lo que los miembros del Taller se opusieron, por ser otra disciplina con otros horarios, requerimientos y tipo de cobro.

Expresó que, para el Colegio de Actores es importante que los artistas reconozcan y ejecuten el derecho a elevar sus reclamos de forma organizada para mejorar las condiciones de trabajo y contribuir cada vez más al país, por lo que, interpeló al patrono a no tomar represalias contra los compañeros más vocales del proceso, tales como Raquel Montero, Erick Pérez, Alina Marrero, Viviana Falcón, Herman O'Neill, María Bertolez, y Anamín Santiago, entre otros.<sup>13</sup>

Solicitó, que los colegas que más tiempo llevan en el Taller conformen con prioridad el elenco permanente, toda vez que gracias a su tesón lograron la asignación recurrente. Finalmente, expresó gratitud, ante la colaboración que WIPR tuvo con el Colegio de Actores de Puerto Rico, cuando el 20 de junio pasado, grabó la presentación/homenaje del libro *Lorca en mi-Yo en Lorca* de la primera directora teatral de Puerto Rico, Dra. Victoria Espinosa.<sup>14</sup>

Por su parte, el Departamento de Hacienda (en adelante, "Departamento"),<sup>15</sup> indicó que mediante Memorial Explicativo con fecha del 26 de febrero de 2018, expresó, que las transferencias a la Corporación se comenzaron a realizar en el año fiscal 2011-2012. Incluyó la siguiente tabla con el detalle de las transferencias.

Año Fiscal	Cantidad	Fecha de pago
2011-2012	800,000	2-mayo-12
2012-2013	800,000	13-marzo-13
2013-2014	800,000	03-abril-14
2014-2015	800,000	11-agosto-15
2015-2016	800,000	13-julio-16
2016-2017	200,000	18-abril-17
2016-2017	200,000	26-mayo-17
2016-2017	200,000	07-junio-17
2016-2017	200,000	21-junio-17
2017-2018	800,000	14-febrero-18

<sup>13</sup> Indicó que, cuando WIPR sufrió la cancelación del contrato para el doblaje de novelas coreanas, tres (3) días antes, el Dr. Batista llamó al Presidente del CAPR, Sr. José V. Martínez, advirtiéndole que llamadas del Colegio y/o de actores podrían provocar dicha cancelación, la cual finalmente ocurrió y el Dr. Batista, unos días después, señaló en un programa de televisión a los artistas, como quienes llamaron al cliente coreano provocando la cancelación. En reunión posterior con el Vicepresidente de Radio, Sr. Bobby Díaz y su asesor, Sr. Tato Rossi con Anamín Santiago, estos le manifestaron que la sospecha surgió porque eran los artistas quienes estaban indagando todo lo relacionado al pago como actores de doblaje. Es por esto, que solicitó al patrono, dado que el Taller Radial necesita profesionales expertos y conocedores como los colegas que mencionó, que cuente con ellos para seguir ampliando en contenido e impacto el Taller Dramático Radio AM.

<sup>14</sup> Tanto el ICP, la UPR, WIPR y el Colegio de Actores lograron un esfuerzo conjunto para que Vicky Espinosa, a sus 96 años pudiera ver y presentar su obra magna, de relieve local e internacional.

<sup>15</sup> Memorial Explicativo del Departamento de Hacienda sobre la R. del S. 549.

Destacó que, para poder realizar las transferencias, es necesario realizar la conciliación de los recaudos de los arbitrios de los cigarrillos, para poder emitir la directriz de la transferencia de los fondos. Advirtió, que las transferencias anuales han sido siempre durante el segundo semestre del año fiscal, debido a que es necesario realizar el ajuste de conciliación de los arbitrios previo a identificar los fondos a transferirse. Concluyó, su ponencia, indicando que el Departamento, ha cumplido con su deber de realizar los desembolsos correspondientes, por lo que, no había desembolsos pendientes de realizar.

Para continuar con el estudio de la medida, la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, celebró una Vista Ejecutiva, el 30 de agosto de 2018, en el Salón de Audiencias Miguel García Méndez. A dicha Vista compareció, la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, por conducto, del Dr. Rafael Batista Cruz, Presidente; la Sra. Lizza Rosa Birreil, Vicepresidenta de la Administración y Finanzas; y el Sr. Roberto Díaz Rodríguez, Vicepresidente de Radio; y la Oficina de Gerencia y Presupuesto,<sup>16</sup> por conducto del Lcdo. Facundo M. Di Mauro Vázquez, Director de Asesoramiento Legal.

La Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública,<sup>17</sup> expresó que la Ley 146-2011 mediante la cual se crea el Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM de las Emisoras de la Corporación, establece claramente su propósito el cual consiste de lo siguiente:

- sufragar los gastos relacionados a la producción de la programación radial
- consistente en los géneros tales como: programas culturales, cápsulas de contenido histórico, novelas, musicales, comedia, miniserias y unitarios radiales con temática puertorriqueña
- con la participación de artistas locales para otros fines relacionados

Mencionó que, en su Exposición de Motivos, la Ley 146-2011 dispone que este fondo especial constituye una ayuda económica destinada a los artistas puertorriqueños para que puedan continuar dando lo mejor de su arte enmarcado dentro de los parámetros establecidos. Por lo que, el Fondo Especial del Taller Dramático no sólo persigue mantener viva nuestra cultura, sino que pretende promover el intercambio de ideas y de enseñanzas entre los actores más jóvenes que comienzan sus carreras y aquellos que cuentan con la experiencia de los años en la actuación. La misma no limita la participación de los artistas puertorriqueños a que sean miembros colegiados o que pertenezcan a una asociación o grupo en particular. Aun cuando este fondo pretende garantizar la continuidad de un taller de trabajo ello no necesariamente implica la permanencia de empleo regular con sueldo fijo. Estos aspectos varían dependiendo a la disponibilidad de fondos, la naturaleza de la producción y el género del programa radial que la Corporación determine producir. Considera haber cumplido a cabalidad con los propósitos de la ley que crea el Fondo Especial del TDR, tanto desde el punto de vista de contenido, género y temática de programas, así como en la participación de los artistas y talento puertorriqueño.

<sup>16</sup> Presentó el mismo Memorial Explicativo recibido como parte de la petición de información.

<sup>17</sup> Ponencia de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública sobre la R. del S. 549.

Señaló que, la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, fue creada mediante la Ley 216 del 12 de septiembre de 1996, según enmendada, como el organismo gubernamental responsable de administrar y operar las emisoras del pueblo de Puerto Rico. Su Departamento de Radio cuenta con dos (2) estaciones radiales 940 AM y 91.3 FM, este último se divide en tres (3), en la banda digital, que son HD1 Clásico, HD2, HD3 Jazz. En las emisoras radiales del Pueblo de Puerto Rico se transmite 24 horas de programación diaria, los siete (7) días de la semana. En la frecuencia de 940 AM se transmiten 12 (doce) horas diarias de producciones locales, las cuales incluyen una variedad de programas culturales, de contenido educativo y temática puertorriqueña, tales como: novelas, cuentos infantiles, musicales, salud, bienestar social, informativo y de entretenimiento, entre otros. Todos con la participación de figuras, artistas, y talento local. Expresó que durante el pasado año fiscal logró realizar un aproximado de 37 producciones con cargo al fondo especial del Taller Dramático de Radio con la participación de un aproximado de 34 talentos puertorriqueños, entre artistas, productores, asistentes de producción, musicalizador y libretistas. Al comenzar esta administración, y dada la situación fiscal que atraviesa el gobierno, se vieron en la obligación de reevaluar la programación radial y redirigir sus esfuerzos hacia el desarrollo de proyectos y producciones que fueran más atractivos a la audiencia, con el fin de atraer clientes potenciales que contribuyan a aumentar sus ingresos propios, sin menoscabar su misión corporativa de educar e informar, y en armonía con los propósitos de la Ley 146-2011.

En la frecuencia AM han producido programas nuevos y creativos donde predomina la interacción y diálogo ameno con el público, así como el desarrollo de pensamiento crítico y alianzas sociales, sin olvidarse de la integración artística, musical y cultural. Durante el pasado año fiscal 2018, produjeron un sinnúmero de programas variados con cargo a ese fondo especial, tales como:

1. Cuentos de Camino para la Escuela (12)
2. Radio Novela (1)
3. Bandera Cultural en Directo
4. Nuestras Raíces
5. Puerto Rico y sus Vecinos
6. Aplausos
7. Tercera llamada
8. En Agenda
9. Poesías
  - a. Dos minutos para la Poesía Puertorriqueña
10. Audio Libros
  - Unitarios (4)
  - Novelas (4)
  - Cuentos (8)
  - Poesías
    - Tun Tun de Pasa y Grifería (Luis Pales Matos)
    - Antología Poética (Julia de Burgos)

Inició un nuevo proyecto de audio libros y/o tutorías pregrabadas que abarca diferentes materias académicas, tales como: cuentos, unitarios, novelas y poesías de temática puertorriqueña. Mencionó que, se encuentra en conversaciones con funcionarios del Departamento de Educación para incluir otras materias tales como: ciencias, matemáticas, inglés y español, entre otras, para ofrecerle este servicio y auscultar la disponibilidad de fondos federales. Por lo que, está en conversaciones con la Defensoría de las Personas con Impedimentos.<sup>18</sup> Solicitó además, entrevistas con el Dr. Félix de J. Avilés Medina, Secretario Auxiliar de Servicios Integrados al Estudiante de la Familia y Comunidad del Departamento de Educación, el Lcdo. Eliezer Ramos Parés, Secretario Asociado de Educación Especial y la Sra. Aixamar González Martínez, Directora del Programa de Español para auscultar la posibilidad de incluirlo en el currículo académico del sistema educativo.

Indicó que, para el año fiscal 2016-2017 el fondo asignado para el TDR fue de \$800,000 conforme a la ley. Sin embargo, ese dinero no era depositado por el Departamento de Hacienda mensualmente como el resto del presupuesto asignado. No obstante, de los expedientes no se desprende que para ese año fiscal la Corporación haya hecho alguna gestión para reclamar la cantidad del fondo. Aún con la falta de los fondos, se oficializaron contratos a un sinnúmero de actores, libretistas, musicalizadores, entre otros, con vigencia de un (1) año, desde el 1 de julio 2016 hasta el 30 de junio 2017. Se comprometieron ingresos propios aún no recibidos en la Corporación para pagar estas obligaciones. Estos ingresos propios debieron ser utilizados para sufragar otros gastos operacionales esenciales no cubiertos por el Fondo General. Históricamente, el pago de este fondo se recibía después que el año fiscal culminaba. Para poder cumplir con las obligaciones contractuales y compromisos del Taller Dramático de Radio, la Corporación tenía que pagar de sus ingresos propios o por medio de préstamos a la asignación especial del Taller Dramático de Televisión Lucy Boscana. En enero de 2017, encontró que la Corporación estaba altamente comprometida en obligaciones tanto contractuales, y demás gastos relacionados al Taller. El balance de ese fondo para esa fecha era -\$393,900.20. Para mitigar esa situación y cumplir con las obligaciones contractuales heredadas tuvo que implementar medidas de ajustes en los gastos de la Corporación y hacer gestiones para la reclamación de los fondos en el Departamento de Hacienda. Se logró ahorros en los servicios a suplidores y que los fondos fueran depositados en 4 pagos de \$200,000 para el último trimestre del año fiscal 2017, no después de finalizado el mismo como en años anteriores.

Mencionó que, la Corporación hizo una transferencia de Fondos de la Asignación Especial del Fondo Restringido del Taller dramático de televisión Lucy Boscana, por la cantidad de \$400,000 el 9 de noviembre de 2016. Esa transacción fue aprobada por la Junta de Directores y consta mediante certificación emitida y firmada por el Presidente de la

<sup>18</sup> Le presentó el proyecto a la Sra. Loida Oliveras, Coordinadora del Programa de Protección y Defensa de los Derechos de las Personas con Lesión Cerebral Traumática (PATBI) y el Sr. Héctor Meléndez, Delegado Comprador y están trabajando juntos para conseguir los fondos necesarios para que el proyecto pudiese continuar.

Junta para esa fecha, el Sr. Braulio Castillo. Dos (2) meses después, en enero 2017, encontró que los Contratos del Taller tenían vigencia hasta el 30 de junio de 2017 y el Presupuesto de la Corporación estaba comprometido casi en su totalidad. Ante ese panorama, tenía dos (2) opciones: 1. Cancelar el Taller Dramático de Radio y asignar los últimos dos (2) pagos recibidos de \$200,000 para pagar el préstamo que la Corporación hizo con la Asignación Especial del Taller dramático de Televisión Lucy Boscana; y 2. Continuar el Taller Dramático de Radio y pagar la deuda incurrida por la Corporación en el año fiscal 2017-2018. Decidió continuar el TDR porque se determinó que financieramente el Taller Dramático de Televisión no se vería afectado y no necesitaba el dinero para operar con prontitud. En el caso del TDT era lo contrario.

Los fondos asignados para el año fiscal 2016-2017 se distribuyeron entre los siguientes gastos:

Servicios Profesionales:

Actores Talentos	\$562,899.25	70%
Asist. de Producción Coordinador	\$29,500.00	4%
Libretistas	\$45,270.00	6%
Musicalizador	\$27,370.00	3%
Productores	\$95,476.20	12%
Técnicos	\$11,080.32	1%

Total de Servicios Profesionales                      **\$771,595.77**

Otros gastos:

Equipo/ Gastos Administrativos	\$28,404.23	
--------------------------------	-------------	--

Total de Otros Gastos                      **\$28,404.23**

**Total de Gastos del TDR                      \$800,000.00                      100%**

Destacó que, al cierre del año fiscal 2018, el gasto del Taller Dramático de Radio fue de \$699,438.04 distribuidos como sigue:

Servicios Profesionales:

Servicio Prestado	Gasto	Por ciento (%)
Actores /Talentos	\$143,231.88	18%

Asistente de Producción/ Coordinador	\$5,962.50	7%
Libretistas	\$25,038.00	3%
Musicalizador	\$10,618.00	1%
Productores	\$30,987.66	4%
Técnicos	\$3,600.00	4%

Total de Servicios Profesionales                      \$219,438.04                      27%

Otros Gastos Relacionados:

Concepto	Gasto	Por Ciento %
Equipo/Gastos Administrativos	\$80,000.00	10%
Transferencia al Fondo Lucy Boscana Noviembre 2016	\$400,000 <sup>19</sup>	50%

Total de Otros Gastos                      \$480,000.00

Total de Gastos del TDR                      \$699,438.04

Balance Disponible                      \$100,561.96

*MPA*

Expresó, además, que en el año fiscal 2017-2018, le fue asignada la cantidad de \$800,000 nuevamente. Realizó gestiones con el Departamento de Hacienda para indagar cuando estarían disponibles los fondos, y para no interrumpir el taller, tomó las siguientes medidas financieras: 1. Identificó ingresos propios no comprometidos. La cantidad identificada garantizaba la permanencia del taller del 1 de julio al 30 de septiembre de 2017.

2. Procedió a formalizar los contratos con un ajuste de un 10%, conforme a la Orden Ejecutiva 2017-001. Este ajuste se aplicó a todos los contratistas de la Corporación. Se hicieron los contratos con una vigencia desde el 1 de julio hasta el 30 de septiembre de 2017. Señaló que, la implementación de hacer los contratos con una vigencia de tres (3) meses fue extensiva a los contratos relacionados al personal que labora tanto en los demás programas de radio como de televisión, para no comprometer ingresos que no le habían llegado y no fomentar expectativas de empleo a largo plazo al personal que labora por contrato.

<sup>19</sup> Indicó que, la transferencia de \$400,000 se utilizó para pagarles a los actores y talentos, asistentes de producción, libretistas, musicalizador, productores, y técnicos. Por lo que, no se canceló el TDR en el año 2016-2017 debido a ese préstamo.

Finalmente, indicó que, el Taller Dramático de Radio continuó operando hasta el paso del huracán María. La Corporación sufrió una baja significativa en sus ingresos propios y tuvo que asumir un gasto extraordinario ante los daños causados por el huracán. Tuvo que cancelar todos los programas de televisión y radio, excepto aquellos que fueran relacionados a la emergencia. El Taller Dramático de Radio no fue la excepción, la Corporación no pudo seguir sustentando el taller con sus ingresos propios. No obstante, honró los contratos hasta su vigencia.<sup>20</sup> Los servicios del Taller quedaron interrumpidos desde el 1 de octubre de 2017 al 28 de febrero de 2018. No fue hasta el 14 de febrero de 2018 que el Departamento de Hacienda depositó la suma total de \$800,000.00 correspondiente al Fondo Especial del Taller. Por consiguiente, el mismo comenzó nuevamente del 1ro. de marzo hasta el 30 de junio de 2018.

Durante la Vista Ejecutiva se le solicitó a la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública, evidencia de los ajustes del Presupuesto del Taller Dramático de Radio en este año fiscal. Mediante correo electrónico, la Corporación suministró la siguiente información:

#### Aportación al FEE contabilizado

Nombre Agencia	Fondo	Agencia	Asignación	AF	AF 2019 Apr	Desde	Hasta
WRA Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública	793	1960000	779	2019	800,000	2018/07/01	2019/06/30

#### Aportación IP contabilizado

Corporación de Puerto Rico para la	000	1960000	000	2019	2,301,000	2018/07/01	2019/06/30	Ley 216-1995
------------------------------------	-----	---------	-----	------	-----------	------------	------------	--------------

<sup>20</sup> Hasta el 30 de septiembre de 2017.

Difusión Pública								
------------------	--	--	--	--	--	--	--	--

## RECOMENDACIONES Y CONCLUSIONES

La Comisión informante, luego de evaluar los comentarios de las agencias concernidas, y del análisis realizado, expone que el Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM de las Emisoras de la Corporación de Puerto Rico para la Difusión Pública de Puerto Rico (en adelante, Fondo Especial del Taller Dramático de Radio AM) fue creado mediante la Ley 146-2011, con el único propósito de promover, planificar y coordinar la producción de programas culturales, de contenido histórico, novelas, musicales, comedia, miniseries y unitarios radiales con la participación de artistas locales. La Ley 146, *supra*, establece un Fondo Especial por la cantidad de ochocientos mil (800,000) dólares anuales provenientes de los recaudos por concepto del arbitrio sobre los cigarrillos establecido en la Sección 3020.05 de la Ley 1-2011, conocida como "Código de Rentas Internas para un Nuevo Puerto Rico", por lo que, proviene del Fondo General.<sup>21</sup> De acuerdo a la información provista por la Oficina de Gerencia y Presupuesto, el presupuesto se construye basado en los estimados de ingresos, y los recursos fiscales para el presupuesto recomendado para determinado año fiscal, estos se distribuyen conforme a las necesidades y prioridades del Programa de Gobierno de cada año determinado. Las recomendaciones presupuestarias están basadas en la realidad fiscal existente. Además, señaló que, el presupuesto aprobado en el año fiscal 2018-2019 fue ajustado y redistribuido por la Junta de Supervisión y Administración Financiera, de conformidad con la Ley de Supervisión, Administración, y Estabilidad Económica de Puerto Rico ("Puerto Rico Oversight, Management and Economic Stability Act of 2016", conocida como "PROMESA", por sus siglas en inglés). Recordó que, como política pública de esta Administración, se han decretado varias medidas sobre disciplina fiscal y reestructuración económica, con el fin de ajustar el gasto público y atender las obligaciones gubernamentales, en especial la prestación de servicios esenciales para garantizar la salud, seguridad y el bienestar de la ciudadanía.

OGP ha reiterado de forma consistente, el no favorecer las asignaciones recurrentes y sin año fiscal determinado, debido a que éstas le imponen una carga adicional al Fondo General sobre los presupuestos de los próximos años fiscales, sin considerar los recaudos del Departamento de Hacienda y las prioridades que establezca el Ejecutivo para cada año fiscal.

<sup>21</sup> Es un fondo especial en virtud de su ley creadora.

Por otra parte, el Departamento de Hacienda, indicó, que ha cumplido con su deber de realizar los desembolsos correspondientes, por lo que, no había desembolsos pendientes de realizar, y que, para realizar las transferencias, es necesario hacer la conciliación de los recaudos de los arbitrios de los cigarrillos para así emitir la directriz de la transferencia de los fondos. No obstante, advirtió, que las transferencias anuales han sido siempre durante el segundo semestre del año fiscal, debido a que es necesario realizar el ajuste de conciliación de los arbitrios previo a identificar los fondos a transferirse.

Reconociendo la importancia de este Taller, donde el pueblo de Puerto Rico, puede disfrutar del talento de los artistas del patio, ésta Comisión continuará con el estudio de la medida, y así descargar cabalmente su responsabilidad.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, rinde su Segundo Informe Parcial sobre la R. del S. 549.

Respetuosamente sometido,

  
Migdalia Padilla Alvelo  
Presidenta  
Comisión de Hacienda

**ORIGINAL**

RECIBIDO FEB 20 19 AM 10:08  
TRIBUTOS Y RECORDS SENADO P.R.

**GOBIERNO DE PUERTO RICO**

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

20 de febrero de 2019

**Informe sobre la R. del S. 911**

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Asuntos Internos, previa consideración, recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 911, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

La R. del S. 911 propone realizar una investigación abarcadora sobre la situación que afecta a los diversos profesionales de la salud a los fines de identificar alternativas y establecer estrategias que les incentiven a permanecer brindando sus servicios en Puerto Rico.

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

Por lo antes expuesto, la Comisión de Asuntos Internos del Senado de Puerto Rico recomienda la aprobación de la Resolución del Senado 911, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,

  
Larry Seilhamer Rodríguez  
Presidente  
Comisión de Asuntos Internos

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

4<sup>ta</sup>. Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**R. del S. 911**

29 de octubre de 2018

Presentado por el señor Muñiz Cortés

*Referido a la Comisión de Asuntos Internos*

**RESOLUCIÓN**

Para ordenar a la Comisión de Salud *del Senado de Puerto Rico* realizar una investigación abarcadora sobre la situación que afecta a los diversos profesionales de la salud a los fines de identificar alternativas y establecer estrategias que les incentiven a permanecer brindando sus servicios en Puerto Rico.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La salud de los puertorriqueños, más que una de noble aspiración de nuestro pueblo, debe ser una realidad perceptible, asequible y disponible a través de todo el archipiélago borincano. Tan es así que en la Constitución de Puerto Rico aludimos al tema de la salud en varios artículos y secciones.

Ya no es un secreto a voces la grave situación que enfrenta Puerto Rico en el área de salud. Se ha convertido en un grito de desesperación que se escucha por doquier. Es el grito de los médicos que se quejan de un sistema que les oprime, que los asfixia, que los empuja a irse del terruño; es el grito de las enfermeras y enfermeros que claman por un salario digno y mejores condiciones de trabajo; es el alarido de nuestros tecnólogos médicos a quienes se les hace difícil operar sus laboratorios y es el clamor producto del



sufrimiento de tantos pacientes que han perdido sus médicos, que no consiguen ya a sus especialistas o tienen que esperar meses para ser operados y paliar su dolor.

Desde hace varios años, conocemos los resultados de la encuesta del Colegio de Médicos que indicaban las principales razones para el éxodo marcado de los médicos y cito: “la primera y la principal razón es una notable y, en algunos casos, abismal diferencia en los pagos por sus servicios. La segunda causa es la dramática diferencia en el tiempo y forma en que los médicos reciben sus pagos, además de lo difícil que resulta ejercer la profesión en un ambiente donde el médico se ha convertido en un obrero de la salud, donde sus criterios, educación y estudios no son ni remotamente los que guían sus decisiones y donde los criterios de terceros les son impuestos por el Estado en forma unilateral. Y, finalmente, hay que señalar el deterioro general de la calidad de vida en la isla, principalmente para los médicos que están en vías de desarrollar una familia.” (Dr. Ibarra, Galenus 34, Revista para los médicos de Puerto Rico, 2015)

Desde hace varios años las estadísticas nos advierten que la fuga de profesionales de la salud, lejos de detenerse, aumenta. La situación del éxodo de médicos es alarmante. Solamente en Puerto Rico hay tres neurocirujanos, de 2006 al 2016, mientras la población en general se achicó en un 9%, la clase médica se redujo en un 36%; hay municipios donde apenas existen tan solo dos médicos, y e *en* algunos *municipios*, ninguno. Hace apenas una semana, un canal local de televisión reportaba que las áreas más desprovistas de servicios de salud por la falta de médicos y otros profesionales son la *región* Este y Oeste.

Una situación similar sucede con nuestras enfermeras. Se van de Puerto Rico debido al exceso de trabajo, bajos salarios y pocos incentivos.<sup>1</sup> Se estima que desde los huracanes Irma y María, en Puerto Rico han cerrado sobre 200 laboratorios. A esto *se añade* la precaria situación presupuestaria que confronta la reforma de salud que, aunque ha recibido un alivio temporal debido a la asignación de fondos federales, se proyecta que para el 2019, colapse el sistema.

---

<sup>1</sup> Fuga de médicos que no termina, José Javier Pérez, El Nuevo Día, 26 de 2017, <https://www.elnuevodia.com/noticias/locales/nota/fugademedicosquenotermina-2377272/>

*JMS.*

Con respecto al problema de la salud en Puerto Rico ya es tiempo de pasar de la estadística a la estrategia; del ver al actuar, de una resignación que nos anestesia a un espíritu de resiliencia que nos haga capaces de superar toda esta adversidad que pinta del color del pesimismo la salud de nuestro pueblo.

Esta Asamblea Legislativa aprobó la Ley 14 de 2017 que establece una tasa fija de contribución sobre ingresos de 4% sobre todos los ingresos generados por el profesional médico como consecuencia del desempeño de su práctica médica por un término de quince (15) años, con la opción de extenderse por quince (15) años adicionales si el médico demuestra que a través de todo su período de exención cumplió con los requisitos o condiciones establecidas y que la extensión redundará en los mejores intereses económicos y sociales del pueblo.

Sabemos que esta legislación mitiga el problema, pero no lo resuelve en su totalidad. Es por ello, que el Senado de Puerto Rico, fiel al mandato constitucional que le impone la Sección 18 *que señala* "Nada de lo contenido en esta sección menoscabará la facultad de la Asamblea Legislativa de aprobar leyes para casos de grave emergencia cuando estén claramente en peligro la salud o la seguridad ~~públicas~~ *pública*, o los servicios públicos esenciales", y a la Sección 19, *que establece* "...Tampoco se entenderá como restrictiva de la facultad de la Asamblea Legislativa para aprobar leyes en protección de la vida, la salud y el bienestar del pueblo", en su Carta de Derechos (Art. II), se dispone a atender la situación que afecta a los diversos profesionales de la salud a los fines de identificar alternativas y establecer estrategias que les incentiven a permanecer brindando sus servicios en Puerto Rico de una manera justa y digna.

#### **RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:**

- 1 Sección 1.- Se ordena a la Comisión de Salud del Senado de Puerto Rico realizar
- 2 una investigación abarcadora sobre la situación que afecta a los diversos profesionales
- 3 de la salud tales como médicos especialistas, internistas, generalistas, tecnólogos



4 médicos, personal de enfermería, entre otros, a los fines de identificar alternativas y  
5 establecer estrategias que les incentiven a permanecer brindando sus servicios en  
6 Puerto Rico.

7 Sección 2.- La Comisión ~~de deberá rendir~~ rendirá un informe con sus hallazgos,  
8 conclusiones y recomendaciones dentro de ~~un plazo no mayor de~~ ciento ochenta (180)  
9 días ~~luego de ser aprobada~~ después de la aprobación de esta Resolución.

10 Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su  
11 aprobación.

*AMS.*

ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va.</sup> Asamblea  
Legislativa

5<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

7 de febrero de 2019

Informe Positivo sobre la

R. C. de la C. 135

AL SENADO DE PUERTO RICO

 La Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación de la **Resolución Conjunta de la Cámara 135**, con las enmiendas sugeridas en el entrillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución Conjunta de la Cámara 135, tiene como propósito ordenar a la Compañía de Turismo de Puerto Rico, y al Municipio de San Juan a crear un plan para el desarrollo del turismo deportivo en la Laguna de Condado, Condado, Miramar, el área marítima del Distrito de Convenciones de Puerto Rico y la Isleta de San Juan, con el fin de atraer turistas con intereses en diversos deportes, aportar al desarrollo económico de la zona y crear alternativas de disfrute para la ciudadanía; y para otros fines relacionados.

## ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico; en adelante Comisión, como parte de la evaluación de la Resolución Conjunta de la Cámara 135, solicitó memoriales explicativos a la **Compañía de Turismo de Puerto Rico** y al **Municipio de San Juan**. Al momento de la redacción del presente informe, el Municipio de San Juan no había remitido su memorial explicativo.

*JAP*  
La Compañía de Turismo de Puerto Rico, en adelante Compañía, expresó en su memorial que su agencia es la corporación pública que posee todos aquellos poderes y facultades necesarias para estimular, fomentar, promover y velar por el desarrollo de la industria turística de Puerto Rico. Estos poderes le fueron conferidos por la Ley Núm. 10 de 18 de junio de 1970, según enmendada, conocida como la “Ley de la Compañía de Turismo de Puerto Rico”.

Menciona que como partes de sus esfuerzos dirigidos a maximizar el destino turístico, se crea la Ley Núm. 280-2008, según enmendada, conocida como la “Ley de Turismo Deportivo”. Destaca, que dentro de las responsabilidades de la Ley Núm. 280 se encuentran las siguientes:

1. Establecer la política pública sobre el deporte como segmento de inversión económica y proyección de la Isla como destino.
2. Preparar el plan estratégico para el ejercicio de aquellas manifestaciones de turismo deportivo con potencial para atraer beneficios económicos y de promoción para la Isla.

3. Promover el desarrollo de la infraestructura, así como de instalaciones idóneas para la celebración de los diferentes eventos deportivos locales e internacionales.
4. Crear un inventario de la infraestructura deportiva existente y promoverla para la celebración de eventos deportivos provenientes del exterior.
5. Evaluar recomendaciones de inversión mediante apoyo económico a diversidad de eventos deportivos.

 Reconociendo la importancia de la inversión en eventos que promuevan el turismo deportivo, la Compañía ha sido auspiciadora de eventos como: el "Puerto Rico Tip Off", juego entre Universidades Norteamericanas; "Divas Marathon"; la Serie del Caribe de béisbol y juegos de Grandes Ligas; el "Ironman"; el "Puerto Rico Open Golf"; el "Rip Curl Pro Puerto Rico" y el "Corona Extra Pro Surf".

Afirma el compromiso de la Compañía con impulsar al máximo el potencial del turismo como pieza clave en el desarrollo económico de Puerto Rico. Por lo que actualmente, su agencia se encuentra implementando nuevas y modernas estrategias para lograr que Puerto Rico se posicione como un destino competitivo a nivel mundial.

La Compañía entiende que una planificación integral, que considere las áreas, actividades y segmentos prioritarios, es clave para apostar a un crecimiento real de este sector. No obstante, recientemente han comenzado a desarrollar un plan integrado de turismo deportivo, junto al Departamento de Recreación y Deportes, que pueda brindar continuidad y capitalizar en este nicho de gran potencial económico para la Isla.

Es por tal motivo, que luego de analizar la presente medida, la Comisión de Turismo y Cultura, entiende necesario realizar algunas enmiendas a la misma, a los fines de incluir al Departamento de Recreación y Deportes, quien junto a la Compañía de Turismo de Puerto Rico deberán realizar un plan para el desarrollo del turismo deportivo en la Laguna de Condado, Condado, Miramar, el área marítima del Distrito de Convenciones de Puerto Rico y la Isleta de San Juan, que cumpla con los parámetros del Plan Integrado de Turismo Deportivo y que incluya el atraer turistas con intereses en diversos deportes, aportar al desarrollo económico de la zona y crear alternativas de disfrute para la ciudadanía.

### CONCLUSIÓN

A tenor con lo anteriormente expuesto, la Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la **Resolución Conjunta de la Cámara 135**, recomienda a este Alto Cuerpo la **aprobación** de esta medida, con las enmiendas sugeridas en el entirillado electrónico que se acompaña.

Respetuosamente sometido,



José O. Pérez Rosa  
Presidente

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)  
(20 DE JUNIO DE 2018)

---

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va. Asamblea  
Legislativa

1ra. Sesión  
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. C. de la C. 135

20 DE MARZO DE 2017

Presentada por el representante *Charbonier Chinaea*

Referida a las Comisiones de Turismo y Bienestar Social; y de Desarrollo de la Ciudad  
Capital y Asuntos de la Juventud

RESOLUCIÓN CONJUNTA

 Para ordenar a la Compañía de Turismo de Puerto Rico, y al ~~Municipio de San Juan~~ Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico a crear un plan para el desarrollo del turismo deportivo en la Laguna de Condado, Condado, Miramar, el área marítima del Distrito de Convenciones de Puerto Rico y la Isleta de San Juan, que cumpla con los parámetros del Plan Integrado de Turismo Deportivo y que incluya con el fin de el atraer turistas con intereses en diversos deportes, aportar al desarrollo económico de la zona y crear alternativas de disfrute para la ciudadanía; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Cada día son más las alternativas viables para lograr el despunte económico y social de una región. Esto se debe en parte a los adelantos tecnológicos y a la cada vez más evidente globalización que tiende puentes de comunicación e integración entre países, modelos económicos, culturas y sociedades. Dentro de todas esas alternativas existentes, el turismo ha logrado despuntar como uno de los campos fértiles para lograr desarrollo económico, revitalización de regiones y la proyección mundial de la zona como centro cultural y social. La explotación de los recursos naturales, la herencia cultural, la gastronomía y localidad son factores que aventajan a este sector de la economía y son muchos los países que apuestan a su desarrollo como mecanismo económico principal.

Dentro de toda la variedad de elementos que pudieran hacer a una determinada zona atractiva para los extranjeros, se encuentra el reciente y novato turismo deportivo. Este es aquel en el que el motivo principal del viaje es la práctica de actividades deportivas en ambientes naturales o la visita a un país o una ciudad para presenciar una competición o evento relacionado con el deporte. El turismo deportivo es uno de los sectores de más rápido y mayor crecimiento dentro de la industria turística y ha totalizado alrededor de 7.8 billones de dólares.<sup>1</sup> Por esta razón, son cada vez más las ciudades que se disputan importantes eventos de calibre mundial, como lo son las Olimpiadas, Mundiales de Fútbol, Mundiales de Atletismo, Maratones, Trials, eventos por invitación, entre otros. El fin último de estos eventos es realzar el perfil de la ciudad como una apta para el turismo y capaz de desarrollar el evento y atraer más visitantes e inyección económica a la región.

Los eventos componentes del turismo deportivo traen consigo otras ventajas para la ciudad, tales como un incremento en la capacidad de los hoteles, crecimiento de pequeños negocios con ventas al por menor y el desarrollo de restaurantes y lugares de corte gastronómico. La industria de la transportación también se ve beneficiada, así como el flujo de pasajeros en los puertos de entrada y salida. Por esta razón, el deporte y el turismo son una alianza que beneficia a la economía global y ha sido un elemento primordial para planificadores y economistas que, conjunto con una política pública gubernamental, logran regenerar las economías locales.

San Juan es una ciudad con mucho potencial para el desarrollo y la inversión. El renglón del turismo se encuentra en un punto de regeneración con la apertura de hoteles, locales y la llegada de millones de turistas a nuestras costas. Sin embargo, en lo relacionado al turismo deportivo, nos encontramos en desventaja con otros lugares que celebran y auspician eventos deportivos de corte mundial como Bahamas, Hawaii, los Estados Unidos continentales y la región europea donde este renglón constituye uno de los elementos de inyección económica para cada zona y el crecimiento local de las ciudades. Recientemente se ha visto un incremento en los eventos deportivos de corte internacional celebrados en la Ciudad Capital, San Juan, tales como el World Best 10K y el Iron Man 7.3. Sin embargo, es necesaria la planificación de más eventos de este tipo que proyecten a la Isla como un destino turístico deportivo y familiar.

Es de conocimiento general que, bajo la nueva administración, la Compañía de Turismo de Puerto Rico ~~ha estado llevando a cabo conversaciones~~ junto al Departamento de Recreación y Deportes han estado elaborando un plan integrado para lograr despuntar el turismo deportivo como alternativa económica y cultural en la región. No obstante, no

---

<sup>1</sup> National Association of Sports Commissions, Report on the Sports Travel Industry, 2011.

se ha presentado oficialmente un plan que contenga las propuestas de la compañía y las proyecciones y beneficios que enmarcan este tipo de actividades. Por tanto, y con el fin de lograr encaminar las opciones reales para un desarrollo económico tomando como protagonista el turismo deportivo, es menester de esta Asamblea Legislativa ordenar a la Compañía de Turismo de Puerto Rico en conjunto con el Departamento de Recreación y Deportes a llevar a confeccionar un plan para el desarrollo del turismo deportivo en la Laguna de Condado, Condado, Miramar, el área marítima del Distrito de Convenciones de Puerto Rico y la Isleta de San Juan, que cumpla con los parámetros del Plan Integrado de Turismo Deportivo. Estas zonas cuentan con la infraestructura hotelera, la oferta gastronómica y la topografía idónea para albergar cualquier competición deportiva y forma parte esencial de la economía de Puerto Rico. Con este plan se estaría proyectando una inyección económica necesaria para nuestra economía y, como elemento alterno, se estaría proveyendo a la ciudadanía local de mejores opciones recreativas y de integración social, además de proyectar a la Isla como un destino turístico variado y de primer orden.

RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1           Sección 1.-Se ordena a la Compañía de Turismo de Puerto Rico en conjunto con el  
 2           Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico ~~el Municipio de San Juan~~  
 3           y otras agencias públicas o entidades privadas, a crear un plan para el desarrollo del  
 4           turismo deportivo en la Laguna de Condado, Condado, el área marítima del Distrito de  
 5           Convenciones de Puerto Rico y la Isleta de San Juan, que cumpla con los parámetros del  
 6           Plan Integrado de Turismo Deportivo y que incluya ~~con el fin de~~ el atraer turistas con  
 7           intereses en diversos deportes, aportar al desarrollo económico de la zona y crear  
 8           alternativas de disfrute para la ciudadanía.

9           Sección 2.-La Compañía de Turismo de Puerto Rico en conjunto con el ~~Municipio~~  
 10           ~~de San Juan~~ Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico llevarán a  
 11           cabo las reuniones que estime necesarias para lograr diseñar los planes de acción  
 12           necesarios para cumplir con lo ordenado en la presente legislación.

1           Sección 3.-La Compañía de Turismo de Puerto Rico en conjunto con el ~~Municipio~~  
2 ~~de San Juan~~ Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico deberán  
3 integrar en su plan, pero sin limitarse a, deportes acuáticos, extremos, fondismo, entre  
4 otros. De igual forma, integrará al sector hotelero, gastronómico y otros entes  
5 relacionados a la industria turística en el plan que se confeccione.

6           Sección 4.-Se autoriza a la Compañía de Turismo de Puerto Rico en conjunto con  
7 el ~~Municipio de San Juan~~ Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico  
8 a realizar las alianzas necesarias con cualquier departamento, agencia o corporación del  
9 Gobierno de Puerto Rico, o con entidades privadas, para el desarrollo de los propósitos  
10 de esta Resolución Conjunta. También queda autorizado a realizar las alianzas que  
11 estime necesarias con el sector privado, inversión extranjera, acuerdos estatales con  
12 otros estados, entre otros relacionados, para lograr adelantar los fines de la presente  
13 medida.

14           Sección 5.-La Compañía de Turismo de Puerto Rico en conjunto con el ~~Municipio~~  
15 ~~de San Juan~~ Departamento de Recreación y Deportes del Gobierno de Puerto Rico remitirán a  
16 las Secretarías de las Cámaras Legislativas un primer informe sobre las gestiones  
17 pertinentes realizadas para cumplir con lo aquí ordenado, dentro de los primeros ciento  
18 ochenta (180) días, luego de aprobada esta Resolución Conjunta. Posteriormente,  
19 remitirán informes trimestrales a ambas Secretarías, hasta en tanto y en cuanto, esté  
20 finalizado el plan de desarrollo del turismo deportivo según ordenado en la Sección 1  
21 de la presente legislación.

1 Sección 6.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después

*NR* 2 de su aprobación.