

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

## SENADO

18va Asamblea  
Legislativa

6ta Sesión  
Ordinaria



### CALENDARIO DE ÓRDENES ESPECIALES DEL DÍA MARTES, 29 DE OCTUBRE DE 2019

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<b>P. DEL S. 1346</b>  (Por el señor Laureano Correa)	<b>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</b>  (Con enmiendas en la Exposición de Motivos, en el Decrétase y en el Título)	Para enmendar el inciso (b) del Artículo <u>los Artículos 74, 75 y 77</u> de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como “Ley de Servicio Público de Puerto Rico”, a los fines de <u>aumentar la facultad reguladora del NTSP; incluir la identificación del usuario de las Empresas de Red de Transporte (ERT); y</u> eliminar el uso de efectivo como alternativa de pago en las Empresas de Red de Transporte (ERT); y para otros fines relacionados.
<b>R. C. DEL S. 226</b>  (Por el señor Martínez Santiago)	<b>INNOVACIÓN, TELECOMUNICACIONES, URBANISMO E INFRAESTRUCTURA</b>  (Sin enmiendas)	Para ordenar a la Autoridad de Carreteras y Transportación que implemente las medidas de seguridad necesarias para mitigar los desprendimientos de terreno y corrija las fallas en la vía de rodaje en las siguientes Carreteras Estatales: PR-134 km 17.56; PR-487 km 8.70; PR-488 km 10.80; y PR-635 km 10.72-12.50, en la jurisdicción del Municipio de Hatillo.
<b>R. C. DEL S. 417</b>  (Por el señor Seilhamer Rodríguez)	<b>ESPECIAL DE ASUNTOS DE ENERGÍA</b>  (Con enmiendas en el Resuélvase)	Para ordenar a la Junta Reglamentadora de Servicio Público de Puerto Rico a realizar un informe abarcador sobre todo lo relacionado a los vehículos eléctricos en Puerto Rico, con el fin de promover y facilitar su uso en la Isla; y para otros fines relacionados.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<b>R. DEL S. 48</b>  (Por el señor Laureano Correa; Coautor el señor Dalmau Santiago)	<b>INNOVACIÓN,            TELECOMUNICACIONES,            URBANISMO E            INFRAESTRUCTURA</b>  (Informe Final)	Para ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación para identificar porque no está en función la apertura de la rampa en dirección a Juncos del conector 9030, intersección Carretera PR 30, en el Barrio Mamey del Municipio de Gurabo.
<b>R. DEL S. 162</b>  (Por el señor Torres Torres)	<b>INNOVACIÓN,            TELECOMUNICACIONES, URBANISMO            E INFRAESTRUCTURA; Y DE            HACIENDA</b>  (Informe Final)	Para ordenar a las Comisiones de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura; y de Hacienda del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva para conocer si el Departamento de Transportación y Obras Públicas, y el Departamento de Hacienda están cumpliendo con lo dispuesto en los incisos (s) y (t) del Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según emendada, conocida como “Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico”, y determinar cuán eficiente y efectivo ha sido el sistema de notificación de balances de multas al conductor y evaluar si se estableció el mecanismo adecuado de plan de pago de multas.
<b>R. DEL S. 217</b>  (Por la señora Vázquez Nieves)	<b>INNOVACIÓN,            TELECOMUNICACIONES,            URBANISMO E            INFRAESTRUCTURA</b>  (Informe Final)	Para ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico realizar, una investigación sobre los desagües pluviales instalados en la Carretera Estatal PR-2, Km. 84.70, Bo. Carrizales, Hatillo, Puerto Rico, del proyecto realizado por Plaza Del Mar Shopping Center, caso número 2012-094607-REC-68889.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
<b>R. DEL S. 467</b>  (Por los señores Rivera Schatz, Laureano Correa y Ríos Santiago; Coautores los señores Vargas Vidot, Neumann Zayas, Bhatia Gautier, Tirado Rivera, Pereira Castillo y Torres Torres)	<b>INNOVACIÓN,            TELECOMUNICACIONES,            URBANISMO E            INFRAESTRUCTURA</b>  (Informe Final)	Para ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación exhaustiva del cumplimiento con los códigos y estándares de construcción de todo el sistema de telecomunicaciones en Puerto Rico.
<b>R. DEL S. 471</b>  (Por el señor Ríos Santiago)	<b>INNOVACIÓN,            TELECOMUNICACIONES,            URBANISMO E            INFRAESTRUCTURA</b>  (Informe Final)	Para ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre los requisitos de construcción de viviendas nuevas, con el propósito de corroborar si las mismas son aptas y seguras ante el paso de algún huracán de categoría mayor por Puerto Rico; si es necesario enmendar los códigos de construcción vigentes.
<b>R. DEL S. 527</b>  (Por el señor Rodríguez Mateo)	<b>SALUD AMBIENTAL Y            RECURSOS NATURALES</b>  (Cuadragésimo Octavo 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.

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
P. DE LA C. 1693	TURISMO Y CULTURA	<p>Para <u>enmendar el Artículo 1</u>, añadir unos Artículos 3 y 4, y reenumerar el actual Artículo 3, como 5, en la Ley <u>Núm. 70-2001</u>, mediante la cual se dispuso para que el Instituto de Cultura Puertorriqueña identificara las estructuras enclavadas en la zona urbana del Municipio de Aibonito, <del>que daten de años anteriores al 1920</del> y que por sus características arquitectónicas, históricas, artísticas y/o culturales, ameriten ser preservadas como legado histórico para futuras generaciones, con el propósito de ordenarle a la antes mencionada entidad gubernamental, a remitirle informes anuales a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico sobre el progreso de la implantación de esta Ley; encomendarle la responsabilidad de someter propuestas ante la Oficina Estatal de Conservación Histórica para obtener fondos que promuevan su cumplimiento; <u>ordenar a la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y Resiliencia, conocida como COR3, remitir al Instituto de Cultura Puertorriqueña el inventario de las estructuras históricas enclavadas en las zonas urbanas; que la Oficina Estatal de Conservación Histórica le dé prioridad a las propuestas del Instituto de Cultura Puertorriqueñas o en su defecto le dé el listado de inventario de estructuras históricas que se han beneficiado por fondos estatales o federales;</u> y para otros fines relacionados.</p>
(Por el representante Claudio Rodríguez)	<p>(Segundo Informe) (Con Enmiendas en la Exposición de Motivos, en el Decrétase y en el Título)</p>	

MEDIDA	COMISIÓN	TÍTULO
R. C. DE LA C. 370	TURISMO Y CULTURA	<p>Para denominar el <del>desvío entre los</del> <u>la carretera PR-778 completa, desde la intersección con la carretera PR-775, hasta su intersección con las carreteras PR-148 y PR-156</u> <del>kilómetros 0 al 3.75 de la Carretera Estatal PR-778</del> del Municipio Autónomo de Comerío, con el nombre de “Desvío Ángel Luis Morales Báez (Wiso)”, en honor a sus aportaciones al ámbito musical y cultural de Puerto Rico; <u>autorizar la instalación de rótulos; autorizar el pareo de fondos;</u> y para otros fines relacionados.</p>
(Por el representante Rivera Ortega)	(Con enmiendas en la Exposición de Motivos, en el Decrétase y en el Título)	

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

**ORIGINAL**

**SENADO DE PUERTO RICO**

**P. del S. 1346**

Informe Positivo

*L* de octubre de 2019

**AL SENADO DE PUERTO RICO**



La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración del Proyecto del Senado 1346, recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación de esta medida con enmiendas.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

La medida, según propuesta por la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura propone enmendar los Artículos 74, 75 y 77 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", a los fines de aumentar la facultad reguladora del NTSP; incluir la identificación del usuario de las Empresas de Red de Transporte (ERT); y eliminar el uso de efectivo como alternativa de pago en las Empresas de Red de Transporte (ERT).

Según se desprende de la exposición de motivos de la medida, en la actualidad, este tipo de empresas se han extendido por diversos países, y Puerto Rico no es la excepción. La facilidad de enlazar al chofer con el usuario y viceversa, ha redundado en beneficio para los usuarios de servicios de transporte y una comodidad acorde con las realidades de los tiempos en los que vivimos. A pesar de sus grandes ventajas, este tipo de servicio novel, al hacer entrada a nuestro mercado, carecía de regulaciones y limitaciones, provocando desconfianza e inseguridad en los usuarios. Incluso, otras jurisdicciones han enfrentado problemas similares, por lo que, sobre la marcha, se ha ido creando legislación a los efectos de regular y reglamentar este tipo de industria de transporte.

Desafortunadamente, en los pasados meses Puerto Rico ha enfrentado una crisis de seguridad con el aumento desmedido de los delitos de tipo "carjacking", siendo los conductores de ERT, uno de los grupos más afectados. La vulnerabilidad a la que se enfrentan estos conductores, debe ser mitigada. Las Empresas de Red de Transporte se han convertido en una alternativa de empleo para miles de puertorriqueños, permitiéndole a muchos salir de las filas de desempleo y a otros, generar ingresos adicionales para atender sus necesidades económicas. Siendo esto así, es nuestro deber y responsabilidad garantizarles a esos miles de socios-conductores, seguridad y tranquilidad.



En aras de fortalecer los mecanismos de control, la presente legislación propone la eliminación de la alternativa de pago en efectivo, así como que los conductores tengan acceso a información del usuario; que puedan saber, de antemano, el tiempo que lleva el usuario registrado en la plataforma de la ERT y su información básica. También, permitirá que los conductores puedan rechazar transportar a un usuario, sin penalidad alguna. Estas medidas de control, sin duda alguna, redundarán en un beneficio para los conductores, dado que de esta manera se le otorga al conductor mayor control sobre el servicio que ha de prestar.

Los servicios ofrecidos por las ERT son una alternativa sumamente eficaz tanto para la generación de empleos, como opción de transporte para los turistas y la ciudadanía en general. La rampante ola criminal que nos acecha nos obliga a buscar alternativas que propendan a que este sistema de negocio pueda continuar operando en Puerto Rico de manera segura. Es nuestra prioridad que todo usuario y todo conductor de una ERT se sienta confiado al utilizar u ofrecer este tipo de servicio.

### ANÁLISIS DE LA MEDIDA

El viernes, 6 de septiembre de 2019, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico celebró una vista pública para atender el Proyecto del Senado 1346. La Comisión contó con la comparecencia de tres conductores de la Compañía Uber: Santiago Aldrich, Xiomara Delgado y Manuel Cuba. También estuvieron presentes el Negociado de Transportación y Otros Servicios Públicos (NTSP), representado por la Presidenta Interina, la Lcda. Iris Guilloty, quien estuvo acompañada del Lcdo. Julio Castellón y el Lcdo. Julio Sepúlveda; y la Compañía Uber, representada por el Sub-Director de Asuntos de Gobierno de Uber para Latinoamérica y el Caribe, el Sr. Asdrúbal Vargas Vázquez y por el Asesor Legal de Uber, Lcdo. Manuel Sosa Báez. Solicitaron ser excusados de la vista: el Departamento de Seguridad Pública y los conductores víctimas de carjacking: Rubyhann Rivera y Daniel Montesino. El Departamento de Seguridad Pública sometió un memorial explicativo, el cual fue considerado en el presente informe.

## CONDUCTORES DE ERT (UBER)

Los conductores tuvieron la oportunidad de dirigirse a los senadores presentes y aprovecharon la oportunidad para narrar sus experiencias como socios-conductores de la ERT Uber. A continuación, resumimos los puntos más sobresalientes de las vivencias compartidas por los deponentes:

- Usuarios registrados para pagar en efectivo que no pagan el servicio.
- Incidentes de violencia como: robo de efectivo, amenaza e intimidación.
- Conductores penalizados por rechazar viajes que entienden sospechosos.
- Usuarios registrados con cuentas de redes sociales, de los cuales no pueden corroborar su identidad.
- Dificultades con el servicio al conductor de Uber cuando enfrentan situaciones que requieren la atención de la empresa.
- Diversas situaciones de seguridad, en las que aprovecharon para abundar cómo habían temido por su vida y la poca o ninguna respuesta de la Empresa ante estos eventos.

La Comisión recogió el sentir y las experiencias de los conductores y aprovechó la oportunidad para atender algunas de sus preocupaciones.

## NEGOCIADO DE TRANSPORTACIÓN Y OTROS SERVICIOS PÚBLICOS (NTSP)

El Negociado, como ente regulador de las ERT, por virtud de la Ley 75-2017, avala la medida y presentó dos recomendaciones, las cuales fueron acogidas por esta Comisión. A estos fines expresaron:

“Es por ello que por la presente apoyamos el PS 1346 para que se prohíba el uso de efectivo en las transacciones de ERT. Aunque entendemos que un porcentaje considerable de la población se verá afectada debido a que no tendrán acceso a este tipo de servicios, entendemos que es una solución inmediata positiva que podrá reducir el número de incidentes violentos con los Conductores ERT.”

Respecto al uso de efectivo, opinaron:

“Es pertinente señalar que tenemos conocimiento que en ninguno de los estados de los Estados Unidos de América este tipo de ERT acepta pagos en efectivo.”

En cuanto al adelanto de pago a los conductores, indicaron que:

“Por otro lado, por la presente apoyamos que se le requiera a las ERT que permitan que sus conductores puedan solicitar un adelanto de efectivo para poder cubrir sus gastos básicos sin tener que esperar más de 24 horas luego de haber ofrecido el servicio. Entendemos que dicha acción es cónsona con las mejores prácticas para que los ciudadanos puedan disponer de un ingreso para la operación segura de sus vehículos.”

Las sugerencias propuestas por el NTSP fueron:

- Que se le muestre a los Conductores ERT la información de recogido y destino del usuario, además del tiempo que el usuario lleva registrado en la plataforma, para así permitirle al Conductor de la ERT determinar si acepta o no ofrecer el servicio, sin penalidad alguna.
- Que se aclara en la Ley 109 de 28 de junio de 1962, que las regulaciones de las ERT no son un listado y que se autorice a la NTSP a regular cualquier otro asunto que no se encuentre contenido en la Ley.

Ambas sugerencias fueron acogidas por esta comisión incluidas en el entirillado electrónico que acompaña el presente informe.

## **UBER**

La empresa de red de transporte, Uber, expresó estar en contra de la medida y a esos efectos indicaron que:

“Primero, entendemos que prohibir actividades legales para detener actividades ilegales es un precedente preocupante. La prioridad debe ser identificar la raíz del problema y atacarla.”

Aprovecharon, a su vez, su exposición, para abundar sobre las medidas que están tomando para garantizar la seguridad de los socios-conductores como: el botón de emergencia, más información del usuario, la antigüedad del usuario en la aplicación, entre otras alternativas que indicaron estar evaluando para poner en práctica.

## **DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD PÚBLICA**

El Departamento, aunque no pudo estar presente en la Vista Pública, sometió oportunamente sus comentarios sobre lo propuesto por la medida ante nuestra consideración. Sobre el particular expresaron:

"Bajo tales parámetros, entendemos que el P. del S. 1346 será de gran ayuda para evitar la ocurrencia de *carjackings*, por cuanto pretende la identificación del usuario, eliminándose la opción del pago en efectivo, supeditándola al pago digital. Además, como se indica en su Exposición de Motivos, en la reglamentación existente en los cincuenta (50) estados de la nación americana, se ha eliminado el uso de la alternativa del pago en efectivo, para que el servicio pueda ser utilizado únicamente por aquellos usuarios debidamente registrados con su tarjeta de crédito o débito. Ello, porque en la actualidad, la banca se ha movido a que las cuentas de cheque tengan tarjetas con logo de tarjeta de crédito por lo que el servicio está accesible a gran parte de nuestra población."



## CONCLUSIÓN

Las ERT son una industria novel que ha ido ganando terreno ampliamente desde su inmersión en el mercado global, y Puerto Rico, no es la excepción. La implementación de este tipo de industria ha requerido que las diferentes jurisdicciones y países, donde han incursionado, creen legislación a los fines de regular su operación, implementación y su funcionabilidad de manera individualizada y en respuesta a la realidad del mercado y su sociedad.

La presente medida buscaba, originalmente, eliminar el uso del efectivo como alternativa de pago para los usuarios de las ERT, en aras de garantizar la seguridad de los conductores y en miras de atemperar la legislación vigente a la legislación existente en los cincuenta (50) estados de la nación americana. Esto, primordialmente, en respuesta a la lamentable alza en los delitos de tipo *carjacking* suscitados recientemente y en los cuales los conductores de este tipo de empresas de transporte, se habían convertido en el objetivo principal.

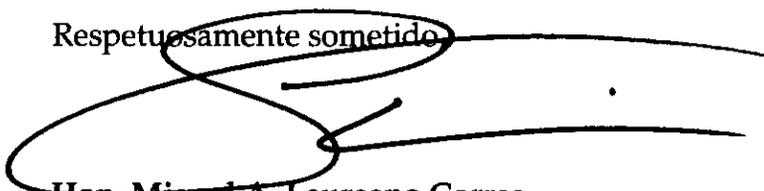
Por su parte, el permitir que los conductores de las ERT soliciten adelanto del pago de los servicios prestados es una alternativa de pago existente y disponible para los conductores de las ERT de otras jurisdicciones, por lo que entendemos que permitir esta opción redundará en beneficio para los conductores que necesiten recibir un adelanto del dinero generado para cubrir sus necesidades, sin tener que optar por aceptar viajes en los cuales les paguen en efectivo.

Como parte del proceso investigativo y de análisis, llevado a cabo por esta Comisión, entendimos menester incluir una serie de enmiendas que propendan a

fortalecer la operación de este tipo de empresas de transporte en Puerto Rico, con el fin ulterior de allegar mecanismos de seguridad que permitan que los usuarios y conductores se sientan confiados al utilizar este tipo de servicio. A estos fines, se enmendó el proyecto presentado para requerir la identificación del usuario y eliminar la penalización de los conductores cuando rechacen a un usuario que le resulte sospechoso.

Por los fundamentos antes expuestos, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura recomienda la aprobación del P. del S. 1346 con las enmiendas incluidas en el entirillado electrónico que acompaña este informe.

Respetuosamente sometido



**Hon. Miguel A. Laureano Correa**  
Presidente  
Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,  
Urbanismo e Infraestructura

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**P. del S. 1346**

22 de agosto de 2019

Presentado por el señor *Laureano Correa*

*Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura*

**LEY**

Para enmendar el inciso (b) del Artículo ~~los~~ Artículos 74, 75 y 77 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", a los fines de aumentar la facultad reguladora del NTSP; incluir la identificación del usuario de las Empresas de Red de Transporte (ERT); y eliminar el uso de efectivo como alternativa de pago en las Empresas de Red de Transporte (ERT); y para otros fines relacionados.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Para el año 2017, esta Asamblea Legislativa tuvo a su bien aprobar la Ley Núm. 75-2017, conocida como "Ley de Transformación de la Comisión de Servicio Público" a los fines de enmendar la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", con el propósito, entre otros, de regular las Empresas de Red de Transporte (ERT). Las ERT, son aquellas empresas que ofrecen servicio de transporte mediante paga, a usuarios que soliciten el servicio a través de una aplicación móvil.

Como surge de la propia exposición de motivos de la Ley 75-2017, este tipo de empresa surgió hace alrededor de cinco (5) años en San Francisco, California y se les conoce como "Transportation Network Company" o "TNC", por sus siglas en inglés (en



español, Empresas de Red de Transporte “ERT”). En la actualidad, este tipo de empresas se han extendido por diversos países, y Puerto Rico no es la excepción. La facilidad de enlazar al chofer con el usuario y viceversa, ha redundado en beneficio para los usuarios de servicios de transporte y una comodidad acorde con las realidades de los tiempos en los que vivimos. A pesar de sus grandes ventajas, este tipo de servicio novel, al hacer entrada a nuestro mercado, carecía de regulaciones y limitaciones, provocando desconfianza e inseguridad en los usuarios. Incluso, otras jurisdicciones han enfrentado problemas similares, por lo que, sobre la marcha, se ha ido creando legislación a los efectos de regular y reglamentar este tipo de industria de transporte. Es por esto que, en 2017, con la aprobación de la Ley 75-2017, se le delegó a la Comisión del Servicio Público el deber de autorizar y emitir licencias para este tipo de servicio y se creó la reglamentación necesaria para introducir estas empresas en el mercado puertorriqueño de manera segura, confiable y organizada.

Desafortunadamente, en los pasados meses, Puerto Rico ha enfrentado una crisis de seguridad con el aumento desmedido de los delitos de tipo “carjacking”, siendo los conductores de ERT, uno de los grupos más afectados. La vulnerabilidad a la que se enfrentan estos conductores, debe ser mitigada. Las Empresas de Red de Transporte se han convertido en una alternativa de empleo para miles de puertorriqueños, permitiéndole a muchos salir de las filas de desempleo y a otros, generar ingresos adicionales para atender sus necesidades económicas. Siendo esto así, es nuestro deber y responsabilidad garantizarles a esos miles de ~~puertorriqueños que salen a ofrecer servicio de transporte~~ socio-conductores, seguridad y tranquilidad.

En aras de fortalecer los mecanismos de control, la presente legislación propone que se incluya la identificación del usuario de las ERT, para que los conductores de ERT puedan identificar, de antemano, a quién le van a ofrecer el servicio. También podrán saber el tiempo que lleva el usuario registrado en la plataforma de la ERT y el conductor podrá rechazar ofrecer el servicio de transporte al usuario, sin penalidad alguna.

A su vez, se faculta al NTSP a regular cualquier otro asunto que no se encuentre contenido en la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según enmendada, conocida como “Ley de Servicio

*Público de Puerto Rico”, con el fin de que se pueda atender con mayor celeridad los asuntos que surjan entre las ERT, sus conductores y sus usuarios.*



Cuando se aprobó la regulación, se permitió el uso de efectivo como alternativa de pago. Este tipo de mecanismo, aunque ha permitido que más usuarios tengan acceso al servicio, no provee mecanismos de seguridad. Aquellos usuarios que utilizan la opción de pagar en efectivo no están registrados con la misma rigurosidad que aquellos que están registrados para pagar con tarjeta de crédito. A su vez, los conductores que aceptan efectivo se exponen a la problemática de que no les paguen por el servicio prestado, que les asalten o que se le apropien ilegalmente del efectivo que poseen. En varias ocasiones, estos robos han desembocado en “carjacking” con la intención de apropiarse del efectivo, que pudieran tener, los conductores.

Por otra parte, como mencionamos anteriormente, este tipo de industria permite que muchas personas sin empleo generen ingresos a través de este tipo de servicio; por lo que entendemos meritorio que se incluya el que puedan solicitar adelanto de efectivo para poder cubrir gastos básicos como gasolina, peaje, alimento, entre otros, sin tener que esperar más de veinticuatro (24) horas luego de haber ofrecido el servicio. Este cambio permitirá mejores condiciones laborales para los conductores de ERT quienes podrán disponer del dinero generado inmediatamente y así, evitamos que se vean en la necesidad de aceptar efectivo para poder sufragar sus gastos inmediatos.

Para esta Asamblea Legislativa es de suma importancia mantenerse a la vanguardia de las alternativas e innovaciones que representa la tecnología y sus avances, en particular si las mismas redundan en beneficios económicos y en la creación de empleos para nuestros ciudadanos. Como bien dijéramos antes, la llegada de las ERT a diferentes jurisdicciones de Estados Unidos y a otros países, ha generado la controversia de la necesidad de crear legislación y regulación para garantizar su sana y segura implementación, por lo que no somos la excepción. Ya han transcurrido dos (2) años desde que contamos con el servicio de las ERT en Puerto Rico de manera regulada, pero la experiencia y la puesta en práctica nos ha permitido observar de cerca los beneficios, los aciertos y los desaciertos. Con miras a lograr que nuestra jurisdicción se equipare a

la reglamentación existente en los cincuenta (50) estados de Estados Unidos, pretendemos que se elimine el uso de la alternativa del pago en efectivo para que el servicio pueda ser utilizado únicamente por aquellos usuarios debidamente registrados con su tarjeta de crédito. En la actualidad, la banca se ha movido a que las cuentas de cheques tengan tarjetas con logo de tarjeta de crédito por lo que el servicio está accesible a gran parte de nuestra población. A su vez, reconocemos la necesidad laboral y económica de muchos puertorriqueños que día a día buscan alternativas para generar ingresos y enfrentar honradamente la necesidad económica, razón por la cual, somos del entendimiento que, permitir que los conductores puedan acceder el dinero generado de manera inmediata permitirá que muchos puedan atender sus necesidades básicas a la vez que continúan generando ingresos con el ofrecimiento de servicios de transporte.

En aras de contar con una regulación de vanguardia, efectiva, segura y útil, esta Asamblea Legislativa entiende pertinente que ~~se elimine el pago en efectivo por los servicios de ERT y que se les permita a los conductores ERT poder acceder el dinero generado por los servicios prestados~~ acojan las sugerencias presentadas para fortalecer la legislación existente y garantizar la seguridad, la tranquilidad y el bienestar de los conductores y usuarios de las ERT.

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

- 1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 74 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de 1962, según
- 2 enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", para que lea como
- 3 sigue:
- 4 "Este Capítulo establece las normas y procedimientos que regirán la prestación
- 5 de servicios que ofrecen las Empresas de Red de Transporte (ERT) en Puerto Rico, así
- 6 como los requisitos para la concesión por la Comisión de autorizaciones y licencias a
- 7 dichas empresas y a los conductores que presten dicho servicio. Ningún municipio
- 8 podrá reglamentar esta actividad económica, en su ámbito operacional.

1 Las disposiciones contenidas en este Capítulo serán aplicables, sin exclusión de  
2 otras personas a quienes pudiera aplicar, a toda persona natural o jurídica que preste  
3 servicios de ERT, al Conductor ERT, a cualquier solicitante para ser una de las  
4 anteriores, y a toda persona o entidad cuyas actuaciones afecten o puedan afectar la  
5 prestación de servicio de transporte que las de una ERT autorizadas autorizada.

6 Se autoriza al NTSP a regular cualquier otro asunto que entienda pertinente y que no  
7 se encuentre contemplado en el presente Capítulo.

8 Sección 2.- Se enmienda el inciso (6) del Artículo 75 de la Ley Núm. 109 de 28 de junio de  
9 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de Puerto Rico", para que  
10 lea como sigue:

11 (a)...

12 (b)...

13 1. ...

14 2. ...

15 3. ...

16 4. ...

17 5. ...

18 6. Acreditar que la aplicación móvil de transporte mediante la red muestra al  
19 usuario una foto del chofer, el modelo del auto que conduce y el número de tablilla  
20 del vehículo de motor utilizado para brindar el servicio, antes de que este aborde el  
21 vehículo. Además, la ERT tendrá que acreditar que la aplicación contiene un registro del  
22 usuario, el cual incluye, sin limitarse a: una foto del usuario, nombre completo, qué método de

1 pago tiene registrado en su cuenta, el lugar de recogido y el destino final del usuario y el  
2 tiempo que lleva registrado el usuario en la aplicación. La ERT deberá acreditar que no  
3 penalizará a ningún conductor por rechazar, negarse a transportar, o cancelar un servicio.

4 Sección 1 3.- Se enmienda el inciso (b) del Artículo 77 de la Ley Núm. 109 de 28  
5 de junio de 1962, según enmendada, conocida como "Ley de Servicio Público de  
6 Puerto Rico", para que lea como sigue:

7 "Artículo 77.- Tarifa, pagos y recibos.

8 (a)...

9 (b) Pagos. La ERT adoptará una política permitiendo pagos ~~en efectivo y~~  
10 mediante tarjeta de crédito o tarjeta de una cuenta débito con logo de tarjeta de crédito o  
11 cualquier otro método de pago electrónico de los existentes en el mercado que incluya el  
12 registro del usuario y notificará a los Conductores ERT sobre dicha política. La ERT  
13 queda obligada a permitir que los Conductores ERT puedan solicitar, a través de la  
14 plataforma o Red Digital de la ERT el dinero generado por los servicios de transporte  
15 ofrecidos, una vez el servicio haya concluido. Queda terminantemente prohibido que la ERT  
16 implemente restricción alguna para que un conductor ERT tengan que esperar más de 24  
17 horas para recibir, por parte de la ERT, el pago del servicio prestado. Todos los pagos por  
18 los Servicios ERT se registrarán electrónicamente utilizando la Red Digital.

19 Sección 2 4.- Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su  
20 aprobación.

# GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

## ORIGINAL

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### R.C. del S. 226

INFORME POSITIVO

*9* de octubre de 2019

#### AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la R.C del S. 226, tiene a bien recomendar a este Alto Cuerpo la aprobación de esta medida, **SIN ENMIENDAS**.

#### ALCANCE DE LA MEDIDA

 La R.C. del S. 226 tiene el propósito de ordenar a la Autoridad de Carreteras y Transportación que implemente las medidas de seguridad necesarias para mitigar los desprendimientos de terreno y corrija las fallas en la vía de rodaje en las siguientes Carreteras Estatales: PR-134 km 17.56; PR-487 km 8.70; PR-488 km 10.80; y PR-635 km 10.72-12.50, en la jurisdicción del Municipio de Hatillo.

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura analizó la Resolución Conjunta del Senado 226 y reconoce la valiosa aportación propuesta por la medida. Es una necesidad apremiante el que se identifique los problemas en las carreteras de Puerto Rico, su peligrosidad, los fondos asignados para arreglar las mismas, la cantidad de dichos fondos, y para qué fecha se estaría comenzando y finalizando, aproximadamente, dicho proyecto.

## ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Para la consideración de la Resolución Conjunta del Senado 226, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, evaluó detalladamente el memorial explicativo sometido por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP).

### DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS

Del memorial sometido por el Departamento se desprende que:

*“En aras de convertir nuestra red vial en una de clase mundial nos encontramos trabajando arduamente para corregir los desperfectos que hemos identificado en las carreteras alrededor de toda la Isla. Ahora bien, como sabemos, la capacidad de nuestra Agencia para la ejecución de proyectos de infraestructura vial, depende de la disponibilidad de fondos estatales o federales, asignados a esos fines.”*

Según la información provista por el Departamento, los siguientes trabajos programados cuentan con fondos asignados y corresponden a las carreteras incluidas en la Resolución Conjunta ante nuestra consideración.

- PR-134 – carretera elegible para Fondos de Emergencia de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) por daños reportados a causa del Huracán María desde el Km. 0.00 al 17.56.
- PR-487 – carretera elegible para Fondos de Emergencia de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) por daños reportados a causa del Huracán María desde el Km. 0.00 al 8.33.
- PR-635-PR2 – carretera elegible para Fondos de Emergencia de la Administración Federal de Carreteras (FHWA) por daños reportados a causa del Huracán María desde el Km. 10.90 al 12.70.
- PR-488 – En el Km. 1.1 se identificó deslizamiento a causa del Huracán María; por ser una carretera bajo jurisdicción de la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) será atendido por *Eastern Federal Land* en coordinación con el Departamento de Transportación y Obras Públicas.

## CONCLUSIÓN

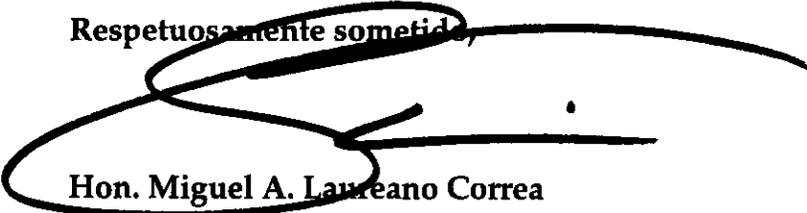
Esta Comisión reconoce la necesidad de mantener las vías públicas en el mejor estado posible. Tras el paso de los Huracanes Irma y María, la condición de nuestras carreteras ha empeorado considerablemente. Es menester, que garanticemos la seguridad de quienes transitan por las vías públicas de Puerto Rico y que se inviertan,

oportunamente, los fondos asignados para la reconstrucción y mantenimiento de nuestras carreteras.

Por lo antes expuesto, esta Comisión entiende meritorio que tanto el Departamento de Transportación y Obras Públicas como la Autoridad de Carreteras y Transportación continúen identificando fondos y estableciendo planes de construcción, reconstrucción y mejoras permanentes a los fines de corregir, en definitiva, el deterioro de las carreteras en Puerto Rico.

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico recomienda a este Alto Cuerpo la aprobación del R. C. del S. 226, **sin enmiendas.**

Respetuosamente sometido,



Hon. Miguel A. Laureano Correa

Presidente

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,  
Urbanismo e Infraestructura

ENTIRILLADO ELECTRÓNICO

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va. Asamblea  
Legislativa

3ra. Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. C. del S. 226**

25 de abril de 2018

Presentada por el señor *Martínez Santiago*

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

**RESOLUCIÓN CONJUNTA**



Para ordenar a la Autoridad de Carreteras y Transportación que implemente las medidas de seguridad necesarias para mitigar los desprendimientos de terreno y corrija las fallas en la vía de rodaje en las siguientes Carreteras Estatales: PR-134 km 17.56; PR-487 km 8.70; PR-488 km 10.80; y PR-635 km 10.72-12.50, en la jurisdicción del Municipio de Hatillo.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Autoridad de Carreteras y Transportación tiene la responsabilidad primaria de desarrollar, mantener y operar el sistema de carreteras de Puerto Rico, diseñado para mover personas y cargas de un lugar a otro en una forma segura y eficiente. De otra parte, el 20 de septiembre de 2017 Puerto Rico fue azotado por el huracán María, uno de los peores eventos atmosféricos que hemos enfrentados. A consecuencia de ello, tanto la infraestructura de energía eléctrica, agua potable y telecomunicaciones quedaron inoperantes provocando que municipios quedaran incomunicados por días y que otros aun no cuenten con los servicios esenciales.

La comisionada residente, Jenniffer González Colón, recientemente anunció la primera asignación de la categoría C de los fondos de Asistencia Pública de FEMA y la Administración Federal de Carreteras (FHWA, por sus siglas en inglés), por 135

millones de dólares para el Departamento de Transportación y Obras Públicas. Según trascendió públicamente, estos fondos son para atender los daños provocados por el huracán María a puentes y caminos. Mediante el mismo, el gobierno federal asumiría el 90% de los costos aportando 135 millones de dólares.

La pavimentación de carreteras, gravilla y tierra son elegibles para costearse con estos fondos para reparación o reemplazo permanente. El trabajo elegible incluye además la reparación de superficies, bases, zanjas, alcantarillas, puentes bajos y otras características, como barandillas. También incluye reparaciones a puentes, cubiertas y pavimentos, muelles, vigas, estribos, protección de taludes y acercamientos. Este programa está compuesto por el Programa Estatal para el Mantenimiento de Alta Calidad en Pavimentos (PEMAC); el Programa Acelerado de Reconstrucción de Carreteras; y el Programa Estatal de Modernización de Carreteras (PEMOC).

Las Carreteras Estatales PR- 134, 487, 488 y 635 se vieron afectadas tras el paso del huracán María. Entre ellos, ha sufrido en repetidas ocasiones de deslizamientos y desprendimientos de terreno a causa de lluvias y otros eventos atmosféricos. El área de la montaña sufrió daños sustanciales y sus carreteras no fueron la excepción. Un sinnúmero de carreteras se vieron afectadas por obstáculos de árboles y material vegetativo, por postes y cableados derribados, por derrumbes, inundaciones y desprendimientos. La topografía del área la hace propensa a sufrir desprendimientos de rocas que imposibilitan el tráfico y atentan contra la seguridad de los ciudadanos.

Específicamente en el área de la Carr. 134, que transcurre del Barrio Campo Alegre al Bo. Bayaney, se reportó deslizamiento de la vía de rodaje. Mientras en la Carr. 487, del Bo. Buena Vista hacia el Bo. Bayaney, además de deslizamientos hubo que realizar una canalización de las aguas. De otra parte, en la Carr. 635, del Bo. Bayaney en dirección al Bo. Cuchiuno también sufrió deslizamientos.

A tenor con lo antes expuesto, esta Asamblea Legislativa reconoce la importancia de velar por la seguridad de quienes transita esta vía. Por lo tanto, es meritorio que la Autoridad de Carreteras y Transportación implemente las medidas de seguridad necesarias para mitigar los desprendimientos de terreno y corrija las fallas en las vías de

rodaje en las Carreteras Estatales: PR- 134 km 17.56; PR-487 km 8.70; PR-488 km 10.80; y PR 635 km 10.72-12.50, en la jurisdicción del Municipio de Hatillo.

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

1           Sección 1.- Se ordena a la Autoridad de Carreteras y Transportación que  
2           implemente las medidas de seguridad medidas de seguridad necesarias para mitigar los  
3           desprendimientos de terreno y corrija las fallas en la vía de rodaje en las Carreteras  
4           Estatales: PR- 134 km 17.56; PR-487 km 8.70; PR-488 km 10.80; y PR 635 km 10.72-12.50,  
5           en la jurisdicción del Municipio de Hatillo.

6           Sección 2.- Los trabajos relacionados para dar cumplimiento a los fines de esta  
7           Resolución Conjunta deberán concluirse dentro de ciento ochenta (180) días siguientes a  
8           la fecha de su aprobación.

9           Sección 3.-Se faculta a la Autoridad de Carreteras y Transportación a aceptar  
10          donaciones de cualquier persona, natural o jurídica, y de cualquier otro departamento,  
11          agencia, instrumentalidad, corporación pública o subsidiaria de éstas del Gobierno de  
12          Puerto Rico o del Gobierno de los Estados Unidos de América para ser utilizados en los  
13          propósitos de esta Resolución Conjunta, así como, a parear fondos, de ser necesario.

14          Sección 4.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después  
15          de su aprobación.

GOBIERNO DE PUERTO RICO

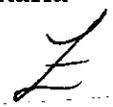
18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

**ORIGINAL**

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

<sup>25</sup>  
~~24~~ de octubre de 2019

  
SECRETARÍA DE ESTADO  
GOBIERNO DE PUERTO RICO

**Informe Positivo sobre la R. C. del S. 417**

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión Especial de Asuntos de Energía, previo análisis y consideración, recomienda la aprobación de la Resolución Conjunta del Senado 417, con las enmiendas contenidas en el entrillado electrónico que se acompaña.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

La R. C. del S. 417 persigue ordenar a la Junta Reglamentadora de Servicio Público de Puerto Rico a realizar un informe abarcador sobre todo lo relacionado a los vehículos eléctricos en Puerto Rico, con el fin de promover y facilitar su uso en la Isla; y para otros fines relacionados.

Explica la Exposición de Motivos de la medida que la Ley 33-2019, conocida como "Ley de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático" establece la política pública del Gobierno de Puerto Rico sobre el cambio climático y busca reducir la emisión de gases de efecto invernadero resultantes de varios sectores, tales como la transportación. El uso de automóviles eléctricos contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y, como corolario, a mitigar el cambio climático.

Mediante la Ley 83-2010, conocida como "Ley de Incentivos de Energía Verde de Puerto Rico" se aprobó legislación para estimular la compra y el uso de los vehículos de energía alterna o combinada, concediendo un reembolso del pago de arbitrios por la compra de los mismos. No obstante, el reembolso concedido concluyó el 30 de junio de 2016.

Según se destaca en la Exposición de Motivos, una reducción de emisiones de gas CO2 producidos por vehículos que poseen motor de combustión interna, en conjunto con acciones de producción de energía eléctrica de fuentes renovables representa una solución real para movernos a cero emisiones en Puerto Rico. No obstante, a pesar de haberse otorgado incentivos contributivos para promover su venta,

*M.S.*

todavía el mercado de vehículos eléctricos en la Isla no ha despuntado. Por tal razón, es necesario conocer las posibles barreras que imposibilitan el crecimiento de esta industria, así como otros factores que inciden en su avance, entre otra información relevante para lograr su máximo desarrollo. Otros estados han hecho lo propio al buscar alternativas para incentivar la compra y uso de vehículos eléctricos. A manera de ejemplo, el estado de Vermont recientemente encomendó al Vermont Public Utility Commission realizar un estudio sobre las medidas que podía tomar el gobierno de dicho estado para promover la compra de vehículos eléctricos toda vez que, en su caso, el sector de la transportación es el mayor contribuidor de los gases de efecto invernadero, alcanzando un 47%. Como resultado, dicho ente regulador presentó el informe titulado *Promoting the Ownership and use of Electric Vehicles in the State of Vermont* con recomendaciones de medidas que podría tomar el gobierno de Vermont para cumplir con su objetivo de reducir los gases de efecto invernadero para el sector de la transportación en un 30% para el 2025.

Ante este escenario, la medida ordena a la Junta Reglamentadora de Servicio Público de Puerto Rico a realizar un estudio abarcador sobre los vehículos eléctricos, con el fin de estimular y posibilitar su mayor uso en la Isla, el cual deberá ser presentado a la Gobernadora y la Asamblea Legislativa, con las recomendaciones que requieran la aprobación de legislación para su consecución. Los resultados de dicho estudio ayudarán a establecer las acciones administrativas y legislativas que sean necesarias para permitir un transporte amigable al ambiente, consumiendo menos combustible fósil y ayudando así a combatir la contaminación atmosférica y la dependencia del petróleo.

## ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión Especial de Asuntos de Energía recibió y analizó un memorial explicativo sometido por la Junta Reglamentadora de Servicio Público (JRSP).

La JRSP destacó que la contaminación ambiental es un fenómeno que no conoce límites geográficos. Por lo que cada sociedad es responsable de llevar a cabo todo lo que esté a su alcance para disminuir dicha contaminación.

Según la JRSP, la R.C. del S. 417, junto a la Ley 17-2019 y la Ley 33-2019, entre otras leyes, sientan las bases para un marco regulatorio que disminuye la dependencia en combustibles fósiles contaminantes, de forma tal que Puerto Rico pueda disminuir considerablemente su contribución a la contaminación ambiental, y su nefasto efecto en la salud y bienestar de los seres humanos, la fauna y flora, especialmente aquellos que están más cerca a las fuentes de contaminación. Asimismo, la JRSP avala la R.C. del S. 417 y asegura estar lista para ejecutar las encomiendas delegadas en la misma.

MMS.

## CONCLUSIÓN

El problema de la emisión de gases de efecto invernadero en la Isla tiene dos vertientes principales, (1) la generación de energía eléctrica con combustibles fósiles y (2) el uso de vehículos de motor que funcionan con combustibles derivados del petróleo. Para atender la primera vertiente, esta Asamblea Legislativa adoptó la Ley 17-2019, conocida como Ley de Política Pública Energética, mediante la cual se estableció una nueva Cartera de Energía Renovable que requiere Puerto Rico genere el 100% de su energía eléctrica a base de fuentes renovables, y se establecieron varios incentivos y mecanismos que promueven el uso de la energía renovable en la Isla.

Asimismo, para atender la segunda vertiente, esta Asamblea Legislativa adoptó la Ley 33-2019, conocida como Ley de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático, la cual establece como uno de sus objetivos el reducir la emisión de gases de efecto invernadero en un 50% en cinco años. Para ello crea un Comité de Expertos y Asesores sobre Cambio Climático, quienes tienen la encomienda de elaborar un Plan de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático, el cual incluirá medidas que se habrán de implementar en los sectores de energía, transportación, infraestructura, agua, zonas costeras y desperdicios sólidos, entre otros. En el caso particular del sector de la transportación, las medidas deben ir dirigidas, en términos generales, a aumentar el uso de vehículos eléctricos públicos y privados.

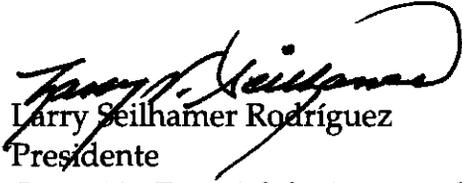
Sin embargo, anteriormente el Gobierno de Puerto Rico ha intentado promover el uso de vehículos eléctricos mediante el reembolso del pago de arbitrios establecidos en la Ley 83-2010, conocida como Ley de Incentivos de Energía Verde de Puerto Rico, y la Ley 404-2012, pero no se han obtenido los resultados esperados. En vista de esta realidad, entendemos necesario y pertinente que una entidad gubernamental especializada estudie a profundidad cuales son los impedimentos u obstáculos que han dificultado la venta y el uso de los vehículos eléctricos en la Isla, tal como se ha hecho recientemente en otros estados de la Nación. Puerto Rico cuenta con una Junta Reglamentadora de Servicio Público, la cual a su vez cuenta con tres negociados especializados, dos de los cuales regulan actividades pertinentes al tema del Cambio Climático y la reducción de gases de efectos invernadero, a saber: el Negociado de Energía y el Negociado de Transportación y otros servicios públicos. Por tal razón, esta Comisión Especial entiende atinado el propósito de la R.C. del S. 417 de ordenar a la Junta Reglamentadora de Servicios Público a realizar un estudio sobre todo lo relacionado a los vehículos eléctricos en Puerto Rico, con el fin de promover y facilitar su uso en la Isla, de modo que podamos cumplir con el objetivo de la Ley 33-2019 de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero en la Isla.

La Junta Reglamentadora deberá presentar un informe sobre dicho estudio a la Comisión Conjunta sobre Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de la Asamblea Legislativa de modo que puedan evaluar las recomendaciones del informe

en conjunto con el Plan de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático elaborado por el Comité de Expertos y Asesores.

Por lo tanto, la Comisión Especial de Asuntos de Energía, luego de evaluar la R. C. del S. 417, recomienda la aprobación de la misma con las enmiendas que se acompañan en el entirillado electrónico.

Respetuosamente sometido,



Larry Seilhamer Rodríguez  
Presidente

Comisión Especial de Asuntos de Energía

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
GOBIERNO DE PUERTO RICO

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

6<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. C. del S. 417**

17 de septiembre de 2019

Presentada por el señor *Seilhamer Rodríguez*

*Referida a la Comisión Especial de Asuntos de Energía*

**RESOLUCIÓN CONJUNTA**

Para ordenar a la Junta Reglamentadora de Servicio Público de Puerto Rico a realizar un informe abarcador sobre todo lo relacionado a los vehículos eléctricos en Puerto Rico, con el fin de promover y facilitar su uso en la Isla; y para otros fines relacionados.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La Ley 33-2019, conocida como “Ley de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de Puerto Rico” establece la política pública del Gobierno de Puerto Rico sobre el cambio climático y busca reducir la emisión de gases de efecto invernadero resultantes de varios sectores, tales como la transportación. Las emisiones en el sector de la transportación se producen porque los automóviles que transitan nuestras vías lo hacen consumiendo principalmente gasolina o diésel, generando estas estos el 95% de las emisiones en este sector para el 2015.

Existen varias tecnologías nuevas que representan opciones para la reducción de emisiones de gases dióxido de carbono que producen los vehículos de combustión interna al ser propulsados por combustible fósil, como la gasolina o el diésel. A nivel mundial hay consenso de que el automóvil eléctrico, así como otras tecnologías como

*M.S.*

vehículos “plug-in”, son una opción real y efectiva para disminuir la contaminación ambiental, al igual que nos ayuda a minimizar nuestra dependencia del petróleo.

Es necesario que Puerto Rico se mueva prontamente hacia la transportación sostenible de cero emisiones, promoviendo el uso de vehículos eléctricos que no producen emisiones de gas CO2 u otro gas invernadero o que sean menos contaminantes. Este tipo de vehículo tiene otros beneficios, tales como menos contaminación de ruido al operar; la recarga eléctrica es menos costosa que la compra de gasolina o diésel, no utiliza aceites contaminantes como el motor de combustión y/o transmisión convencional y no utiliza tubos de escape al no emitir gases contaminantes.

Mediante la Ley 83-2010, conocida como “Ley de Incentivos de Energía Verde de Puerto Rico” se aprobó legislación para estimular la compra y el uso de los vehículos de energía alterna o combinada, concediendo un reembolso del pago de arbitrios por la compra de los mismos. Posteriormente, la Ley 204-2012 amplió el reembolso concedido por la compra de automóviles menos contaminantes impulsados por energía eléctrica, hidrógeno, híbridos, híbridos “plug-in” y de combustibles alternos renovables. El considerar un beneficio contributivo en los arbitrios de estos vehículos hace más accesible estas tecnologías y redundan en un menor costo de posesión por los beneficios que ofrecen. No obstante, el reembolso concedido bajo las legislaciones concluyó el 30 de junio de 2016.

La Ley 33, antes citada, retoma este tema y establece que la adquisición o sustitución de la flota pública vehicular sea de naturaleza híbrida o cuyo funcionamiento sea con métodos alternos a combustibles fósiles, con el fin de que en el Año Fiscal 2027-2028 todos los vehículos adquiridos cumplan con esas condiciones. Además, ordena que el Plan de Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático incluya el impulsar la eficiencia energética en los vehículos y la diversificación energética mediante incentivos económicos y administrativos a los consumidores.

Una reducción de emisiones de gas CO2 producidos por vehículos que poseen motor de combustión interna, en conjunto con acciones de producción de energía eléctrica de fuentes renovables representa una solución real para movernos a cero emisiones en Puerto Rico. No obstante, todavía el mercado de vehículos eléctricos en la Isla no ha despegado. Por tal razón, es necesario conocer las posibles barreras que imposibilitan el crecimiento de esta industria, así como otros factores que inciden en su avance, entre otra información relevante para lograr su máximo desarrollo. Otras jurisdicciones se han movido en esta dirección al buscar alternativas para incentivar la compra y uso de vehículos eléctricos. A manera de ejemplo, el estado de Vermont recientemente encomendó al Vermont Public Utility Commission realizar un estudio sobre las medidas que podía tomar el gobierno de dicho estado para promover la compra de vehículos eléctricos toda vez que, en su caso, el sector de la transportación es el mayor contribuidor de los gases de efecto invernadero, alcanzando un 47%. Como resultado, dicho ente regulador presentó el informe titulado *Promoting the Ownership and use of Electric Vehicles in the State of Vermont* con recomendaciones de medidas que podría tomar el gobierno de Vermont para cumplir con su objetivo de reducir los gases de efecto invernadero para el sector de la transportación en un 30% para el 2025.

Ante este escenario, resulta pertinente ordenar a la Junta Reglamentadora de Servicio Público de Puerto Rico a realizar un estudio abarcador sobre los vehículos eléctricos, con el fin de estimular y posibilitar su mayor uso en la Isla. Los resultados de este informe ayudarán a establecer las acciones administrativas y legislativas que sean necesarias para permitir un transporte amigable al ambiente, consumiendo menos combustible fósil y ayudando así a combatir la contaminación atmosférica y la dependencia del petróleo.

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

- 1 Sección 1.- Con el fin de promover y facilitar el uso de vehículos eléctricos en
- 2 Puerto Rico, se ordena a la Junta Reglamentadora de Servicio Público ~~de Puerto Rico~~

1 a preparar un informe abarcador el cual incluirá, sin que se entienda como una  
2 limitación, lo siguiente:

3 1) Determinar el número de vehículos eléctricos en Puerto Rico; y el número  
4 de vehículos eléctricos que debe haber en Puerto Rico para cumplir las  
5 metas de energía renovable en los próximos años.

6 2) Determinar el por ciento de emisiones de gases de efecto invernadero en  
7 Puerto Rico que provienen de la quema de la gasolina y el diésel;

8 3) Analizar las barreras existentes para lograr una mayor adquisición de los  
9 vehículos eléctricos y realizar las recomendaciones para mitigar y/o  
10 remover tales barreras, incluyendo todo lo relacionado a las estaciones de  
11 carga de vehículos eléctricos, así como estrategias para reducir los costos  
12 de operación para los usuarios, sin transferir dichos costos a los  
13 contribuyentes no propietarios de vehículos eléctricos.

14 4) Analizar el rol de las compañías de servicio eléctrico con respecto al  
15 desarrollo y operación de las estaciones de carga de los vehículos  
16 eléctricos, incluyendo la participación de las compañías de servicio  
17 eléctrico en la mitigación y/o remoción de las barreras existentes.

18 5) Analizar los costos y beneficios de las estaciones de carga de vehículos  
19 eléctricos, la planificación del sistema eléctrico para la carga de estos y  
20 establecer la estructura tarifaria para la carga de los vehículos.

21 6) Determinar las normas de seguridad que deben aplicarse a las estaciones  
22 de carga de los vehículos eléctricos.

*MMS.*

- 1           7) Determinar el alcance de las jurisdicciones de las agencias estatales sobre  
2           las estaciones de carga;
- 3           8) Determinar cualquier información relevante para la supervisión adecuada  
4           de las tarifas y precios cobrados por las estaciones, incluida la  
5           transparencia para el consumidor de las tasas y precios.
- 6           9) Analizar el tipo de arbitrio o impuesto que se le debe imponer a los  
7           usuarios de vehículos eléctricos para financiar la infraestructura de  
8           transportación, incluida la consideración de métodos para evaluar el  
9           impacto de los vehículos en la infraestructura y como calcular un cargo  
10          basado en ese impacto.
- 11          10) Recomendar estrategias para estimular el uso de los vehículos eléctricos a  
12          un ritmo necesario para lograr reducir los gases de efecto invernadero en  
13          el sector de la transportación, sin trasladar los costos a los contribuyentes  
14          que no poseen ni operan vehículos eléctricos.
- 15          11) Cualquier otra información que la Junta considere relevante para  
16          garantizar una infraestructura de carga de vehículos eléctricos justa,  
17          confiable y asequible, que sea suficiente para desarrollar al máximo el uso  
18          de vehículos eléctricos en Puerto Rico.

19          Sección 2. Para fines de esta Resolución Conjunta el término “vehículos  
20          eléctricos” significará: 1) vehículos eléctricos, que utilizan solamente energía  
21          eléctrica para propulsarse y que no producen ningún tipo de emisión al medio  
22          ambiente; y 2) vehículos híbridos enchufables o “Plug-in”, que combinan un motor

1 convencional de combustible, con un motor eléctrico de energía regenerable y que  
2 pueden recargarse al ser enchufados a un receptáculo convencional o a una estación  
3 de recarga residencial o comercial dispuesta para estos fines.

4       Sección 3. La Junta Reglamentadora de Servicio Público deberá publicar un  
5 aviso en su portal de Internet y brindar oportunidad para que partes interesadas, en  
6 un término no menor de treinta (30) días, puedan presentar información relacionada  
7 a los vehículos eléctricos en Puerto Rico.

8       Sección 4. La Junta Reglamentadora de Servicio Público de Puerto Rico deberá  
9 especificar en su informe las recomendaciones que requieran la aprobación de  
10 legislación para su consecución.

11       Sección 5. El informe deberá ser remitido a la ~~Gobernadora de Puerto Rico y~~  
12 ~~radicado en la Secretaría de ambos Cuerpos Legislativos, Comisión Conjunta sobre~~  
13 ~~Mitigación, Adaptación y Resiliencia al Cambio Climático de la Asamblea Legislativa,~~ no  
14 más tarde de ciento ochenta (180) días a partir de la aprobación de esta Resolución  
15 Conjunta.

16       Sección 6.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente  
17 después de su aprobación.

*MNS.*

# ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### R. del S. 48

#### INFORME FINAL

9 de octubre de 2019

#### AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la Resolución del Senado 48, presenta a este Alto Cuerpo Legislativo el Informe Final con sus hallazgos y recomendaciones.

#### ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado 48, ordena a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación para identificar porque no está en función la apertura de la rampa en dirección a Juncos del conector 9030, intersección Carretera PR 30, en el Barrio Mamey del Municipio de Gurabo.

Según surge de la Exposición de Motivos, con el propósito de mejorar y reducir el flujo vehicular en la Carretera PR 30, jurisdicción del municipio de Gurabo, junto con una alianza de la empresa privada, la Autoridad de Carreteras, lograron la creación de un proyecto donde se conectaría las vías del Barrio Mamey de Gurabo con la PR 30. La carretera cuenta con dos rampas de acceso al barrio Mamey. Aún cuando el proyecto concluyó y cuenta con todos los accesos menos el de la rampa de salida, los trabajos se encuentran detenidos.

En atención a la importancia del desvío para el desarrollo económico del municipio de Gurabo, es necesario su investigación.

## HALLAZGOS

Atendiendo su responsabilidad y deber ministerial en el estudio y evaluación de la presente Resolución, la Comisión Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado, solicitó diversos memoriales explicativos y documentación relevante a la investigación. Como resultado de esto, se analizaron los memoriales explicativos sometidos ante esta Honorable Comisión de las siguientes entidades: Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación.

### DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS

El Departamento de Transportación y Obras Públicas, presentó memorial explicativo a través del Sr. Carlos M. Contreras Aponte, Secretario de dicha agencia. En el mismo explican que el proyecto en autos, está identificado como AC-093001 (Mejoras a la PR-9030 y construcción rampa en dirección de la PR-30).

Para la construcción de este proyecto se esperaba el concepto de planos acelerados para el diseño de la reconstrucción y repavimentación de las vías estatales a ser impactadas dentro del Municipio de Gurabo.

Expresan en su memorial explicativo que el proyecto incluye la construcción de la rampa de la carretera PR-9030 en dirección hacia la Carretera PR-189 con la PR-181, PR-189 con PR-9030 y PR-189 con PR-933. Incluye además un nuevo sistema de semáforos y alumbrado en el 1.6 kilómetros de largo para la carretera PR-9030.

### AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN

La Autoridad de Carreteras y Transportación suscribió memorial explicativo a través de la Sra. Rosana Aguilar Zapata, Directora Ejecutiva de dicha agencia. En la misma hace referencia a que el proyecto de la Carretera PR-30 fue subastado el 9 de julio de 2019, bajo el número de codificación AC-093001, a un costo aproximado de \$3,637,000 y un tiempo de construcción aproximado de 150 días calendario.

Mencionan, además, que se encuentran en el proceso de revisión de licitaciones y adjudicación para proceder a la contratación correspondiente.

## CONCLUSIÓN

La Comisión suscribiente ha realizado un análisis de toda la información recopilada. El gobierno estatal reconoce la importancia de la culminación del tramo que inicia esta investigación, en el desarrollo económico y en el alivio del tráfico para el municipio de Gurabo.

Se desprende de los memoriales explicativos y la documentación suministrada ante esta Comisión, que el proyecto de la rampa en dirección a Juncos del conector 9030,

intersección Carretera PR 30, en el Barrio Mamey del Municipio de Gurabo, se encuentra en vías de iniciar, ya que se está en el proceso de adjudicación.

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, recomienda a este Honorable Alto Cuerpo dar por terminada la investigación ordenada en virtud de la Resolución del Senado 48, y presenta este Informe Final, con sus hallazgos, conclusión y recomendaciones, y solicita a este Honorable Alto Cuerpo que reciba el mismo.

**Respetuosamente sometido,**



**Hon. Miguel A. Laureano Correa**

Presidente

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,  
Urbanismo e Infraestructura

GOBIERNO DE PUERTO RICO

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

6<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

**ORIGINAL**

SENADO DE PUERTO RICO

**R. del S. 162**

INFORME FINAL CONJUNTO

23 de octubre de 2019

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura; y de Hacienda del Senado de Puerto Rico, previo estudio e investigación en torno a la Resolución del Senado 162, presentan a este Honorable Cuerpo Legislativo su Informe Final con los hallazgos, recomendaciones y conclusiones alcanzadas.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

La Resolución del Senado 162 tiene el propósito de ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura; y de Hacienda del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva para conocer si el Departamento de Transportación y Obras Públicas, y el Departamento de Hacienda están cumpliendo con lo dispuesto en los incisos (s) y (t) del Artículo 23.05 de la Ley 22-2000, según enmendada, conocida como "Ley de Vehículos y Tránsito de Puerto Rico", y determinar cuán eficiente y efectivo ha sido el sistema de notificación de balances de multas al conductor y evaluar si se estableció el mecanismo adecuado de plan de pago de multas.

**HALLAZGOS**

Para la consideración de la Resolución del Senado 162, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura junto a la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico tuvieron a su bien examinar el memorial explicativo sometido por el Departamento de Transportación y Obras Públicas, el 24 de julio de 2018.

Del memorial sometido se desprenden las siguientes situaciones enfrentadas por el Departamento de Transportación y Obras Públicas en la implementación del sistema de notificación de balances de multas al conductor y el mecanismo adecuado de plan de pago de multas:

- **Contratiempos en la programación del sistema computadorizado:**

Según indican, han confrontado problemas con la programación del sistema computadorizado, lo que ha retrasado el inicio del proceso de notificación de las multas adeudadas.

- **Merma en los recursos económicos de la Agencia:**

Lo que ha provocado que enfrenten problemas para cumplir con lo referente al envío por correo ordinario de la notificación de las multas adeudadas, lo cual alegan es muy oneroso.

### RECOMENDACIONES

El propio Departamento de Transportación y Obras Públicas, en el memorial explicativo sometido, presentó las siguientes recomendaciones que hacemos formar parte de este informe:

- Enmendar la Ley 22-2000, *supra* para que la responsabilidad de la notificación de multas recaiga en el Departamento de Hacienda, toda vez, que es la agencia recipiente de estos recaudos y pudiera destinar parte de éstos para sufragar los costos de notificación.
- Enmendar la Ley 22, *supra* para permitir métodos alternos de notificación, tales como, correo electrónico y/o la publicación de edictos.
- Asignar al DTOP fondos provenientes de los recaudos de las multas para sufragar los gastos que conlleva la implementación del proceso de notificación.

### CONCLUSIÓN

Estas Comisiones, previo estudio y consideración, recomiendan a este Alto Cuerpo, dar por terminada la investigación ordenada en virtud de la Resolución

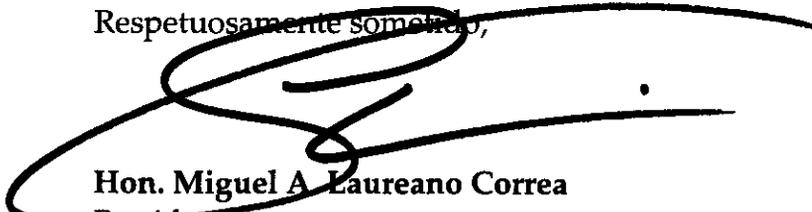
  
MPA

del Senado 162 y que se acojan las recomendaciones vertidas en el presente informe.

Surge de la propia investigación, que la implementación del mecanismo de notificación y cobro de multas no ha sido efectiva por la falta de recursos tanto económicos como tecnológicos, y que su puesta en vigor requerirá que se implementen las recomendaciones aquí sugeridas.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura y la Comisión de Hacienda del Senado de Puerto Rico, recomiendan presentar un Informe Final y dar por terminada la investigación ordenada en virtud de la Resolución del Senado 162, con los hallazgos y recomendaciones incluidas en este informe.

Respetuosamente someto,



Hon. Miguel A. Laureano Correa  
Presidente

Comisión de Innovación,  
Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura



Hon. Migdalia Padilla Alvelo  
Presidenta

Comisión de Hacienda

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va. Asamblea  
Legislativa

6ta. Sesión  
Ordinaria

**ORIGINAL**  
**SENADO DE PUERTO RICO**

**R. del S. 217**

**INFORME FINAL**

23 de octubre de 2019

**AL SENADO DE PUERTO RICO**

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la Resolución del Senado 217, presenta a este Alto Cuerpo Legislativo el Informe Final con sus hallazgos y recomendaciones.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

La Resolución del Senado Núm. 217, ordena a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico realizar, una investigación sobre los desagües pluviales instalados en la Carretera Estatal PR-2, Km. 84.70, Bo. Carrizales, Hatillo, Puerto Rico, del proyecto realizado por Plaza Del Mar Shopping Center, caso número 2012-094607-REC-68889.

**HALLAZGOS**

Atendiendo su responsabilidad y deber ministerial en el estudio y evaluación de la presente Resolución, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura solicitó la documentación relevante a la investigación. Como resultado de esto, se analizó información de la Oficina de Emergencias Médicas del Gobierno Municipal de Hatillo y comunicaciones cursadas entre la Autoridad de Carreteras y Transportación y la Oficina de Gerencias de Permisos.

• A continuación, presentaremos los argumentos y comentarios emitidos por las diferentes entidades consultadas durante el proceso investigativo ordenado por la medida de referencia.

En el escrito narrativo de incidentes de la Oficina de Manejo de Emergencias del Municipio de Hatillo, se denuncia por parte de la Directora de la Academia Jesucristo Es El Señor, un incidente el 25 de agosto de 2015, a las 8:20 a.m. sobre escorrentías de aguas que habían bajado, según indicó, de la construcción de un proyecto. Dichas escorrentías inundaron la Iglesia Misión Evangélica Jesucristo Es El Señor.

De la misma forma, en la minuta se señala sobre una inspección ocular realizada por el señor Nelson González Medina, Supervisor, y el señor John González, Supervisor Alterno, de la Oficina de Manejo de Emergencias Municipal. Estos se encontraron con que las escorrentías de agua provenían de un tubo que se encontraba al lado de la verja de la Iglesia. Según indicó la Sra. Carmín Cabrera, quien es propietaria de los terrenos donde ubica la iglesia, las aguas bajan de la construcción del proyecto por las tuberías que fueron conectadas.

Según surge del narrativo del incidente, la Academia Jesucristo Es El Señor y la Iglesia Misión Evangélica Jesucristo Es El Señor, mitigaron los daños al contratar un "digger" para que hiciera una zanja que canalizara las escorrentías de agua.

De otra parte, esta Comisión cuenta con una misiva de la Autoridad de Carreteras y Transportación, con fecha del 19 de agosto de 2013, dirigida al Arquitecto Alberto Lastra Power, Director Ejecutivo de la Oficina de Gerencia de Permisos. Dicha misiva, en lo pertinente a la situación de los desagües, notifica que el proponente debe someter los planos a la Oficina Regional de Transportación y Obras Públicas, sobre entre otros asuntos, de la ubicación de los desagües pluviales para endosar el proyecto. Dicha comunicación tenía un año de vigencia y no constituía, según señalan, una autorización para comenzar la construcción.

De la misma forma, existe en el expediente otra comunicación escrita, con fecha de 2 de septiembre de 2015, dirigida al Arquitecto Alberto Lastra Power, nuevamente por la Autoridad de Carreteras y Transportación, donde se le advierte que el proponente debe cumplir con los comentarios y recomendaciones informados en la carta de endoso del 19 de agosto de 2013. Además, se le advierte que el proponente debe coordinar con la oficina regional todo lo relacionado al pavimento, al plan para el mantenimiento de tránsito, la rotulación, los desagües pluviales y cualquier otra obra que afecte las vías estatales.

Así también, en esta misma misiva, se advierte que el proponente debía someter el plano corregido en la Oficina Regional de Aguadilla del Departamento de Transportación y Obras Públicas, para enmendar los planos certificados anteriormente y obtener el procedimiento reglamentario, por el procedimiento de Certificaciones de Planos de Construcción. Además, debía coordinar todo lo relacionado al marcado de

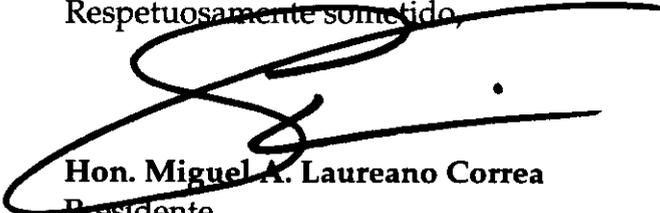
pavimento, al plan para el mantenimiento de tránsito, la rotulación final, a los desagües pluviales y cualquier otra obra que afectase las vías estatales.

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Esta Comisión, previo estudio y consideración, recomienda a este Alto Cuerpo dar por terminada la investigación ordenada en virtud de la Resolución del Senado 217, ya que la Oficina de la Autoridad de Carreteras, le condicionó la otorgación de su endoso al proyecto Plaza Del Mar Shopping Center de Hatillo, al cumplimiento de la enmienda de sus planos certificados anteriormente y obtener el permiso reglamentario, por el procedimiento de Certificación de Planos de Construcción.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, presenta el Informe Final de la **Resolución del Senado 217**, con los hallazgos, conclusiones y recomendaciones para su consideración.

Respetuosamente sometido,



Hon. Miguel A. Laureano Correa

Presidente

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,  
Urbanismo e Infraestructura

## GOBIERNO DE PUERTO RICO

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

6<sup>ta</sup>. Sesión  
Ordinaria

## SENADO DE PUERTO RICO

### R. del S. 467

#### INFORME FINAL

22 de octubre de 2019

#### AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la Resolución del Senado 467, presenta a este Alto Cuerpo Legislativo el Informe Final con sus hallazgos y recomendaciones.



#### ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución del Senado Núm. 467, ordena a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación exhaustiva del cumplimiento con los códigos y estándares de construcción de todo el sistema de telecomunicaciones en Puerto Rico.

La exposición de motivos de la medida indica que el 20 de septiembre de 2017, el huracán María azotó a la isla con vientos sostenidos de más de 150 MPH y ráfagas de vientos que alcanzaron las 200 MPH. El sector de las telecomunicaciones fue uno de los principalmente afectados, dado este fenómeno atmosférico.

La localización geográfica de la isla nos expone constantemente a los embates de eventos atmosféricos de gran magnitud. Por lo tanto, concluyen que la infraestructura de comunicaciones que se levanta en la Isla debe cumplir con los estándares de construcción más rigurosos.

Existe un marco legal que exige estándares estrictos de construcción para las torres de comunicaciones. En el artículo 6 de la Ley 89-2000, según enmendada, conocida como "Ley sobre la Construcción, Instalación y Ubicación de Torres de

Telecomunicaciones de Puerto Rico", faculta a la Junta de Planificación (JP) a establecer, mediante reglamento, los requisitos de anclaje, materiales y diseño para la construcción de torres de telecomunicaciones. En atención a ello, la JP adoptó el "Reglamento para Proyectos de Construcción, Instalación y Ubicación de Torres y Facilidades de Telecomunicaciones" (Reglamento de Planificación Núm. 26), Reglamento 6721 del 14 de noviembre de 2003. La Sección 5.03(4) de dicho Reglamento, dispone que se deberá cumplir con las disposiciones del Código de Construcción de Puerto Rico para el diseño, construcción, instalación o ubicación de torres y facilidades de telecomunicaciones.

Así también, en la Regla 44.8 del Capítulo 44 del Reglamento Conjunto de Permisos de Obras de Construcción y Usos de Terrenos se regula la concesión de permisos de construcción de torres de comunicación. Este Capítulo fue creado con el propósito de establecer las normas y procedimientos necesarios para la obtención de autorizaciones y permisos para los proyectos de instalación, y ubicación de torres y facilidades de telecomunicaciones, así como, establecer criterios para lograr la contabilidad de las torres con las áreas adyacentes a su ubicación y para proteger la seguridad y salud de los residentes de las comunidades adyacentes. De la misma forma, en el Capítulo 44 del referido Reglamento, se le requiere al dueño u operador de una torre o facilidad de telecomunicaciones para que cada cinco (5) años presente ante la Oficina de Gerencia y Permisos (OGPe), una certificación por un ingeniero civil o estructural licenciado en Puerto Rico, en la que se certifica que la estructura está apta para uso actual, contados desde la autorización del Permiso de Uso.

Por todo lo anterior, y en atención al marco legal existente sobre los estándares estrictos de construcción para las torres de construcción, resulta pertinente investigar su cumplimiento.

### ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Atendiendo su responsabilidad y deber ministerial en el estudio y evaluación de la presente Resolución, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado, solicitó diversos memoriales explicativos y documentación relevante a la investigación. Como resultado de esto, se analizaron los memoriales explicativos sometidos ante esta Honorable Comisión por: *Puerto Rico Telephone Company Inc.* (Claro), *T-Mobile*, *Liberty*, Junta de Planificación y la Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones.

### PUERTO RICO TELEPHONE COMPANY, INC. (CLARO)

Establecen que con su ponencia tienen la intención de ser transparentes y contribuir a informar de la mejor forma posible, el proceso de recuperación de sus servicios para el beneficio de sus clientes.

Mencionan que los eventos atmosféricos de Irma y María provocaron que se declarara la isla completa en zona de desastre. En cuanto a la industria de las telecomunicaciones, el huracán María ocasionó severos daños a la infraestructura utilizada para brindar servicios de telefonía fija, banda ancha, móvil y televisión. Gran parte de la población quedó con algo o sin nada de comunicación, lo que creó una gran y profunda preocupación.

Explican, que se ha cuestionado abiertamente la existencia y adecuación de planes de contingencias de las empresas de telecomunicaciones, del Gobierno y de las industrias afectadas. Entienden, que el plan de contingencia es un procedimiento alternativo al orden normal de una empresa, cuyo fin es permitir el funcionamiento normal de esta, aún cuando las funciones se vean impactadas adversamente por un accidente o evento. Un plan de contingencia no evita el resultado directo de un evento, si no que promueve la más efectiva respuesta.

La compañía Claro declara que se sienten satisfechos con su plan de contingencia empresarial. Expresaron que el mismo resultó ser adecuado, efectivo y funcional, permitiendo enfrentar las circunstancias, los retos y las condiciones extremas que enfrentaron luego del paso de los fenómenos climatológicos. Enfatizan, además, que han incurrido en gastos extraordinarios, como parte de dichos esfuerzos.

Con el huracán María se afectaron las líneas de transmisión, tanto de cobre, como de fibra óptica. Se observaron tramos de cables instalados, que fueron derribados y estuvieron inservibles. Los cables de fibra óptica, señalan, son muy efectivos, pero altamente sensitivos y muchas veces pierden la conectividad al caer al suelo o sufrir otro tipo de impacto. Así también, explican que, han experimentado un aumento sin precedentes en el hurto de cobre de las líneas. Como dato comparativo, en el 2016, Claro experimentó una pérdida relacionada con el hurto de un millón doscientos mil dólares; y para el 2017, previo al huracán María, tenían pérdidas ascendentes a un millón quinientos mil dólares, pero con la experiencia de María están estimando pérdidas de unos dos millones ochocientos mil dólares.

La red de telecomunicaciones la componen múltiples localidades y dispositivos a través de todo Puerto Rico, que, integrados, son los que permiten la comunicación; a saber: oficinas centrales primarias, oficinas centrales remotas, estaciones de llegada de cable submarino y radio bases, entre otros. Todas las facilidades están compuestas por equipos electrónicos que operan con energía eléctrica y evidentemente se vieron afectados ante la falta de electricidad.

A su paso por Puerto Rico, el huracán María dejó inoperante por cierto tiempo una gran parte de las redes de telecomunicaciones inalámbricas. Sin embargo, entienden

que no se puede atribuir a una falla en el diseño de las facilidades, ni tampoco a una deficiencia en los códigos de construcción que se han utilizado para las mismas. Uno de los principales factores por los que las facilidades estuvieron fuera de servicio, más tiempo de lo esperado, fue la falta de energía eléctrica. Aclaran, además, que históricamente las telecomunicaciones han cumplido con los estándares de construcción más rigurosos establecidos por los códigos aplicables. No obstante, a pesar de la magnitud del huracán, la infraestructura de telecomunicaciones, en particular las torres, no sufrieron daños estructurales significativos.

### **T-Mobile**

T-Mobile comparece a través de memorial explicativo donde expresan que el huracán María dejó a su paso un cuadro devastador en todo Puerto Rico, algo nunca antes visto. Las telecomunicaciones son vitales para el propio funcionamiento de una sociedad moderna y es por eso que T-Mobile señala que tomó los procesos de recuperación con el más alto sentido de compromiso y urgencia.

Alegan en su escrito, que, si algo atrasó la recuperación de la red de telecomunicaciones, fue la falta de energía eléctrica y de distribución de combustible. A su vez, aseguran que el restablecimiento se vio afectado por la falta de acceso a las carreteras, a muchas comunidades y gran parte de los municipios de la Isla, la dilación en el recogido de escombros y la falta de seguridad pública para la protección de sus empleados, contratistas, equipos, materiales y provisiones.

De la misma forma, T-Mobile implementó una variedad de soluciones en tecnología que incluyen microondas, tecnología satelital, COW's y el proyecto *Loon*, logrando en un corto tiempo que el 91% de sus clientes tuvieran la capacidad de conexión a la red. La compañía, además, sigue e implementa sus planes de manejo de emergencias, que son revisados continuamente. La información que contienen los planes es altamente sensitiva por ser de naturaleza competitiva y por su potencial de impacto en la seguridad nacional.

Sobre el planteamiento vertido en la exposición de motivos de la resolución, referente a los códigos y estándares de construcción de todo el sistema de telecomunicaciones, certifican que cumplen cabalmente con sus obligaciones regulatorias.

### **LIBERTY**

De acuerdo a la ponencia suscrita por Carla Framil Ferrán, *In House Counsel de Liberty Cablevision of Puerto Rico, LLC.*, Liberty es una compañía que provee servicios de telefonía (voz sobre el protocolo de Internet), televisión por paga e internet.

Describen, que el problema que confrontaron después del huracán María, fue el colapso del sistema de energía eléctrica. La infraestructura de Liberty requiere de ambas, energía óptica y eléctrica, ya que su planta es una híbrida de fibra óptica y cable coaxial. Las facilidades y centros de operación de la Compañía se mantuvieron funcionando la mayor parte del tiempo con generadores eléctricos que usan diésel, a pesar de las dificultades para conseguir el combustible y su alto costo. Sin embargo, los miles de *power supplies* y nodos que tenían a lo largo y ancho de la Isla se quedaron sin energía, y, por lo tanto, no podían llegar a las casas y comercios.

En cuanto a la infraestructura, señalan que Liberty sufrió daños debido a los fuertes vientos. Gran parte de su planta aérea se encuentra fijada a postes de la Autoridad de Energía Eléctrica y de Claro, y estos, se derrumbaron. Asimismo, algunos cables y fibras se rompieron y otros equipos fueron afectados.

Expresan, que la industria de las telecomunicaciones es altamente regulada tanto a nivel local, como en el ámbito federal. En Puerto Rico, la agencia encargada de regular y fiscalizar las compañías de comunicaciones es la Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones (JRT) y su análogo federal es la Comisión Federal de Comunicaciones (FCC, por sus siglas en inglés). Establecen, que, Liberty estuvo en constante comunicación con ambas agencias informándoles sobre los daños provocados por el desastre natural, los planes de recuperación y el proceso para restablecer sus redes, entre otros.

## JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Comparece la Junta de Planificación a través de ponencia suscrita por su Presidenta, María del C. Gordillo Pérez. Establecen en la misma que, la Ley 213 - 1996, según enmendada, mejor conocida como la "Ley para crear la Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones de Puerto Rico" (JRTPR), estableció la política pública del Gobierno de Puerto Rico en relación a las telecomunicaciones. Dicha ley, se creó principalmente para atender lo concerniente al desarrollo del área de telecomunicaciones. Además, toma en consideración las acciones del Gobierno Federal en cuanto a la extensión y aplicabilidad de estos servicios a la comunidad en general mediante la Ley Federal de Comunicaciones, con el fin de establecer una Junta que promueva la competencia, y facilite y estimule la construcción y desarrollo de facilidades de telecomunicaciones para permitir mejores y más variados servicios.

La Ley 89- 2000, según enmendada, conocida como "Ley sobre la Construcción, Instalación y Ubicación de Torres de Telecomunicaciones", contiene las disposiciones reglamentarias generales de telecomunicaciones para Puerto Rico. En su artículo 6, faculta a la Junta de Planificación a establecer los requisitos de anclaje, materiales y

diseño para la construcción de las torres de telecomunicaciones. Con el mismo, se establecen las normas y procedimientos para la obtención de permisos para los proyectos de instalación, ubicación de torres y facilidades de telecomunicaciones, así como los criterios para lograr la compatibilidad de las torres con las áreas adyacentes a su ubicación, proteger la seguridad y la salud de los residentes de las comunidades adyacentes. Así mismo, fomentan la co-ubicación de facilidades de telecomunicaciones para reducir la proliferación de torres.

Establecen en su escrito, que, sin duda alguna, un sistema eficiente de telecomunicaciones es importante para la salud, seguridad y bienestar general de todo Puerto Rico. La Junta de Planificación en su función fiscalizadora y en respuesta a este mandato, se encarga de regular la construcción de este tipo de infraestructura en áreas ecológicamente sensitivas y que estén en armonía con la estética y el entorno. No se permite la construcción en zonas susceptibles a inundaciones, o sea en terrenos clasificados como zonas susceptibles a inundaciones, conforme a los Mapas sobre Tasas del Seguro de Inundación, no se permitirá la instalación o ubicación de torres de telecomunicaciones cumpliendo con las disposiciones del Reglamento sobre Áreas Especiales de Riesgo a Inundación, ni se permitirá la construcción de estas facilidades en áreas ubicadas dentro del cauce mayor. Tampoco se permitirá torres en terreno clasificado como susceptible a deslizamientos por el Servicio de Conservación de Recursos Naturales del Departamento de Agricultura Federal.



Los permisos para la instalación y ubicación de torres y facilidades de telecomunicaciones son considerados por el Director Ejecutivo de la Oficina de Gerencias y Permisos, excepto cuando los terrenos ubican de forma total o parcialmente en un área ecológicamente sensitiva, que pasan a ser considerados en primera instancia por la Junta de Planificación. En el caso de municipios autónomos, es allí donde se presentarán las solicitudes ante estos; sin embargo, el municipio elevará la solicitud a la OGPe, dentro del término de diez (10) días siguientes a la presentación y deberá informar simultáneamente por escrito al solicitante de dicha acción.

Por su parte, la Sección 5.03(4) de dicho Reglamento, dispone que se deberá cumplir con las disposiciones del Código de Construcción de Puerto Rico vigente para el diseño, construcción, instalación o ubicación de torres y facilidades de telecomunicaciones. Actualmente ya existe el Código de 2018, que incorpora la actualización de los requisitos para construcción; código que es revisado cada tres años. Por lo que recomiendan que para Puerto Rico se actualice, ya que data del 2011.

De la misma forma, una de las disposiciones reglamentarias más importantes es el requerimiento a todo dueño u operador de una torre o facilidades de telecomunicaciones para que cada cinco años presente ante la OGPe, una certificación por un ingeniero civil o estructuralmente de que está apta para su uso actual, contados

a partir de la autorización del Permiso de Uso. De surgir de la certificación, que cualquier torre de telecomunicaciones presentó un defecto estructural, que resulte perjudicial o peligroso a la salud y a la seguridad pública, y que no esté apta para su uso, el dueño de la misma tiene que iniciar el proceso para demolerla.

En la actualidad, a través del mandato de la Ley 19-2017, la Junta de Planificación debe revisar las disposiciones relacionadas al Reglamento Conjunto de Permisos para Obras de Urbanización y Desarrollo de Terrenos y los mapas de calificación de todo Puerto Rico. Así mismo, señalan que la Junta tiene a sus inspectores y auditores trabajando en el campo, revisando la infraestructura de telecomunicaciones y todo lo relacionado a la industria.

## JUNTA REGLAMENTADORA DE TELECOMUNICACIONES

La Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones comparece a través de memorial explicativo. Expresan en el mismo, que el 6 de junio de 2000, se aprobó la Ley 89-2000, según enmendada, mejor conocida como la "Ley sobre la Construcción, Instalación y Ubicación de Torres de Telecomunicaciones de Puerto Rico". Según su exposición de motivos, entre sus propósitos está el de auspiciar el desarrollo tecnológico ordenado, aprovechar el máximo los equipamientos de infraestructura, mientras se evita el crecimiento exponencial del inventario de torres. Además, la referida ley introdujo parámetros que deben regir en el proceso de otorgamiento de permisos de construcción para la edificación de torres de telecomunicaciones. Así mismo, tiene el propósito de lograr un justo balance entre los intereses y derechos de la ciudadanía y los de las compañías proveedoras de servicios, que son quienes finalmente utilizan dichas torres para ubicar sus antenas y promover servicios de telecomunicaciones con los últimos avances.

En la actualidad, las disposiciones reglamentarias relacionadas con los proyectos de construcción, instalación y ubicación de torres de telecomunicaciones están contempladas en el Capítulo 44 del Reglamento Conjunto de Permisos para Obras de Construcción y Usos de Terrenos, Reglamento 795. La Junta tiene un rol limitado, dentro de la Ley 89, *supra*, exclusivamente dirigido a atender solicitudes de endosos en casos de variación. Es decir, que la Junta recomienda el endoso de una torre de telecomunicaciones, sólo cuando la construcción y ubicación de la torre de telecomunicaciones responde a exigencias tecnológicas, de emergencia o seguridad pública. Para que se pueda considerar una solicitud de variación, el proponente tiene que presentarle un endoso de la Junta que detalle los factores que ameritan el mismo.

Además, establecen en su escrito, que el proceso de permisología para la construcción de torres de telecomunicaciones, no sólo tiene que cumplir con la legislación y reglamentación estatal, sino también con la federal. La Sección 332 de la

Ley Federal de Telecomunicaciones de 1996, según emendada, 47 USCD § 332 (c)(7) (B) dispone sobre el alcance de los gobiernos estatales, en cuanto a la reglamentación de los servicios móviles y facilidades. Se establece además, que el gobierno estatal puede reglamentar los aspectos de localización, construcción y modificación de torres de telecomunicaciones, siempre y cuando no sea de manera discriminatoria; no prohíba o tenga el efecto de prohibir el servicio inalámbrico; atienda las solicitudes de permisos en un período razonable; en caso de denegación, dicha decisión sea justificada; y que la reglamentación no se fundamente en los efectos ambientales, relacionados con la emisión de radio frecuencia, cuando ésta cumple con lo establecido por la FCC. Lo relacionado a la transmisión de frecuencia radial que emiten las antenas, es campo ocupado y está reglamentado a nivel federal. Dichas antenas deben cumplir con unos parámetros de frecuencias ya establecidos.

De otra parte, la Junta creada por la Ley 213-1997, según enmendada, conocida como "Ley de Telecomunicaciones de Puerto Rico de 1996", es la agencia con jurisdicción para regular los servicios de telecomunicaciones en Puerto Rico. Dicha ley, está fundamentada en la normativa federal, por lo que la Asamblea Legislativa limitó la jurisdicción de la Junta a todo aquello que no esté con conflicto con las disposiciones estatutarias y reglamentarias federales, especialmente a las que corresponden a la Comisión Federal de Comunicaciones, así como aquellas normas federales que ocupen el campo.

Cualquier proponente de toda facilidad de telecomunicaciones tramitará una Recomendación de Evaluación Ambiental (REA), a través del portal de la Oficina de Gerencia de Permisos. Entonces la Junta produce una recomendación por escrito, las cuales serán vinculantes en toda su extensión.

Por otro lado, el Reglamento Conjunto es el que establece el procedimiento para el manejo de las autorizaciones, para las propuestas de facilidades de telecomunicaciones. Los procedimientos regulados obligan a cada proponente a garantizar el estricto cumplimiento con las especificaciones de seguridad para los residentes de las áreas adyacentes. El proponente, bajo firma y sello, muestra el cumplimiento específico con las disposiciones de la Ley y la Reglamentación aplicable. Así mismo, autenticará el cumplimiento en todo aquello que no sea incompatible con el *Uniform Building Code*, en cuanto al diseño y construcción de la referida estructura. Además, validará que la instalación cumple con los códigos, las leyes y reglamentación federales aplicables. Es deber de la parte proponente, además, informar la localización exacta de la instalación mediante la dirección física, con especificación de sus coordenadas. Además, certificará la capacidad de la instalación para co-ubicar, cuántos espacios tendrá ocupados por contrato y en principio, los proveedores que ubicarán su infraestructura en la localización.

## CONCLUSIÓN

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura, a fines de la evaluación de toda pieza legislativa, entiende que un sistema eficiente de telecomunicaciones es indispensable, tanto para la salud, seguridad y bienestar del Puerto Rico. Toda construcción, instalación y ubicación de una torre de telecomunicaciones debe cumplir con todos los estándares estatales y federales aplicables, de lo contrario, debe ser demolido.

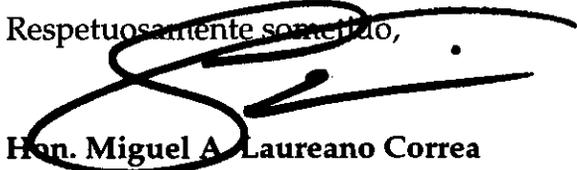
Quedó demostrado que el mayor problema acontecido luego del huracán María en las comunicaciones, fue la falta de energía eléctrica por un tiempo tan prolongado.

El ámbito de la instalación y ubicación de antenas, está altamente regulado. La Ley 213 - 1996, según enmendada, mejor conocida como la "Ley para crear la Junta Reglamentadora de Telecomunicaciones de Puerto Rico" (JRTPR), estableció la política pública del Gobierno de Puerto Rico en relación a las telecomunicaciones. De la misma forma, la Ley 89-2000, según enmendada, "Ley sobre la Construcción, Instalación y Ubicación de Torres de Telecomunicaciones de Puerto Rico", faculta a la Junta de Planificación a establecer, mediante reglamento, los requisitos de anclaje, materiales y diseño para la construcción de torres de telecomunicaciones. En atención a ello, la JP adoptó el "Reglamento para Proyectos de Construcción, Instalación y Ubicación de Torres y Facilidades de Telecomunicaciones" (Reglamento de Planificación Núm. 26), Reglamento 6721 del 14 de noviembre de 2003. Luego, con la Ley 161-2009, según enmendada, conocida como "Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico, se facultó a la Junta de Planificación a establecer un reglamento para atemperar la reglamentación vigente. De esta forma, el 29 de noviembre de 2010, se adoptó el Reglamento Conjunto de Permisos para Obras de Construcción y Usos de Terrenos y se deroga el antiguo Reglamento Núm. 26.

Por todo lo anterior, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura, previo estudio y consideración, recomienda a este Honorable Alto Cuerpo, dar por terminada la investigación, y se concluye que no existe evidencia que establezca que no se han cumplido con los códigos y estándares de construcción en el sistema de telecomunicaciones en Puerto Rico, ámbito que se vio grandemente afectado luego del embate del huracán María.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura, previo estudio y consideración, presenta el Informe Final de la **Resolución del Senado 467**, con los hallazgos, conclusiones para su consideración.

Respetuosamente sometido,



Hon. Miguel A. Laureano Correa  
Presidente

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

ORIGINAL  
GOBIERNO DE PUERTO RICO

RECIBIDO OCT23'19 AM 9:19  
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

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

6<sup>ta.</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**R. del S. 471**

INFORME FINAL

23 de octubre de 2019

**AL SENADO DE PUERTO RICO:**

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la Resolución del Senado 471, presenta a este Alto Cuerpo Legislativo el Informe Final con sus hallazgos y recomendaciones.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

La Resolución del Senado 471 tiene el propósito de ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, realizar una investigación sobre los requisitos de construcción de viviendas nuevas, con el propósito de corroborar si las mismas son aptas y seguras ante el paso de algún huracán de categoría mayor por Puerto Rico; si es necesario enmendar los códigos de construcción vigentes.

El paso por Puerto Rico del huracán María ocasionó una gran destrucción en nuestra infraestructura y, por ende, en nuestra economía. Miles de edificaciones y residencias han sido destruidas o severamente afectadas. Aún se desconoce a ciencia cierta cuánto dinero necesitaremos para la reconstrucción total de nuestro Puerto Rico.

La situación se agrava con la realidad de que miles de personas han perdido sus hogares. Muchas familias carecen de techo seguro para sus hijos, de mobiliario, ropa y alimentos. Según estimados conservadores publicados recientemente en la prensa de la Isla, la cantidad de viviendas destruidas o con

daños severos redundan en las 250,000. Les tomará años y billones de dólares a los gobiernos federales y estatales para devolverle un techo seguro a cada familia afectada.

La experiencia de sufrir el embate de un huracán de categoría mayor en otras jurisdicciones de los Estados Unidos de América ha provocado la revisión de códigos de construcción para viviendas nuevas. Por ejemplo, luego del paso del huracán Andrew por el Estado de la Florida, y del huracán Sandy por Nueva York, estos revisaron sus estándares de construcción, estableciendo requisitos de construcción que hacen las viviendas más seguras y resistentes. Ejemplo de algunas medidas al construir nuevas viviendas de madera en Puerto Rico pudieran ser: tensores en techos, columnas y cimientos en cemento, al menos una habitación en la casa que sea de concreto y requerir ventanas con resistencia a vientos huracanados o tormenteras, entre otras.

Definitivamente, debe auscultarse además, la posibilidad de restringir los permisos de construcción en zonas propensas a inundaciones o deslizamientos, y la creación de alguna comisión de expertos en construcción para asesoramiento al Gobierno y estudio de cambios en los códigos post huracán, compuesta por profesionales como arquitectos, ingenieros, expertos en construcción, aseguradoras, meteorólogos, entre otros.



## HALLAZGOS

Atendiendo su responsabilidad y deber ministerial en el estudio y evaluación de toda pieza legislativa sometida ante su consideración, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico celebró una vista pública el 2 de octubre de 2018, en torno a la Resolución del Senado 471, para la cual solicitó la comparecencia de María del C. Gordillo Pérez, Presidenta de la Junta de Planificación; y de Emilio Colón Zavala, Presidente de *Puerto Rico Builders Association*.

## JUNTA DE PLANIFICACIÓN

Del memorial presentado se desprenden los siguientes puntos de mayor relevancia:

“El Código de Construcción de Puerto Rico, está compuesto de una recopilación de modificaciones y disposiciones, que proporcionan muchos beneficios, entre ellos establece un proceso de desarrollo que ofrece un foro para profesionales para poder discutir sobre temas de la construcción, el rendimiento y los requisitos de los códigos prescriptivos o a revisar. Este foro proporciona un

excelente escenario para debatir el proceso de revisiones. Este proceso también fomenta la coherencia en la aplicación de las disposiciones contenidas en los diferentes códigos a ser implantados. Todos los capítulos, secciones, subsecciones, apéndices y normas de referencia añadidos, eliminados o modificados en este nuevo documento a ser discutido y eventualmente aprobado, se utilizará junto con las secciones sin alteraciones del actual código, para de esta manera poder regular la planificación, el diseño, la construcción, inspección y mantenimiento de todos los tipos de edificios y estructuras.

Además, el Código de Construcción de Puerto Rico y el Internacional proporcionan requisitos mínimos para salvaguardar la salud pública, seguridad y bienestar de los ocupantes de edificios nuevos y existentes, y estructuras. Incluye métodos no especificados o alternativos en los códigos, diseños y materiales que pueden ser aprobados por el funcionario que maneja el código donde los materiales que se mencionan, los métodos o diseños puedan cumplir con la intención de las disposiciones recomendadas del código.

Por todo lo antes expuesto, apoyamos el propósito de esta medida...”

## PUERTO RICO BUILDERS ASSOCIATION

Del memorial presentado se desprenden los siguientes puntos de mayor relevancia:

“Desde el paso por Puerto Rico del Huracán Georges, el código de edificación se ha cambiado dos veces: en diciembre de 1999 mediante Orden Administrativa ARPE 99-12 (basado en el UBC 97), y en marzo de 2011 (*PR Building Code*). Al momento del recibo del memorial, era el código vigente (énfasis suplido).

En cuanto a los requisitos actuales del Código de Edificación vigente, debemos puntualizar lo siguiente: que el mismo está basado en la familia de códigos ICC 2009. Sus disposiciones contemplan una resistencia a vientos de 145 millas por hora. En cuanto a la aceleración de terremotos, sus normas varían dependiendo el municipio según desarrolladas por la Comisión sobre Construcción Sismo resistente del Colegio de Ingenieros y

Agrimensores de PR. Por otro lado, contiene disposiciones que aseguran ventanas resistentes a impacto. “

Por otra parte, señalan que:

“Es evidente que tenemos más de un problema de cumplimiento con el código de edificación que un problema de código inadecuado. Gran parte del universo de vivienda, no fue construido a tono con el Código Vigente ni en lugares con riesgo bajo a daños por desastres naturales. Ese tipo de vivienda, el que por mucho es más vulnerable y ha sido más severamente afectados por estos fenómenos naturales históricamente. En contraste con ello, según un censo informal que realizó nuestra Asociación con los proyectos de nuestros miembros, las unidades desarrolladas por la vía formal de planificación y permisos, no tuvieron daños significativos.”

## CONCLUSIÓN

La Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado informa que al cierre de esta investigación ya se había aprobado el Código de Construcción de 2018.

La aprobación de los nuevos códigos de construcción por el Gobierno de Puerto Rico marca un gran logro en la recuperación de la isla y pone en marcha un plan de trabajo que resulta en que la infraestructura en Puerto Rico sea más segura, fuerte y resistente.

El código de construcción de Puerto Rico del 2018 representa la primera revisión significativa desde el año 2011. Los códigos incluyen disposiciones de más resistencia a los riesgos para una construcción más segura en los 78 municipios de la isla.

La Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA, por sus siglas en inglés) proporcionó los fondos a través del Programa de Subvención para Mitigación de Riesgos (HMGP, por sus siglas en inglés).

Los nuevos códigos están más actualizados que los códigos que se observan actualmente en la mayoría de los Estados Unidos continentales. Los códigos también siguen las normas de los Códigos de Construcción Internacionales de 2018, los Códigos Modelos y los estándares internacionales usados para construir estructuras seguras, sostenibles, económicas y resistentes. Esto forma la base para

las reglas y los reglamentos que rigen a las comunidades en los Estados Unidos y alrededor del mundo.

Con la ayuda de FEMA, los nuevos códigos fueron desarrollados por la Oficina de Administración de Permisos de Puerto Rico, agencias públicas y miembros del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, el Colegio de Arquitectos y Arquitectos Paisajistas, la Asociación General de Contratistas y la Asociación de Constructores. También se tuvieron en cuenta los comentarios del público, a medida que se actualizaban los nuevos códigos.

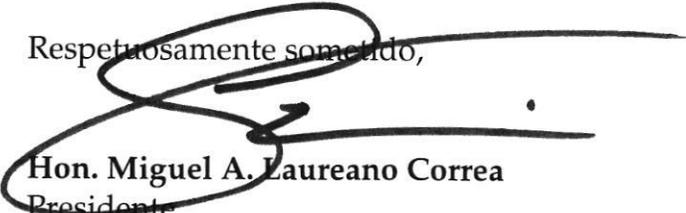
El Gobierno de Puerto Rico recibió \$79 millones del Programa de Subvención para Mitigación de Riesgos (HMGP) de FEMA a fin de mejorar la aplicación de los códigos. Esta subvención del HMGP permite a la Junta de Planificación de Puerto Rico y a la Oficina de Administración de Permisos aumentar su personal de 11 funcionarios de cumplimiento de códigos a más de 200.

Los diseños de última generación relacionados con las velocidades del viento son el aspecto más notable de los códigos de construcción de Puerto Rico para el 2018. Estos códigos contienen 316 mapas de micro zonas de viento específicos para cada municipio. Los mapas permiten a los constructores personalizar los diseños con características que aumentan la resistencia de la estructura, salvaguardando vidas, protegiendo la propiedad y haciendo que nuestras construcciones sean más seguras, más fuertes y más resistentes.

Los proyectos de aplicación y actualización del código modernizan el diseño de los edificios y las prácticas de reglamentación de Puerto Rico. Los proyectos representan una pequeña parte de los \$3,000 millones en subvenciones para la mitigación de riesgos que se pusieron a disposición de Puerto Rico durante la recuperación, a fin de reducir el riesgo de pérdida de vidas y propiedad, de ocurrir, en la eventualidad, un desastre natural.

Por lo antes expuesto, la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, presenta el Informe Final de la **Resolución del Senado 471**, con los hallazgos, conclusiones y recomendaciones para su consideración.

Respetuosamente sometido,

  
Hon. Miguel A. Laureano Correa  
Presidente

Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

# ORIGINAL

## GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va Asamblea  
Legislativa

6ta Sesión  
Ordinaria

### SENADO DE PUERTO RICO

## R. del S. 527

### CUADRAGÉSIMO OCTAVO INFORME PARCIAL

29 de octubre 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 Informe Parcial sobre la **Resolución del Senado 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 visitó el municipio de Coamo para inspeccionar los efectos de las escorrentías en la carretera 723 de dicha jurisdicción.

CRM

#### HALLAZGOS

Con el fin de atender la pieza legislativa ante nuestra consideración, la Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales solicitó la presencia de las siguientes entidades gubernamentales y no gubernamentales.

<i>Entidad gubernamental</i>	<i>Representante</i>
Comunidad Sector Guayabo	Sr. Ruperto Rivera, padre y Ruperto Rivera, hijo - Líderes comunitarios

**Tabla 1.** Lista de las entidades no gubernamentales presentes en la Vista Ocular, según fuera solicitado por la Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales. La misma identifica la entidad y su representante.

El pasado **sábado, 24 de agosto de 2019**, la Comisión de Salud Ambiental y Recursos Naturales del Senado de Puerto Rico realizó una Inspección Ocular en la **Carretera 723, Km 9 del Sector Guayabo, Barrio Pulguillas de la municipalidad de Coamo**. La comunidad afectada, representada por la familia Rivera, expuso que luego de intensas lluvias, escorrentías han infiltrado significativamente la vía de acceso de todos los que allí habitan. Ante ello, nuestra Comisión inspeccionó las diversas fuentes del arribo de escorrentías para identificar las áreas más afectadas por el agua provenientes de lluvias copiosas. Asimismo, los deponentes presentes mostraron el estado actual de infiltración que limita el mejor bienestar ambiental y salubrista, a los efectos de mantener una vida plena en desarrollo de la comunidad afectada. Las conclusiones y recomendaciones, presentadas a continuación, abordan un plan de trabajo cimentado en la cooperación mutua entre legisladores de la Cámara de Representantes y el Senado de Puerto Rico. Esta unión de propósito tiene como meta solucionar la problemática evidenciada ante nuestra consideración.

#### **CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PREMILINARES:**

Se auscultará la posibilidad aportar a través de fondos legislativos asignados el costo asociado a la reparación de esta importante vía de transporte. Lo anterior, una vez se solicite a la Oficina para el Desarrollo Socioeconómico y Comunitario de Puerto Rico (ODSEC, por sus siglas) una cotización de reparación luego que técnicos de la Oficina inspeccionen el lugar.

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 un **Cuadragésimo Octavo 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

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

**ORIGINAL**

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

**P. de la C. 1693**

SEGUNDO INFORME POSITIVO

22 de octubre de 2019



AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación del **Proyecto de la Cámara 1693**, con las enmiendas sugeridas en el entirillado electrónico que lo acompaña.

**ALCANCE DE LA MEDIDA**

El Proyecto de la Cámara 1693, tiene como propósito añadir unos Artículos 3 y 4, y reenumerar el actual Artículo 3, como 5, en la Ley 70-2001, mediante la cual se dispuso para que el Instituto de Cultura Puertorriqueña identificara las estructuras enclavadas en la zona urbana del Municipio de Aibonito, que daten de años anteriores al 1920 y que por sus características arquitectónicas, históricas, artísticas y/o culturales, ameriten ser preservadas como legado histórico para futuras generaciones, con el propósito de ordenarle a la antes mencionada entidad gubernamental, a remitirle informes anuales a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico sobre el progreso de la implantación de esta Ley; encomendarle la responsabilidad de someter propuestas ante la Oficina Estatal de Conservación Histórica para obtener fondos que promuevan su cumplimiento; 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 del **Proyecto de la Cámara 1693**, solicitó memoriales explicativos al **Municipio de Aibonito**, la **Oficina Estatal de Conservación Histórica** y el **Instituto de Cultura Puertorriqueña**, quienes remitieron sus respectivos memoriales.

El **Municipio de Aibonito**, en adelante Municipio, indicó en su memorial, que el 26 de noviembre de 2007, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) contrató a la firma Acevedo Fúster, PSC, para la preparación del **"Plan para la Delimitación del Centro Urbano de Aibonito"**, esto según requerido por la Ley 2012-2002. El plan antes mencionado, cuenta con un inventario detallado de estructuras elegibles con valor histórico y arquitectónico.

Por tal motivo recomienda, que el Instituto de Cultura Puertorriqueña (ICP) solicite al DTOP el inventario antes mencionado. Una vez se reciba ese inventario, será responsabilidad del ICP visitar las áreas y actualizar el mismo. Considera necesario actualizar el inventario, ya que el mismo tiene más de diez años (10) y la mayoría de las estructuras han sufrido cambios. De igual manera expresa, que el Municipio no cuenta con el personal capacitado, a los fines de cumplir con lo antes expuesto.

Por su parte, la **Oficina Estatal de Conservación Histórica**, en adelante **"OECH"**, se creó al amparo de la Ley Núm. 183-2000, para dar fiel cumplimiento a la ley federal **"The National Historic Preservation Act of 1966"**, la cual tiene entre sus facultades y deberes, el coordinar y el llevar a cabo estudios de reconocimiento de propiedades históricas y mantener un inventario de las mismas, en colaboración con agencias federales y estatales, organizaciones privadas e individuos.

La OECH expresó en su memorial que, en respuesta a los destrozos causados por los huracanes del 2017, se aprobó, a mediados del 2018, una subvención especial de tres

años conocida como Emergency Supplemental Historic Preservation Fund- Harvey, Irma and María (ESHPPF-HIM). Como consecuencia, esta subvención proveerá fondos a la OECH para iniciar reconocimientos generales en los centros urbanos de los 78 municipios de la Isla, conducentes a generar y actualizar inventarios de recursos y denominar propiedades históricas al Registro Nacional de Lugares Históricos (National Register of Historic Places).

La OECH concluye, que compartirá los inventarios de recursos que se generen como parte de esta subvención especial, con la Asamblea Legislativa, los municipios y las entidades públicas y privadas, ya que ayudarán en la conservación de las propiedades históricas de Puerto Rico.

 Por último, el **Instituto de Cultura Puertorriqueña**, en adelante "ICP" expresó, que durante el cuatrienio 2001-2004, se legislaron 38 leyes similares a la que se propone enmendar, en las cuales se disponía que el Instituto de Cultura Puertorriqueña identificaría las estructuras enclavadas en la zona urbana de un total de 58 municipios, que (1) "datan de años anteriores al 1920" o (2) "que daten de siglos pasados", que por sus características arquitectónicas, históricas, artísticas y/o culturales, ameriten ser preservadas como legado histórico para futuras generaciones". Entre los municipios a identificar propiedades históricas en su zona urbana, se encontraban cinco (5), que ya poseían zonas históricas designadas e incluidas en el Registro de Sitios y Zonas Históricas de Puerto Rico de la Junta de Planificación. Estas cinco (5) zonas, técnicamente ya cumplían con lo dispuesto en las leyes, ya que la designación por la Junta de Planificación, con el endoso del ICP, implica que tienen identificadas y documentadas, con fichas, todas las propiedades históricas, dentro de los límites establecidos para la zona histórica en particular. Además, ya están zonificadas como tal en los Mapas de Calificación aprobados por la Junta de Planificación, para sus correspondientes territorios municipales.

De igual manera, indica, que como consecuencia de los huracanes Irma y María se realizó una primera fase del Plan de Recuperación Económica y de Desastres para Puerto

Rico, que requirió identificar daños, necesidades y prioridades para la recuperación, incluyendo los inmuebles de valor histórico localizados en los municipios. En este marco de referencia, se estarían utilizando los trabajos de inventariado llevados a cabo por firmas privadas, coordinados por la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y Resiliencia conocida como "COR3" y FEMA, que poseen información primaria y actualizada en la tarea de identificar las propiedades históricas en las zonas urbanas de los municipios, sin tener que realizar nuevamente el trabajo de campo o contratar personal adicional para ello.

 Este inventariado que contiene recomendaciones e incluye los inmuebles de valor localizados en las zonas urbanas, está plasmado en un documento conocido como "Detailed Building and Site Condition Assessment". El mismo fue desarrollado para FEMA por el National Center for Preservation Technology and Training (NPS), en colaboración con el Heritage Emergency National Task Force. Por lo tanto, el ICP recomendó que se enmendará la medida, a los fines de disponer que el COR3, como agencia coordinadora de estos trabajos y recipiente de la información levantada en el campo, enviará copia al ICP de estos informes, para actualizar los inventarios de recursos, muchos de ellos impactados, tras el paso del huracán María, y así utilizarlos como herramienta en la creación de este inventario por Municipio.

De acuerdo con el memorial del ICP, este reconoció que la OECH espera recibir, una subvención especial, no recurrente, del fondo de conservación histórica ("Emergency Supplemental Historic Preservation Fund - Harvey, Irma and María" - ESHPF-HIM); y está solicitando que se le permita usar parte de estos fondos, para llevar a cabo los estudios que ayuden a identificar las propiedades históricas en los cascos urbanos de los municipios de Puerto Rico. Sin embargo, aunque se le otorguen estos fondos, la disponibilidad de los mismos no asegura que el ICP sea uno de los recipientes. Esto debido a que este tipo de subvención no es automática, sino que el ICP, como cualquier otra entidad, tiene que competir por los fondos y requerirían parear los mismos. Por otro lado, de estar disponibles los fondos, y este los solicita y los obtiene, habría que

preguntarse quienes llevarían a cabo los inventarios, ya que no consta con personal conservacionista, para el trabajo de campo requerido.

Ante esta situación, el ICP solicita que se enmiende la medida, a los fines de disponer que la OECH, una vez tenga disponibles los fondos para inventariado, dé prioridad a las propuestas presentadas por el ICP, o en su defecto, remita al ICP copia de todos los inventarios de propiedades históricas que se llevaran a cabo, a través de los fondos de la OECH para la actualización de los inventarios de recursos del ICP y el inicio de los proyectos de nominaciones o declaraciones como sitios o zonas históricas correspondientes (proceso ante la Junta de Planificación, por legislación o resolución expresa de la Junta de Directores del ICP).

 Por otro lado, luego del análisis de la ponencia del ICP, la Comisión de Turismo y Cultura incluyó como enmienda, la recomendación de incluir en el inventario la totalidad de los bienes inmuebles de valor o el patrimonio inmueble del Municipio de Aibonito, independientemente se hayan construido previo a 1920. La razón de esta enmienda es debido a que el patrimonio inmueble de un pueblo está constituido, por monumentos, obras de la arquitectura y de la ingeniería, sitios y centros industriales, zonas u objetos arqueológicos, calles, puentes, viaductos de interés o valor relevante desde el punto de vista arquitectónico, arqueológico, etnológico, histórico, artístico o científico independientemente se hayan construido previo a 1920.

Esta honorable Comisión, consiente de la importancia de mantener un inventario de las estructuras de alto valor histórico enclavadas en las zonas urbanas de los municipios, en especial en el Municipio de Aibonito, y la preservación de las mismas para generaciones futuras, acogió varias de las recomendaciones del Instituto de Cultura Puertorriqueña, a los fines de atemperar la medida a la realidad jurídica existente.

## CONCLUSIÓN

Luego de considerar el **Proyecto de la Cámara 1693**, analizar y estudiar los memoriales explicativos del Instituto de Cultura Puertorriqueña, del Municipio de Aibonito, y de la Oficina Estatal de Conservación Histórica; la Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, tiene el honor de recomendar a este honorable cuerpo legislativo, la aprobación de la presente medida, con enmiendas.

Respetuosamente sometido,



José O. Pérez Rosa  
Presidente  
Comisión de Turismo y Cultura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
(TEXTO DE APROBACIÓN FINAL POR LA CÁMARA)  
(19 DE FEBRERO DE 2019)

---

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va. Asamblea  
Legislativa

4ta. Sesión  
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

**P. de la C. 1693**

7 DE AGOSTO DE 2018

Presentado por el representante *Claudio Rodríguez*

Referido a la Comisión de Educación, Arte y Cultura

**LEY**



Para enmendar el Artículo 1, añadir unos Artículos 3 y 4, y reenumerar el actual Artículo 3, como 5, en la Ley Núm. 70-2001, mediante la cual se dispuso para que el Instituto de Cultura Puertorriqueña identificara las estructuras enclavadas en la zona urbana del Municipio de Aibonito, ~~que daten de años anteriores al 1920~~ y que por sus características arquitectónicas, históricas, artísticas y/o culturales, ameriten ser preservadas como legado histórico para futuras generaciones, con el propósito de ordenarle a la antes mencionada entidad gubernamental, a remitirle informes anuales a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico sobre el progreso de la implantación de esta Ley; encomendarle la responsabilidad de someter propuestas ante la Oficina Estatal de Conservación Histórica para obtener fondos que promuevan su cumplimiento; ordenar a la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y Resiliencia, conocida como COR3, remitir al Instituto de Cultura Puertorriqueña el inventario de las estructuras históricas enclavadas en las zonas urbanas; que la Oficina Estatal de Conservación Histórica le dé prioridad a las propuestas del Instituto de Cultura Puertorriqueñas o en su defecto le dé el listado de inventario de estructuras históricas que se han beneficiado por fondos estatales o federales; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 70-2001 le ordena al Instituto de Cultura Puertorriqueña a identificar las estructuras enclavadas en la zona urbana del Municipio de Aibonito, que daten de años anteriores al 1920 y que por sus características arquitectónicas, históricas, artísticas y/o culturales, ameriten ser preservadas como legado histórico para futuras generaciones.

En síntesis, esta Ley parte de la premisa de que es imprescindible auspiciar y patrocinar el que los pueblos preserven aquellas estructuras que recogen las características que le distinguen de otros pueblos y que fueron piedra angular en su formación y desarrollo. Las futuras generaciones tienen el derecho de conocer de dónde surgieron para saber hacia dónde se dirigen.

No obstante, transcurridos diecisiete (17) años desde la aprobación de la Ley 70, antes citada, y según se nos ha manifestado, el Instituto de Cultura Puertorriqueña aún no ha podido cumplir con sus disposiciones.

Considerando lo anterior, y a los fines de asegurar la efectiva consecución de las disposiciones de esta Ley, entendemos razonable exigir del Instituto de Cultura Puertorriqueña, informes comprensivos y detallados sobre el progreso de la implantación de esta Ley, hasta en tanto y en cuanto se culmine el proceso de identificación de las estructuras enclavadas en la zona urbana de Aibonito que daten de años anteriores al 1920, y que por sus características arquitectónicas, históricas, artísticas y/o culturales, ameriten ser preservadas como legado histórico para futuras generaciones.

De igual forma, mediante esta legislación se le encomienda a dicha agencia que someta propuestas ante la Oficina Estatal de Conservación Histórica para obtener fondos que promuevan el cumplimiento de la Ley Núm. 70, supra.

Dada la importancia que persigue esta legislación, de mantener vigente un inventario de las estructuras históricas enclavadas en las zonas urbanas, es imperativo que la Ley Núm. 70-2001, se atempere a la realidad jurídica. Como consecuencia del paso del huracán María, la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y Resiliencia (COR3), como oficina coordinadora de trabajos para el Plan de Recuperación Económica y de Desastres para Puerto Rico, realizó inventarios, pagados con fondos federales, donde contenían recomendaciones e incluyeron los inmuebles de valor históricos localizados en las zonas urbanas. Este informe está plasmado en un documento conocido como "Detailed Building and Site Condition Assessment" y fue desarrollado para FEMA por el National Center for Preservation Technology and Training (NPS), en colaboración con el Heritage Emergency National Task Force. Ante la crisis económica y la falta de recursos, esta Asamblea Legislativa dispone que las agencias gubernamentales y en especial el COR3, así como cualquier otra entidad, colaboren y compartan

está información con el Instituto de Cultura Puertorriqueña, para que este pueda cumplir con las disposiciones de esta Ley y se preserven las estructuras para nuestras futuras generaciones.

Esta honorable Asamblea Legislativa, propulsora de mantener el quehacer cultural de Puerto Rico, considera imperativo mantener los inventarios de estructuras de valor histórico enclavados en las zonas urbanas de los municipios, en especial en el Municipio de Aibonito y así proteger nuestra identidad cultural.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Se enmienda el Artículo 1 de la Ley Núm. 70-2001, para que lea como sigue:

2 “Artículo 1.- Disponer que el Instituto de Cultura Puertorriqueña  
 3 identifique las estructuras enclavadas en la zona urbana del Municipio de  
 4 Aibonito, ~~que daten de años anteriores al 1920~~ y que, por sus características  
 5 arquitectónicas, históricas, artísticas y culturales, ameriten ser preservadas como  
 6 legado histórico para futuras generaciones.”

7 Sección 1 2.-Se añade un Artículo 3 en la Ley Núm. 70-2001, que leerá como sigue:

8 “Artículo 3.-Se encomienda al Instituto de Cultura Puertorriqueña a que  
 9 anualmente presente propuestas ante la Oficina Estatal de Conservación  
 10 Histórica para la obtención de fondos que promuevan el cumplimiento de esta  
 11 Ley.

12 El Instituto podrá solicitar la colaboración de entidades, grupos  
 13 comunitarios, así como también la del Municipio de Aibonito, en la elaboración  
 14 de las propuestas para la obtención de fondos y para el trabajo de  
 15 reconocimiento, información histórica y labor de campo, siempre y cuando las  
 16 entidades, grupos comunitarios, y el municipio, estén dispuestos.”

17 Sección 2. 3.-Se añade un Artículo 4 en la Ley Núm. 70-2001, que leerá como sigue:

1           “Artículo 4.-El Director Ejecutivo del Instituto de Cultura Puertorriqueña  
2           remitirá, anualmente, un informe comprensivo y detallado a ~~la Asamblea~~  
3           ~~Legislativa de Puerto Rico~~ las Secretarías de ambos Cuerpos Legislativos, sobre el  
4           progreso de la implantación de esta Ley, hasta en tanto y en cuanto se culmine el  
5           proceso establecido en el Artículo 1. ~~Disponiéndose, que el mismo se presentará~~  
6           ~~a través de las Secretarías de las Cámaras Legislativas.”~~”

7           Sección 3 4.-Se reenumera el actual Artículo 3 de la Ley Núm. 70-2001, como  
8           Artículo 5.

9           Sección 4 5.-~~Por la presente se deroga cualquier ley, o parte de ley, que sea~~  
10          ~~incompatible con ésta.~~ Se ordena a la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y  
11          Resiliencia, conocida como “COR3”, enviar copia al Instituto de Cultura Puertorriqueña del  
12          informe realizado, específicamente en la primera fase del Plan de Recuperación Económica y de  
13          Desastres para Puerto Rico, donde identifica y actualiza las propiedades históricas enclavadas en  
14          las zonas urbanas de los Municipios.”

15          Sección 5 6.-~~Las disposiciones de esta Ley prevalecerán sobre cualquier otra~~  
16          ~~disposición de ley que no estuviere en armonía con lo aquí establecido.~~ La Oficina Estatal  
17          de Conservación Histórica, una vez disponibles los fondos para inventariado, dará prioridad a las  
18          propuestas presentadas por el Instituto de Cultura Puertorriqueña o en su defecto, remitirá al  
19          Instituto de Cultura Puertorriqueña copia de todos los inventarios de propiedades históricas que  
20          se le ha asignado fondos federales o estatales para mejoras o reconstrucción a través de la Oficina  
21          Estatal de Conservación Histórica, a los fines de actualizar el inventario de lo dispuesto en el  
22          Artículo 1 de esta Ley.”

1  
2 Sección 6 7.-~~Si cualquier palabra, frase, oración, párrafo, artículo, o parte de esta~~  
3 ~~Ley fuere declarado inconstitucional por un tribunal competente, la sentencia a tal~~  
4 ~~efecto dictada no afectará, perjudicará, ni invalidará el resto de esta Ley. El efecto de~~  
5 ~~dicha sentencia quedará limitado a la palabra, frase, oración, párrafo, artículo, o parte~~  
6 ~~de la misma que así hubiere sido declarado inconstitucional.~~ Separabilidad.

7 Si cualquier párrafo, oración, palabra, letra, artículo, disposición o parte de esta Ley fuera  
8 anulada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto dictada no  
9 afectará, perjudicará, ni invalidará el remanente de esta Ley. El efecto de dicha sentencia quedará  
10 limitado al párrafo, oración, palabra, letra, artículo, disposición o parte de la misma que así  
11 hubiere sido anulada o declarada inconstitucional. Si la aplicación a una persona o a una  
12 circunstancia de cualquier párrafo, oración, palabra, letra, artículo, disposición, o parte de esta  
13 Ley fuera invalidada o declarada inconstitucional, la resolución, dictamen o sentencia a tal efecto  
14 dictada no afectará ni invalidará la aplicación del remanente de esta Ley a aquellas personas o  
15 circunstancias en que se pueda aplicar válidamente. Es la voluntad expresa e inequívoca de esta  
16 Asamblea Legislativa, que los tribunales hagan cumplir las disposiciones y la aplicación de esta  
17 Ley en la mayor medida posible, aunque se deje sin efecto, anule, invalide, perjudique o declare  
18 inconstitucional alguna de sus partes, o aunque se deje sin efecto, invalide o declare  
19 inconstitucional su aplicación a alguna persona o circunstancia.

20 Sección 7 8.-Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

ORIGINAL

RECIBIDO OCT22'19 PM2:02  
TRAMITES Y RECORDS SENADO

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18<sup>va</sup> Asamblea  
Legislativa

6<sup>ta</sup> Sesión  
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R.C. de la C. 370

INFORME POSITIVO

22 de octubre de 2019

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la **Resolución Conjunta de la Cámara 370**, presenta a este Alto Cuerpo Legislativo, el Informe Positivo de la medida, con las enmiendas sugeridas en el entirillado electrónico que se acompaña.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La **Resolución Conjunta de la Cámara 370**, tiene como propósito denominar el desvío entre los kilómetros 0 al 3.75 de la Carretera Estatal PR-778 del Municipio de Comerío, con el nombre de "Desvío Ángel Luis Morales Báez (Wiso)", en honor a sus aportaciones al ámbito musical y cultural de Puerto Rico; 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 370**, solicitó memoriales explicativos al **Instituto de Cultura Puertorriqueña**, al

**Departamento de Transportación y Obras Públicas y al Municipio de Comerío.** Al momento de la redacción del presente informe el Municipio de Comerío y el Instituto de Cultura Puertorriqueña no habían remitido sus respectivos memoriales explicativos.

El **Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP)** expresó, que no les corresponde evaluar los méritos de la designación propuesta, por lo que sus comentarios se circunscriben a la rotulación de la carretera que contempla esta medida y las regulaciones aplicables.

En cuanto a lo que a su agencia respecta, considera que es acertado que, considerando la difícil situación fiscal por la que atraviesa el Gobierno de Puerto Rico, la medida autorice entrar en acuerdos con el sector privado para financiar la rotulación que conlleva, la aprobación de la presente medida. De igual manera señala, que es de suma importancia el tomar en cuenta, que cualquier rótulo a ser instalado deberá cumplir con las especificaciones del "Manual de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito" (MUTCD). El mencionado manual es el documento federal que contiene los parámetros y regulaciones para dar uniformidad a los dispositivos de control de tránsito en toda carretera abierta al público. De igual manera indica, que es requisito que su agencia cumpla con esas disposiciones para continuar recibiendo los fondos federales que se le asignan para la seguridad vial.

Por otra parte, indica, que su agencia tiene la responsabilidad de traer ante la atención de esta Asamblea Legislativa, que el MUTCD no promueve la proliferación de rótulos con nombres en la vía pública, ya que esto puede ser un elemento de distracción para los conductores. De igual manera, no promueve que se nombren carreteras por segmentos, debido a que esto puede crear confusión al momento de responder a emergencias. En el caso de Puerto Rico, debido a que frecuentemente no cuentan con el espacio y las distancias necesarias para que los rótulos con nombres no interfieran con la rotulación oficial, que están obligados a proveer; la contaminación visual y el exceso

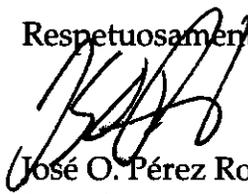
de información, podría atentar contra la seguridad de los ciudadanos, si no se provee un tiempo de reacción prudente entre un rótulo y otro.

DTOP recomienda designar con el nombre de "Ángel Luis Morales Báez (Wiso)" a la carretera PR-778 completa, cuya longitud desde la intersección con la carretera PR-775 hasta su intersección con las carreteras PR-148 y PR-156 es de 3.75 kilómetros. De acogerse esta recomendación no tendrían objeción a que se continúe con el trámite legislativo para la aprobación de esta medida.

### CONCLUSIÓN

Luego de considerar la **Resolución Conjunta de la Cámara 370**, analizar y estudiar y acoger la enmienda sometida en el memorial explicativo del **Departamento de Transportación y Obras Públicas**; la Comisión de Turismo y Cultura del Senado de Puerto Rico, tiene el honor de recomendar a este honorable Cuerpo Legislativo, la aprobación de la presente medida, con enmiendas.

Respetuosamente sometido,



José O. Pérez Rosa  
Presidente

Comisión de Turismo y Cultura

(ENTIRILLADO ELECTRÓNICO)  
(TEXTO DE APROBACION FINAL POR LA CAMARA)  
(4 DE SEPTIEMBRE DE 2019)

---

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18va. Asamblea  
Legislativa

3ra. Sesión  
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. C. de la C. 370

28 DE JUNIO DE 2018

Presentada por el representante *Rivera Ortega*

Referida a la Comisión de Educación, Arte y Cultura

RESOLUCIÓN CONJUNTA



Para denominar el ~~desvío entre los~~ la carretera PR-778 completa, desde la intersección con la carretera PR-775, hasta su intersección con las carreteras PR-148 y PR-156 kilómetros 0 al 3.75 de la Carretera Estatal PR-778 del Municipio Autónomo de Comerío, con el nombre de "Desvío Ángel Luis Morales Báez (Wiso)", en honor a sus aportaciones al ámbito musical y cultural de Puerto Rico; autorizar la instalación de rótulos; autorizar el pareo de fondos; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Ángel Luis Morales Báez (Wiso) nace el 20 de julio de 1938 en la Barriada Higüero de Comerío. Es uno de diez (10) hijos de Doña Serafina Báez y Don Pedro Morales. En su matrimonio con Virginia Rosario procrearon a Norma, Ana Hilda, Aidita, Junito, Jorge, Sonia, Edna y Carlos.

La obra musical y cultural de "Wiso" Morales, El Caballero de la Décima, es de tal magnitud que ya le había asegurado su inmortalidad. Toda su obra comienza en su querida Comunidad del Higüero junto al palo de jobs y su quebrada. Su inspiración nace allí y lo acompañará toda su vida.

Desde temprana edad, se dedica a consagrar la poesía criolla-jíbara, la cual se distingue por la fluidez y su extenso vocabulario, lo que sería su identificación en el campo trovero. Sus padres fueron los que lo motivaron a inclinarse por la música jíbara porque eran admiradores del aguinaldo y del seis, los que disfrutaban a través de las ondas radiales. Eso fortaleció su don de improvisador, lo que provoca que su hermano mayor, Pancho, lo llevara para que lo acompañara y cantara en actividades que él participaba. Esto abrió el sendero que "Wiso" jamás abandonaría.

En muchos bateyes de vecinos pueblos lo reclamaban con frecuencia para que ofreciera su poesía cantada en celebraciones costumbristas y religiosas, en especial en las promesas. En una de éstas, en El Salto, hizo su debut formal como improvisador frente a, nada más y nada menos, el Patriarca del verso autóctono, Leña Verde.

Y llega el próximo escalón en su vida de trovador, los medios de comunicación. Primero en Tribuna del Arte de Don Rafael Quiñones Vidal; luego, junto a Miguel Santiago Díaz, emprende proyectos de programas radiales como Comerío canta, Ecos del Plata y Batey melódico. En los '70 participa en los programas televisivos Jardín Criollo con Malpica y en Rey del batey Batey con Adalberto Rodríguez, Machuchal.



En 1985, gana el galardón de Trovador Nacional de Puerto Rico del Instituto de Cultura Puertorriqueña. Este premio vino a reconocer lo que ya era; una figura respetada en la improvisación a nivel nacional. Todos los premios ganados los compartía con su lazarillo, su esposa Ginín, y con toda su familia.

Sus huellas se distinguen por su perseverancia en los estudios, su amor familiar, sus creencias religiosas y sus aportaciones ~~socio-culturales~~ socioculturales. Fue presidente de la Federación de Dominó de Puerto Rico -otra de sus grandes pasiones-, uno de los fundadores del Festival Jíbaro Comerieño y fundador y presidente del Festival del Jobo. En éstas y en todas las otras obras que "Wiso" nos legó, permanece su espíritu gentil, lo que le garantiza un nicho en la inmortalidad.

Su aportación al desarrollo musical y cultural de Puerto Rico, no puede pasar inadvertido por la actual Asamblea Legislativa. A tales efectos, nos parece propio denominar ~~el desvío entre los kilómetros 0 al 3.75 de la Carretera Estatal PR-778~~ la carretera PR-778 completa, desde la intersección con la carretera PR-775, hasta su intersección con las carreteras PR-148 y PR-156 del Municipio de Comerío, con el nombre de "Desvío Ángel Luis Morales Báez (Wiso)", en honor a sus aportaciones al ámbito musical y cultural de Puerto Rico.

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

1           Sección 1.-Se denomina el ~~desvío entre los kilómetros 0 al 3.75 de la Carretera~~  
2 ~~Estatat PR-778~~ la carretera PR-778 completa, desde la intersección con la carretera PR-775,  
3 hasta su intersección con las carreteras PR-148 y PR-156 del Municipio Autónomo de  
4 Comerío, con el nombre de "Desvío Ángel Luis Morales Báez (Wiso)", en honor a sus  
5 aportaciones al ámbito musical y cultural de Puerto Rico.

6           Sección 2.-Se ordena a la Comisión Denominadora de Estructuras y Vías Públicas  
7 de Puerto Rico, al Departamento de Transportación y Obras Públicas y al Gobierno  
8 Municipal de Comerío, realizar los trámites pertinentes para la implantación de esta  
9 Resolución Conjunta.

10           Sección 3.- A fin de lograr la rotulación aquí designada, se autoriza al Municipio  
11 Autónomo de Comerío, en coordinación con el Departamento de Transportación y  
12 Obras Públicas de Puerto Rico, a petitionar, aceptar, recibir, preparar y someter  
13 propuestas para aportaciones y donativos de recursos de fuentes públicas y privadas;  
14 parear cualesquiera fondos disponibles con aportaciones federales, estatales,  
15 municipales o del sector privado; así como a entrar en acuerdos colaborativos con  
16 cualquier ente, público o privado, dispuesto a participar en el financiamiento de esta  
17 rotulación.

18           Sección 4.- El Departamento de Transportación y Obras Públicas y/o la Autoridad de  
19 Carreteras y Transportación, deberá proveer la asesoría técnica necesaria, para velar por que la  
20 rotulación del tramo aquí designado cumpla con las especificaciones establecidas en el "Manual  
21 de Dispositivos Uniformes para el Control de Tránsito en las Vías Públicas (MUTCD)" y  
22 cualquier otra reglamentación aplicable.

1 Sección 3 5.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente

2 después de su aprobación.

A handwritten signature or set of initials in black ink, located to the left of the numbered text. It appears to be a stylized name or set of initials, possibly 'JH' or similar, written vertically.