GOBIERNO DE PUERTO RICO

20 ma. Asamblea Legislativa — 4ta. Sesión Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

P. de la C. 1575

3 DE NOVIEMBRE DE 2026

Presentado por la representante *Ramos Rivera;*
y el representante *Aponte Hernández*

Referido a la Comisión de Gobierno

LEY

Para enmendar el Artículo 3 y el inciso (p) del Artículo 4 de la Ley 73-2019, según enmendada, conocida como "Ley de la Administración de Servicios Generales para la Centralización de las Compras del Gobierno de Puerto Rico de 2019", a los fines de designar a la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico como Entidad Exenta; eliminar la disposición que obliga a las Entidades Exentas a realizar a través de la Administración de Servicios Generales sus compras de recuperación y reconstrucción; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Autoridad de los Puertos de Puerto Rico fue creada mediante la Ley Núm. 125 de 7 de mayo de 1942, según enmendada, con el propósito de desarrollar y operar las facilidades aéreas y marítimas del Gobierno de Puerto Rico y de proveer sus beneficios "en la forma económica más amplia", para así "impulsar por este medio el bienestar general y aumentar el comercio y la prosperidad". Ese mandato no es incidental ni retórico: la propia ley orgánica coloca el desarrollo económico en el centro de la misión de la Autoridad, y lo confirma en la composición de su Junta de Directores, integrada por el Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, el Administrador de Fomento Económico, el Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio y el Director Ejecutivo de la Compañía de Turismo.

La Autoridad administra hoy el Aeropuerto Internacional Luis Muñoz Marín, el Aeropuerto Rafael Hernández de Aguadilla, el Aeropuerto Mercedita de Ponce, el

Aeropuerto Fernando Luis Ribas Dominicci de Isla Grande, el Aeropuerto José Aponte de la Torre de Ceiba, el Aeropuerto Eugenio María de Hostos de Mayagüez, el Aeropuerto Antonio Nery Juarbe Pol de Arecibo, el Aeropuerto Humacao Regional y los aeropuertos de Vieques y Culebra, así como los puertos y muelles de San Juan, Ponce, Mayagüez, Guayanilla, Tallaboa, Yabucoa, Guayama, Guánica, Arecibo, Fajardo, Vieques y Culebra. Esa infraestructura constituye el sistema de entrada y salida de personas, bienes y combustible de una jurisdicción archipelágica.

La condición insular de Puerto Rico convierte esas instalaciones en infraestructura de servicios esenciales en el sentido más literal del término. Puerto Rico importa aproximadamente el ochenta y cinco por ciento (85%) de los alimentos que consume y la totalidad del combustible líquido que utiliza. El Muelle de Yabucoa recibe diésel, búnker C, combustible de aviación y gasolina, de modo que su operación incide directamente sobre la generación de energía eléctrica, sobre el transporte terrestre y sobre la propia operación aérea. Ese mismo patrón se repite a lo largo del sistema portuario que administra la Autoridad. Por el muelle de Arecibo se transmite combustible mediante tubería hasta la planta cogeneradora de la Autoridad de Energía Eléctrica. El complejo de Guayanilla y Tallaboa maneja combustibles fósiles y la descarga de gas propano por tubería hasta tanques de almacenamiento, y es en la Bahía de Guayanilla donde opera la terminal de regasificación de gas natural licuado que suple tanto a la cogeneradora de EcoEléctrica como a la central de vapor Costa Sur. El muelle de Las Mareas, en Guayama, recibe y transporta carbón y cuenta con instalaciones de uso exclusivo dotadas de sistemas de transportación mecanizada hasta la planta generatriz. Y en la Bahía de San Juan el recibo marítimo de gas natural licuado sostiene la operación de las unidades de la Central San Juan convertidas a ese combustible. En Vieques y Culebra el aeropuerto y el muelle no son un complemento del transporte: son el único acceso a servicios de salud, a suministros y a la actividad comercial. Un muelle o un aeropuerto inoperante no representa, por tanto, una obra pendiente: representa la interrupción de la cadena de suministro de alimentos, combustible, medicamentos y materia prima de toda la Isla.

De lo anterior se sigue una consecuencia de política pública que conviene enunciar sin rodeos: en Puerto Rico la generación de energía eléctrica no comienza en la central, sino en el muelle. La Isla no cuenta con reservas ni con producción de combustibles fósiles, de manera que la totalidad del combustible que alimenta el sistema eléctrico —diésel, búnker C, carbón, propano y gas natural licuado— entra por vía marítima, y lo hace a través de las instalaciones portuarias que administra la Autoridad. Toda limitación de calado, toda restricción de atraque y todo daño estructural no reparado en esas instalaciones se traduce en una limitación de la capacidad de recibo de combustible y, por consiguiente, en un riesgo directo sobre la confiabilidad del servicio eléctrico y sobre la viabilidad de la transición energética que el propio ordenamiento le impone al Gobierno. La rehabilitación de esos muelles, de sus canales de navegación y de sus profundidades operacionales no es, en consecuencia, un asunto de infraestructura marítima únicamente: es un componente de la seguridad energética de Puerto Rico.

Tras el paso de los huracanes Irma y María, de los terremotos de la región suroeste y de la emergencia de salud pública, la Autoridad quedó a cargo de una cartera de reconstrucción financiada con fondos de la Agencia Federal para el Manejo de Emergencias (FEMA) y del Programa Community Development Block Grant for Disaster Recovery (CDBG-DR) del Departamento de la Vivienda federal. Esa cartera comprende obligaciones que superan los quinientos ochenta y seis millones de dólares ($586,000,000) en asignaciones de FEMA y de HUD.

La característica que distingue a esos fondos de cualquier otra fuente de financiamiento gubernamental no es su cuantía, sino su temporalidad. Los fondos federales de recuperación no son recurrentes ni prorrogables a voluntad: expiran. Cada programa impone fechas límite de obligación y de desembolso, y el incumplimiento de esas fechas no se sanciona con una amonestación administrativa, sino con la pérdida definitiva de la asignación. El Título 2 del Código de Reglamentos Federales autoriza expresamente a la agencia federal concedente, en su sección 200.339, a suspender la asignación, a denegar el reembolso de costos y a terminar el premio total o parcialmente cuando el beneficiario no cumple con los términos del acuerdo. En materia de fondos de recuperación, el tiempo no es un factor de conveniencia administrativa: es un elemento constitutivo de la elegibilidad del gasto.

La normativa federal aplicable a los fondos del Programa CDBG-DR exige que el beneficiario desembolse el cien por ciento (100%) de su asignación dentro de un periodo de seis (6) años contados desde la firma del acuerdo de subvención por parte del Departamento de la Vivienda federal, y dispone que, al vencer el periodo de ejecución, dicho Departamento procederá al cierre de la subvención y a la recuperación (*recapture*) de todo fondo no desembolsado. La consecuencia de la demora, una vez más, no es un señalamiento: es la desobligación del dinero.

En el caso de los fondos de FEMA, la exposición del Gobierno de Puerto Rico es aún mayor, y por una razón que merece explicarse con detenimiento. El 2 de noviembre de 2017, FEMA ordenó que **todos** los proyectos grandes de trabajo permanente bajo la declaración FEMA-4339-DR-PR fueran administrados al amparo de la Sección 428 de la Ley Stafford, es decir, mediante estimados de costo fijo (*fixed cost estimates*). Bajo ese esquema, la asignación federal se determina por adelantado sobre la base de un estimado que, según la propia normativa de recuperación del Gobierno de Puerto Rico, "no será ajustado posteriormente" salvo para reflejar el producto de seguros o medidas de mitigación no realizadas, y respecto del cual "no existe opción administrativa alguna para atender los sobrecostos de un subrecipiendario".

La consecuencia práctica de ese esquema es determinante para la medida que aquí se propone. La construcción marítima y aeroportuaria es una industria de costos volátiles, expuesta a la inflación de materiales, del acero, del hormigón, del transporte marítimo y de la mano de obra especializada. Cuando un proyecto financiado con un estimado de

costo fijo se retrasa, el costo real de la obra sube, pero la asignación federal permanece congelada. Cada mes de demora procesal se traduce, por tanto, en una diferencia que no absorbe el Gobierno federal, sino el erario de Puerto Rico. Un trámite duplicativo que en circunstancias ordinarias sería una simple ineficiencia se convierte, bajo la Sección 428, en la fuente de una obligación económica a cargo del pueblo puertorriqueño.

A esa realidad se añade la etapa en que se encuentra hoy la cartera de la Autoridad. Un número considerable de proyectos culminó o está culminando su fase de diseño y entra simultáneamente a la fase de licitación pública. La demora no opera aquí sobre un expediente aislado: opera sobre una cartera completa que compite por la misma capacidad procesal, de modo que cualquier paso adicional en el trámite se multiplica por el número de proyectos y desplaza en cadena todo el calendario de construcción.

Debe considerarse, por último, que la demora en la ejecución de estos proyectos no produce únicamente un efecto fiscal. Mientras un muelle o una pista permanece sin reparar, el riesgo operacional continúa: se mantiene la limitación de calado o de capacidad de atraque, se prolonga la restricción de operaciones aéreas, y se posterga la mitigación de la vulnerabilidad que el propio evento catastrófico puso de manifiesto. La urgencia que motiva esta medida es, en consecuencia, doble: proteger la asignación federal y reducir el tiempo durante el cual la infraestructura crítica de la Isla permanece expuesta.

No obstante, la naturaleza de esos fondos y de esos plazos, la Autoridad de los Puertos no figura en la lista de Entidades Exentas del inciso (p) del Artículo 4 de la Ley 73-2019. La omisión de la Autoridad de esa lista resulta anómala toda vez que dicho articulado designa como Entidades Exentas a la Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura, la Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, la Autoridad de Energía Eléctrica, la Autoridad de Carreteras y Transportación, la Autoridad de Edificios Públicos, la Autoridad Metropolitana de Autobuses y la Autoridad para las Alianzas Público-Privadas, entre otras. Es decir, múltiples corporaciones públicas de infraestructura del Gobierno de Puerto Rico están exentas. No surge de la Ley 73-2019 ni de su historial legislativo ninguna razón de política pública que justifique tratar de manera distinta a la entidad que administra los puertos y los aeropuertos de la Isla.

Existe, además, una disposición que priva de todo efecto útil a la condición de Entidad Exenta precisamente en el ámbito donde esa condición resulta más necesaria. El último párrafo del Artículo 3 de la Ley 73-2019 establece que "[t]odas las compras de recuperación y reconstrucción de Puerto Rico realizadas por cualquier entidad exenta, serán realizadas a través de la Administración de Servicios Generales". El efecto de ese párrafo es que una corporación pública puede tramitar por sí misma la adquisición de bienes y servicios ordinarios, pero no puede tramitar la reconstrucción de la infraestructura que administra, que es su función más urgente, la de mayor complejidad técnica y la única sujeta a fechas límite federales de caducidad. La excepción se reconoce,

en suma, para todo aquello donde no hace falta, y se retira allí donde el interés público la reclama.

La aplicación de esa disposición en la práctica administrativa ha demostrado que produce el efecto contrario al que persigue. La centralización de los procesos de recuperación no ha generado economías de escala apreciables, porque cada proyecto de reconstrucción responde a especificaciones técnicas singulares que no admiten agregación en categorías de compra; y sí ha añadido una etapa procesal a un calendario que el derecho federal no permite extender. Por ello, esta medida no se limita a incorporar a la Autoridad de los Puertos a la lista de Entidades Exentas, sino que elimina el último párrafo del Artículo 3 de la Ley 73-2019, y con ello devuelve coherencia interna al estatuto respecto de la totalidad de las Entidades Exentas, cada una de las cuales administra su propia cartera de reconstrucción sujeta a los mismos plazos federales de caducidad.

A lo anterior se añade una consideración de capacidad institucional. La Autoridad de los Puertos administra desde hace décadas fondos federales del Programa de Mejoras de Aeropuertos (*Airport Improvement Program*) de la Administración Federal de Aviación y del Programa de Seguridad Portuaria (*Port Security Grant Program*) del Departamento de Seguridad Nacional federal, además de las asignaciones de FEMA y de CDBG-DR ya descritas. Posee, por tanto, personal técnico, oficinas de cumplimiento y experiencia acumulada en la aplicación de los requisitos de adquisición del Título 2 del Código de Reglamentos Federales, incluidas sus secciones 200.318 a 200.327, en las especificaciones de ingeniería propias de instalaciones aeroportuarias y marítimas y en los requisitos de licitación de la industria de la construcción marítima. Esa pericia especializada no reside, ni tiene por qué residir, en un organismo de compras de aplicación general.

Esta Asamblea Legislativa ha reconocido, por otra parte, las dificultades operacionales del procedimiento centralizado. La Exposición de Motivos de la Ley 59-2025 consignó que la Junta de Subastas de la Administración de Servicios Generales "nunca ha estado constituida en su totalidad", que las posiciones recomendadas por el Contralor y por el Colegio de Contadores Públicos Autorizados "nunca han sido ocupados en los casi seis años" de vigencia de la Ley 73-2019, y que ese esquema "ha provocado atrasos innecesarios e inconvenientes, que afectan el servicio que la Administración de Servicios Generales da a nuestro Pueblo". La presente medida no pretende censurar a esa agencia: pretende evitar que una limitación estructural que el propio legislador ha reconocido se convierta en la causa de la pérdida de fondos federales de recuperación o de un sobrecosto a cargo del erario.

Debe subrayarse que esta medida no relaja controles. Las Entidades Exentas vienen obligadas, por el propio texto del inciso (p) del Artículo 4 de la Ley 73-2019, a acoger los métodos de licitación establecidos en esa Ley. A ello se suma que continuarán sujetas a los requisitos de adquisición del Título 2 del Código de Reglamentos Federales, a las condiciones de cada premio federal, a la reglamentación del Departamento de la

Vivienda de Puerto Rico como *grantee* del Programa CDBG-DR, a la fiscalización de la Oficina Central de Recuperación, Reconstrucción y Resiliencia, al registro de contratos de la Oficina del Contralor conforme a la Ley 18-1975, según enmendada, y a los procesos de revisión que correspondan ante la Junta de Supervisión Fiscal.

Por todo lo anterior, esta Asamblea Legislativa entiende necesario y conveniente designar a la Autoridad de los Puertos de Puerto Rico como Entidad Exenta bajo la Ley 73-2019, según enmendada, y eliminar la disposición que obliga a las Entidades Exentas a tramitar a través de la Administración de Servicios Generales sus compras y obras de recuperación y reconstrucción. Con ello se corrige una asimetría injustificada respecto de otras corporaciones públicas de infraestructura, se protege la asignación de fondos federales cuya pérdida sería irreversible, se evita que la demora procesal se convierta en un sobrecosto a cargo del erario y se acelera la rehabilitación de la infraestructura de la que dependen los servicios esenciales y el desarrollo económico de Puerto Rico.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.- Se enmienda el Artículo 3 de la Ley 73-2019, según enmendada, para que lea como sigue:

"Artículo 3.- Alcance.

...

Se exceptúa de la aplicación de esta Ley cualquier Contrato de Operación y Mantenimiento con un operador privado que no constituya un Contrato de Alianza Público Privada, o cualquier negocio jurídico análogo a los establecidos en la Ley 29-2019, según enmendada. Cualquier operador privado a quien el gobierno haya otorgado un Contrato de Operación y Mantenimiento no vendrá obligado a realizar sus compras a través de la Administración. No obstante, dicho operador privado podrá realizar sus compras de manera voluntaria, a través de la Administración de Servicios Generales.

[Todas las compras de recuperación y reconstrucción de Puerto Rico realizadas por cualquier entidad exenta, serán realizadas a través de la Administración de Servicios Generales.]

La Administración tendrá la obligación de proveer y administrar todos los servicios auxiliares establecidos en el Capítulo III de esta Ley."

Sección 2.- Se enmienda el inciso (p) del Artículo 4 de la Ley 73-2019, según enmendada, para que lea como sigue:

"Artículo 4.- Definiciones.

...

(p) **Entidad Exenta:** Entidad Gubernamental que no viene obligada a realizar sus compras a través de la Administración, ya sea por razón de operar bajo lo dispuesto en un plan fiscal vigente o por tratarse de entidades fiscalizadoras de la integridad del servicio público y la eficiencia gubernamental. Para propósitos de esta Ley, se considerarán entidades exentas las siguientes: Oficina de Ética Gubernamental, Oficina del Inspector General de Puerto Rico, Comisión Estatal de Elecciones, Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico, Banco Gubernamental de Fomento para Puerto Rico, Autoridad para las Alianzas Público Privadas de Puerto Rico, Autoridad para el Financiamiento de la Infraestructura de Puerto Rico, Autoridad de Acueductos y Alcantarillados, Autoridad de Energía Eléctrica, Autoridad de Carreteras y Transportación, *Autoridad de los Puertos de Puerto Rico,* Corporación del Proyecto ENLACE del Caño Martín Peña, la Corporación Pública para la Supervisión de Seguros de Cooperativas de Puerto

Rico, programas e instalaciones de la Administración de Servicios Médicos de Puerto Rico, el Centro Médico, el Hospital Cardiovascular, el Hospital Universitario de Adultos, el Hospital Pediátrico Universitario, el Hospital Universitario Dr. Ramón Ruiz Arnau, los Centros de Diagnóstico y Tratamiento e instalaciones de discapacidad intelectual adscritos al Departamento de Salud, el Hospital Industrial y dispensarios regionales e intermedios, la Corporación del Fondo del Seguro del Estado, la Autoridad Metropolitana de Autobuses, la Autoridad de Edificios Públicos y la Oficina del (de la) Gobernador(a).

No obstante, las entidades exentas tienen que realizar sus procesos de licitación acogiendo los métodos de licitación establecidos en esta Ley. Además, las mismas deben acogerse a las categorías previamente licitadas y contratos otorgados por la Administración de Servicios Generales.

..."

Sección 3.- Cláusula de separabilidad.

Si cualquier artículo, inciso, parte, párrafo o cláusula de esta Ley o su aplicación a cualquier persona o circunstancia fuera declarada inconstitucional por un tribunal con jurisdicción, la sentencia dictada no afectará ni invalidará sus demás disposiciones, sino que su efecto quedará limitado y será extensivo al artículo, inciso, parte, párrafo o cláusula de ésta, o su aplicación, que hubiera sido declarada inconstitucional.

Sección 4.- Vigencia.

Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.