

(Sustitutivo de la Cámara
al P. de la C. 2841)
(Conferencia)

LEY

Para enmendar los Artículos 1, 3 y 6 de la Ley 171-2002, según enmendada, mejor conocida como "Ley de la Autoridad del Puerto de las Américas"; para enmendar el inciso (c) del Artículo 2 de la Ley 240-2011, según enmendada, mejor conocida como "Ley de la Autoridad del Puerto de Ponce"; para enmendar el inciso (a) del Artículo 4 de la Ley 171-2002, *supra*, a los fines de renombrar la misma como "Ley de la Autoridad de Ponce"; reestructurar el cuerpo rector de la Autoridad; establecer la nueva composición de su Junta; ampliar sus propósitos, facultades y poderes para crear un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce e impulsar su desarrollo socioeconómico; y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Con una población aproximada de 166,327 habitantes, según el Censo del 2010, la Ciudad de Ponce es el segundo municipio más grande en extensión territorial en Puerto Rico y el tercer municipio de mayor población en todo el País. De gran importancia comercial e industrial, Ponce sirve de centro de transporte para toda la Isla, apoyada de una economía que gira en torno a las industrias de la manufactura, el comercio y el turismo. Sus recursos naturales, infraestructura y red vial hacen de Ponce un lugar idóneo para actividades económicas tales como el procesamiento, distribución y fabricación de productos, la agricultura, salud y la prestación de servicios.

Pese a ello, la Ciudad de Ponce se encuentra sumergida en una crisis fiscal sin precedentes cuyo impacto se agudiza con una tasa de desempleo de catorce punto cuatro por ciento (14.4%), según datos suministrados por el Departamento del Trabajo de los Estados Unidos. Ese mismo estudio revela que para el cierre del año 2008 la ciudad de Ponce registraba una cantidad de cincuenta y siete mil doscientos (57,200) empleos. A julio del 2015, esa cifra es de cuarenta y dos mil cuatrocientos (42,400) empleos lo que representa una merma de catorce mil ochocientos (14,800) empleos en un periodo corto de apenas siete (7) años. A pesar de contar con los recursos e infraestructura necesarios para jugar un rol prominente dentro de la economía local e internacional, el desarrollo socioeconómico de Ponce ha sido casi inexistente en los últimos años en comparación con otras ciudades dentro de la zona metropolitana, ante la falta de una estrategia concreta del Gobierno Central para estimular el desarrollo socioeconómico de Ponce desde la implementación del Plan Ponce en Marcha.

El Plan Ponce en Marcha, concebido en 1985 bajo la incumbencia del entonces gobernador Hon. Rafael Hernández Colón, consistió en un programa de revitalización social, económica y política del Municipio de Ponce mediante la conjunción de sobre ciento cincuenta (150) proyectos de infraestructura. Mediante el Plan Ponce en Marcha, el Gobierno Central y el Municipio de Ponce pactaron la realización de varios proyectos y obras millonarias que incluyen la construcción de carreteras, soterrado de líneas eléctricas, una planta de filtración en la Represa Cerrillos, programas de viviendas de interés social, ensanche del suelo urbanizable, rehabilitación de edificios históricos y viviendas en el casco urbano, entre otros dirigidos a impulsar el crecimiento económico de Ponce y la región. Han transcurrido treinta (30) años desde que Puerto Rico se comprometió con Ponce y la Región Sur a través de la implementación del Plan Ponce en Marcha. Solo resta la culminación del Anillo de Circunvalación de la Carretera PR-9 a la Carretera PR-2 y otros proyectos menores para que se cumpla el convenio suscrito entre el Gobierno Central y el Municipio de Ponce. Debido a ello, resulta forzoso darle continuidad a la visión plasmada en Plan Ponce en Marcha y reafirmar el compromiso del Gobierno Central con Ponce y la Región Sur mediante la ideación de un plan estratégico dirigido a maximizar la inversión de miles de millones de dólares hecha por el Estado en su infraestructura.

Reconociendo la inversión en infraestructura hecha por el Estado en la Ciudad Señorial de Ponce y las oportunidades de desarrollo que representa cada uno de ellos, este Cuerpo ha realizado un sinnúmero de vistas públicas, oculares y ejecutivas en relación a los activos que le pertenecen al Estado lo cual ha generado diversos informes y piezas legislativas. El Gobierno Central cuenta con billones de dólares en activos tales como el Puerto de Las Américas y sus Zonas de Valor Añadido, el Aeropuerto Internacional Mercedita, la Finca Multeado Estrella, las Represas Cerrillos y Portugués, así como sus áreas recreativas y canalizaciones de sus ríos, el Yacimiento Arqueológico de Jácanas, la Reserva Natural de Caja de Muerto, el Bosque Estatal de Cerrillos, la servidumbre de paso del antiguo Tren del Sur y la Central Mercedita, por mencionar algunas. Así como todos los edificios comerciales e industriales, solares y terrenos adscritos a PRIDCO, la Compañía de Fomento Industrial, la Autoridad de Tierras, la Autoridad de Terrenos, la Autoridad de Edificios Públicos, la Compañía de Comercio y Exportación de Puerto Rico y el Departamento de Transportación y Obras Públicas, entre otros.

Luego de años de incertidumbre, el desarrollo del Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago finalmente va encaminado tras la aprobación de la Ley 156-2013.

Dicha Ley ha viabilizado la firma de un acuerdo para la operación de las facilidades portuarias del Puerto de las Américas por un operador de calibre internacional en aras de insertar el mismo dentro de la industria del transporte marítimo de la región. El acuerdo firmado por la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce (APP) con Portek, Inc., es testamento del fiel cumplimiento de la

Junta con la política pública delineada por esta administración en torno al Puerto de las Américas y sus Zonas de Valor Añadido. Resta por consiguiente, que la Junta actúe como ente fiscalizadora y vele por el fiel cumplimiento del contrato suscrito entre la APP y Portek, Inc.

Ante el éxito de la Junta de Directores de la APP en su encomienda de firmar un acuerdo con un operador de calibre internacional, la Autoridad del Puerto de las Américas y su Junta de Directores ha pasado a un segundo plano en relación a la operación del Puerto de las Américas Rafael Cordero Santiago. Al momento, la única responsabilidad que tiene la Autoridad del Puerto de las Américas es transferir ciertos activos y obras de infraestructura que forman parte del Puerto de las Américas Rafael Cordero Santiago a la Autoridad del Puerto de Ponce. Sin embargo, la Autoridad del Puerto de las Américas cuenta con un andamiaje y una estructura en desuso que le proporciona a la misma personalidad jurídica propia, un Director Ejecutivo y una serie de prerrogativas y facultades que le permite establecer política pública, confeccionar planes de trabajo, adoptar y aprobar reglamentos, requerir informes y/o documentos; herramientas y facultades necesarios para adelantar los propósitos que persigue esta Ley sin incurrir en la erogación de fondos y recursos públicos adicionales.

Por consiguiente, esta Asamblea Legislativa propone ampliar los deberes y responsabilidades de la Junta de la Autoridad del Puerto de las Américas y reestructurar su Junta de Directores en aras de desarrollar un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce para complementar e impulsar el desarrollo socioeconómico de Ponce. Al reestructurar la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de las Américas, se trae a la mesa de diálogo personas con la pericia y experiencia necesaria para desarrollar un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce dirigido a preservar, conservar y el desarrollar plenamente los activos pertenecientes al Gobierno Central que ubican en el Municipio de Ponce. Este mecanismo propiciará el diálogo entre los ponceños y las distintas agencias e instrumentalidades estatales que tienen a su haber un sinnúmero de activos cuyo desarrollo ha quedado en suspenso por la falta de coordinación y planificación adecuada. Al constituir una Junta de Directores similar a la implementada a través de la Ley 156-2013, se busca despolitizar y eliminar la burocracia administrativa mientras se fomenta tanto la descentralización de los servicios del gobierno como el apoderamiento regional al permitir que sean los ponceños, a través de su representación en la Junta en conjunto y en coordinación con las distintas agencias e instrumentalidades públicas, quienes forjen el camino hacia el desarrollo integral de Ponce y el resto de la región sur del País.

El uso óptimo y adecuado de los recursos e infraestructura de la Ciudad de Ponce son vitales para lograr el desarrollo integral de la Perla del Sur ante la oportunidad que representa la apertura del Puerto de las Américas al mundo. Por ello, es necesario que todo esfuerzo dirigido al desarrollo pleno de Ponce sea en

coordinación con el municipio, las agencias e instrumentalidades del Gobierno. Así como la firma de convenios con la empresa privada, entidades sin fines de lucro e instituciones académicas dirigidas a impulsar el desarrollo de Ponce. La Ciudad de Ponce cuenta con características únicas y la infraestructura necesaria para atender el aumento de población, comercio y turismo que traerá consigo la apertura del Puerto de las Américas y sus Zonas de Valor Añadido. A través de la legislación que se promulga, la Autoridad del Puerto de las Américas tendrá la responsabilidad de formular, adoptar y administrar los planes y programas relacionados a la preservación, conservación y el desarrollo socioeconómico de Ponce. Para ello, la Junta realizará un inventario de todos los activos pertenecientes al Estado Libre Asociado de Puerto Rico que ubican en el Municipio de Ponce y desarrollará un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce con el propósito de impulsar el desarrollo socioeconómico de Ponce a través de la utilización óptima de los activos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico en la Ciudad Señorial.

Todo esfuerzo dirigido hacia estimular el desarrollo socioeconómico de Ponce a través del Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce, deberá enfocarse en el pleno desarrollo de los siguientes activos del Gobierno Central y adherirse a la visión delineada por esta Asamblea Legislativa para cada uno de ellos tal como se detalla a continuación.

A. Aeropuerto Mercedita

Localizado a tres (3) millas al este de la Ciudad de Ponce, el Aeropuerto Mercedita ocupa un predio de terreno de doscientos setenta y cinco (275) acres destinados para la aviación comercial, industrial y privada. Adscrito a la Autoridad de Puertos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y certificado por la Administración Federal de Aviación tras completarse obras de expansión y mejoras a un costo de más de doce millones de dólares (\$12,000,000) tiene un movimiento de aproximadamente doscientos cinco mil seiscientos cuarenta y siete (205,647) pasajeros anuales. A través de los años, se le han realizado varias expansiones e inversiones considerables, con las cuales se ha logrado avanzar sustancialmente su operación y capacidad.

Las obras mayores de este aeropuerto comenzaron en el 1963 con la extensión de la pista de tres mil (3,000) a tres mil novecientos (3,900) pies. Para el 1967 se adoptó un Plan Maestro para el desarrollo sistemático del aeropuerto y en el 1971 se extendió la pista a cinco mil (5,000) pies para permitir la operación de aviones B-727. Una segunda ampliación tuvo lugar en 1987, la cual incluyó: la extensión de la pista a seis mil novecientos (6,900) pies, remodelación del terminal de pasajeros, construcción de un andén para la aviación general y la construcción de un nuevo edificio para la Unidad de Rescate Aéreo.

Para la década del 1990 se realizan mejoras a la infraestructura y es reinaugurado como Aeropuerto Internacional Mercedita tras completarse las obras de expansión y mejoras a un costo de más de doce millones de dólares (\$12,000,000). Esto incluyó el ensanche de la pista 12/30, la extensión de la antepista paralela en mil novecientos (1,900) pies lineales, ensanche de la pista existente en cincuenta (50) pies, construcción de la segunda extensión a la antepista oeste en mil cuatrocientos (1,400) pies y la expansión del terminal de pasajeros, así como la planificación de los siguientes proyectos a llevarse a cabo en el futuro: construcción de un edificio de mantenimiento; adquisición de un vehículo para la Unidad de Rescate Aéreo, instalación de rotulación, adquisición de terrenos para la pista doce (12), reconstrucción de canales de drenaje y sistema de control de acceso.

La Comisión de Desarrollo Integrado de la Región Sur celebró vista ocular en las facilidades del Aeropuerto Mercedita, la cual reveló que la Autoridad de Puertos, mediante un convenio con el Departamento de Transportación y Obras Públicas, está llevando una ampliación a la pista de aterrizaje a ocho mil (8,000) pies. Esta ampliación está próxima a terminarse, lo que representa un potencial de desarrollo sin fronteras para esta obra de infraestructura por su ubicación estratégica. Debido a ello, es necesario establecer una política pública concreta en torno a la operación del Aeropuerto Mercedita que estimule el desarrollo económico, el turismo y la creación de empleos. A esos fines, la Junta prepara un plan estratégico para el desarrollo del Aeropuerto Mercedita y para ello podrá realizar estudios, firmar convenios y hacer recomendaciones encaminadas a traer nuevas aerolíneas y rutas aéreas a Ponce. También auscultará la viabilidad y conveniencia de instituir el mecanismo de las alianzas público-privadas para la operación del Aeropuerto Mercedita.

B. Central Mercedita

Situada al sureste de la intersección de las Carreteras PR-10 y PR-52 en el Barrio Vayas y la Carretera PR-506 del Barrio Sabanetas en Ponce, la Hacienda Mercedita es una plantación, de sobre trescientos (300) acres, de caña de azúcar. Sirvió como centro administrativo del molino de caña de azúcar Central Mercedita durante la época dorada de la agricultura de nuestro País y durante años fue el hogar de la planta de refinamiento de azúcar *Snow White* y la Destilería Serrallés. La Autoridad de Tierras adquirió los predios de la antigua Central Mercedita el 1 de marzo de 1981 mediante contrato de compra-venta.

A pesar de ser el eje central de la industria del azúcar y la producción de ron local y de Ponce por sobre poco más de un siglo, la Central Mercedita cesó operaciones en 1994. Desde entonces la Autoridad de Tierras no había establecido una política pública clara dirigida a maximizar el valor de este activo

que ha llevado al abandono y el deterioro de sus estructuras. Debido a ello, dichas estructuras se encuentran contaminadas con asbestos, químicos de proceso, PCV e hidrocarburo de mercurio. Ante este panorama, dicho activo fue objeto de investigación del Quinto Informe Parcial de la R. de la C. 917 rendido por la Comisión de Desarrollo Integrado de la Región Sur. El mismo revela que bajo la actual administración, la Autoridad de Tierras firmó un acuerdo para la remoción de escombros y contaminantes químicos sin recurrir a la erogación de fondos públicos para la conservación, preservación y desarrollo pleno de este activo para luego alquilar los terrenos de la Central Mercedita a la Destilería Serrallés para la ampliación de sus operaciones mientras se logra la conservación y protección del mismo como recurso histórico-cultural al darle un uso adecuado.

En vista de ello, la Junta deberá desarrollar un plan estratégico dirigido a atraer a otras empresas a que se instalen en la Central Mercedita, así como el establecimiento de un museo o atractivo histórico-cultural a través de la firma de un convenio con la empresa privada dirigido a ofrecer una experiencia interactiva en la cual el turista pueda conocer la historia de la industria de la caña mientras observa la extracción y elaboración del guarapo de caña en sus distintas etapas.

C. Tren del Sur

El Tren del Sur se estableció en 1915 para el acarreo de la caña de las colinas hasta la Central Lafayette de Arroyo durante la época dorada de la caña de azúcar en nuestro País hasta su desaparición en el 1958. El tren circunvalaba la Isla por sus cuatro puntos cardinales, su fin era la movilización de pasajeros, así como el acarreo de productos agrícolas, principalmente la caña. Este sistema de transportación reforzaba el proceso del mercadeo en el País, la importación de productos para el consumo local y el transporte de la cosecha de nuestra caña a los muelles portuarios que posibilitaban su exportación.

El Segundo Informe Parcial de la R. de la C. 917 estudia a fondo el trasfondo histórico y marco legal del desaparecido Tren del Sur. Dicho informe revela que Ponce y la región sur de Puerto Rico cuenta con la mejor servidumbre de paso ferroviario de nuestro País, lo que posibilita el considerar reincorporar a las locomotoras como parte de un plan estructurado para revitalizar la economía de este punto geográfico, sin que medie una inversión pública onerosa. Asimismo, recomienda que no se descarte el mecanismo de las alianzas público privadas y la firma de convenios con los distintos municipios en aras de la consolidación regional de servicios y la creación de un sistema de transportación colectivo público. Dicho esfuerzo debe enmarcarse hacia la revitalización de nuestra agricultura y el potenciar el desarrollo del Puerto de las Américas Rafael

Cordero Santiago y sus zonas de valor añadido mientras complemente e impulse la agricultura, la transportación, el turismo, así como la importación y exportación de productos.

Para ello, es necesario llevar a cabo un estudio de viabilidad que permita determinar si es costo efectivo reanudar las operaciones de un Tren para el Sur de Puerto Rico, tomando como base la rehabilitación de la agricultura en nuestro país y la apertura del Puerto de las Américas Rafael Cordero Santiago. Así como ordenar a las agencias correspondientes a compilar un inventario actualizado de los instrumentos y equipos ferroviarios del antiguo Tren del Sur; así como información actualizada sobre la demarcación, identificación y la titularidad de la servidumbre de paso del tren.

D. Reserva Natural Caja de Muertos

Compuesta por las islas de Caja de Muertos, Morrillito y Berbería, esta reserva natural fue designada como tal por la Junta de Planificación en 1980 por recomendación del Programa de Manejo de Zonas Costeras. Desde entonces, esta reserva natural se ha mantenido como un área protegida debido al tráfico de tortugas marinas que se encuentran en peligro de extinción, así como su fauna que es de belleza excepcional. Sirve como atractivo turístico para Ponce y la región sur, ya que miles de personas visitan esta reserva para disfrutar de su naturaleza y hermosas playas.

Otras jurisdicciones con recursos similares a la Reserva Natural Caja de Muertos han utilizado embarcaciones inservibles y otros elementos de acero para construir arrecifes artificiales y crear nuevos ecosistemas marinos. Iniciativas de esta índole representan un fuerte potencial económico mientras se potencia la mejor explotación de los recursos ambientales. En el estado de la Florida existen sobre dos mil setecientos (2,700) arrecifes artificiales. Esta práctica ha creado una nueva industria turística billonaria y generado miles de empleos. Ejemplo de ello es el Condado de Pinellas, en este condado existen doce (12) arrecifes artificiales que a su vez representan un impacto económico directo de setenta y seis millones de dólares (\$76,000,000) anuales y sostiene alrededor de ochocientos cincuenta y ocho (858) empleos a tiempo parcial y completo, según un estudio realizado por la Universidad de la Florida. Esta data nos motivó a redactar y radicar la R. de la C. 1290, la cual ordena la realización de un estudio exhaustivo a los fines de crear un arrecife artificial.

Debe estudiarse con detenimiento y ánimo la probabilidad de llevar a buen término un proyecto de la naturaleza descrita en aras de conservar este recurso natural, fomentar la industria del turismo y crear nuevos empleos. Además debe escrutarse la forma de materializarlo e involucrar a las agencias o

instituciones que pudieran aportar a su éxito. Para lograr este objetivo, la Junta realizará un estudio exhaustivo sobre la probabilidad, el potencial y deseabilidad de desarrollar un proyecto ecoturístico autosustentable para promover la formación de arrecifes artificiales en la costa de Caja de Muertos, mediante el hundimiento acondicionado de las embarcaciones de la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio, que hayan sido declaradas sin vida útil en la zona costera de la isla de Caja de Muertos, a media milla de la costa, y de ochenta (80) a cien (100) pies de profundidad. Dicha zona es poco productiva ecológicamente y fangosa. Con el desarrollo de arrecifes artificiales se evitaría la erosión de las costas de Caja de Muertos y se generará actividad económica millonaria, a la vez que se propiciaría actividades como la pesca y el buceo.

E. Represas Cerrillos y Portugués

La represa Cerrillos, uno de los componentes del Proyecto de Control de Inundaciones de los Ríos Bucaná-Portugués en Ponce, está localizada en el Río Cerrillos a nueve punto cinco (9.5) millas de su desembocadura. El proyecto consiste en la construcción de nueve punto uno (9.1) millas de mejoras a canales, dos (2) represas multiusos con vertederos de emergencia controlados y seis (6) áreas recreativas. Tiene una altura de trescientos veintitrés (323) pies y provee protección para inundaciones de cien (100) años, dos (2) abastos de agua dependientes para el área de Ponce y facilidades recreativas en lagos y canales, a un costo total estimado en quinientos noventa y siete millones de dólares (\$597,000,000). Además, su lago provee un volumen de cuarenta y siete mil novecientos (47,900) acres-pies para control de inundaciones y abasto de agua cuyo rendimiento es de veintidós millones de galones por día (22.0 m.g.d.) según reportado por la Comisión de Desarrollo Integrado de la Región Sur.

A un costo de cerca de cuatrocientos millones de dólares (\$400,000,000) entre el gobierno federal y estatal para la construcción y adquisición de terrenos, la Represa Portugués es el componente final del Plan de Manejo de Inundaciones para el Municipio de Ponce. El Cuarto Informe Parcial de la R. de la C. 338 revela que es una represa de arco que funciona a base de gravedad hecha en piedra y tierra. El mismo tiene doscientos (200) pies de alto y mil doscientos treinta (1,230) pies de longitud. Opera con ciento veinte (120) pies de profundidad, cuenta con una trampa de sedimentos para alargarle la vida al proyecto y con ochenta (80) pies de altura para el control de inundaciones. La construcción de esta represa impacta un área urbana de mil ochocientos treinta y tres (1,833) cuerdas y mitigará daños estimados entre cuatrocientos (400) a seiscientos (600) millones de dólares anuales ocasionados por inundaciones. Impactará directamente a unos cuarenta y cinco mil (45,000) habitantes, trece mil doscientas (13,200) estructuras y cinco (5) millones de pies cuadrados de áreas

comerciales en la Ciudad de Ponce. También cuenta ciertas áreas aledañas a la represa destinadas para uso recreacional.

Ambas obras de infraestructura ejercen una función dual cuya importancia es trascendental para el desarrollo de Ponce. La construcción de estas represas como componentes del Plan de Manejo de Inundaciones para el Municipio de Ponce representa una oportunidad para reclasificar el municipio como zona A-99, lo cual conllevaría la eliminación y/o reducción de primas de seguros contra inundaciones que asciende a sobre dos punto cinco (2.5) millones de dólares anuales. Dinero que podrá ser utilizado ahora por estos residentes y comerciantes para inyectar la economía local. Por lo que, la Junta tendrá la responsabilidad de hacer toda gestión necesaria para solicitar la reclasificación del municipio como zona A-99 ante las agencias e instrumentalidades estatales y federales correspondientes y elaborará un plan completo para el desarrollo de las áreas recreativas adyacentes a ambas represas dirigidas a aumentar la oferta turística de Ponce.

F. Bosque Estatal de Cerrillos

Los terrenos alrededor del embalse de la Represa Cerrillos en el Barrio Maragües de Ponce fueron declarados Bosque Estatal mediante la Orden Ejecutiva OE-1996-58. Esta área comprende más de doscientas (200) cuerdas de terreno. La declaración de estos terrenos como bosque parte de la declaración de política pública establecida por la Ley Núm. 133 de 1 de julio de 1975, "Ley de Bosques de Puerto Rico", que dispone que las tierras pertenecientes al Estado en las que los productos, servicios y utilidades señalados constituyen su valor real y potencial más alto serán declaradas y designadas como Bosques del Estado, debido a su localización, características físicas, topográficas o geológicas.

También conocido como Refugio de Vida Silvestre Embalse Cerrillos, el Bosque Estatal de Cerrillos, posee un valor singular en términos ambientales ya que protege la cuenca hidrográfica que abastece al embalse, baja las temperaturas en la región, posee valor paisajista y cobija a especies endémicas y en peligro de extinción. Posee una serie de atractivos e instalaciones tales como: un embalse, áreas recreativas, rampas para botes, gazebos y miraderos. No obstante, la mayoría de los atractivos e instalaciones de este bosque se encuentran en desuso y no abiertos al público.

El Bosque Estatal de Cerrillos posee un potencial extraordinario para ser desarrollado para fines ecoturísticos. Su accesibilidad a la Ciudad de Ponce vía la Carretera PR-139, como su tamaño y entorno ecológico hacen de este recurso natural el lugar idóneo para actividades como el senderismo, pesca, navegación, observación de aves, *rappel*, ciclismo, tirolina, entre otros. Cuenta con un

sinnúmero de veredas, miraderos, gazebos, lagos y caminos para llevar a cabo estas actividades que estimulan la actividad económica y generan nuevos empleos. También podrá ser lugar para la práctica de deportes equinos de construirse facilidades para esos fines. Reconociendo el valor ecológico y potencial económico de este recurso natural, la Junta preparará un plan estratégico para el desarrollo del mismo para fines ecoturísticos y podrá realizar estudios, firmar convenios y hacer recomendaciones encaminadas a lograr esa meta.

G. Yacimiento Arqueológico Indígena de Jácanas

El Yacimiento Arqueológico de Jácanas, el yacimiento indígena más grande, importante y mejor conservado de todo el Caribe fue descubierto en el 2007 a metros de donde se realizaban los trabajos de construcción de la Represa Portugués en la Ciudad de Ponce. Este yacimiento que ubica a la orilla del Río Portugués del Barrio Tibes posee un gran valor histórico y cultural debido a los artefactos tainos descubiertos durante su excavación. En el mismo se halló una plaza que mide unos ciento treinta (130) por ciento sesenta (160) pies, convirtiendo éste en el batey indígena más grande descubierto en todo el Caribe. Así también, fueron descubiertos sobre sesenta y siete (67) enterramientos en las cuales se encontraron decenas de osamentas tainas, cerámicas, petroglifos, bohíos y otros artefactos que datan a la era precolombina en nuestra Isla.

Ante esta situación y reconociendo el valor histórico y cultural que el descubrimiento de este yacimiento representa para nuestro patrimonio cultural, esta Asamblea Legislativa ha radicado el P. de la C. 852, para declarar Zona Histórica el Yacimiento de Jácanas y que se le ordene a la Junta de Planificación que se inscriba en el inventario de Sitios y Zonas Históricas de Puerto Rico. Asimismo, dicha pieza legislativa ordena a las agencias concernientes a realizar un inventario de todos los artefactos recuperados en la excavación del yacimiento, así como rendir un informe que detalle los trámites y procedimientos realizados a esos fines en el cual esbocen sus conclusiones y recomendaciones para proteger y conservar este yacimiento que es patrimonio cultural e histórico de nuestras raíces taínas.

Por tal motivo, esta Asamblea Legislativa estima necesario asumir la responsabilidad de proteger, estudiar, conservar y tomar medidas dirigidas a promover nuestros recursos culturales, ya que son los pilares sobre los cuales nuestra historia y cultura ha sido construida. Este Cuerpo recomienda que se estudie a fondo la viabilidad de desarrollar proyectos dirigidos a preservar la arqueología tales como un depósito para piezas, así como un parque arqueológico, lo cual no existe en Puerto Rico actualmente. Para lograr los propósitos antes mencionados, la Junta preparará un plan estratégico dirigido al

desarrollo pleno del Yacimiento Arqueológico de Jacanas y podrá realizar estudios, firmar convenios y hacer recomendaciones encaminadas a esos fines.

H. Paseo Dos Ríos

Los ríos Bucaná y Portugués atraviesan la Ciudad de Ponce, desembocando en el Mar Caribe. A una inversión de sobre \$400 millones tanto en los cauces como en la canalización de ambos ríos, se propone fortificar esta obra de infraestructura mediante la implementación de un sistema de transporte turístico a base de la instalación de pequeñas esclusas así como se hizo con el Río San Antonio, mejor conocido como el *San Antonio Riverwalk*. Cada año, millones de personas visitan este atractivo turístico localizado en la Ciudad de San Antonio, Texas, el cual consiste de varias paradas claves con atractivos tales como tiendas, restaurantes, museos y centros comerciales que promueven el turismo y la economía de la ciudad. El deje de desarrollo económico de la Ciudad de San Antonio gira alrededor de este paseo.

La extensión y canalización de los ríos Bucaná y Portugués, así como la construcción de las represas Cerrillos y Portugués, hace posible el establecimiento de distintas estaciones y paradas en atractivos culturales y turísticos a través del Municipio de Ponce, tales como: el Centro de Convenciones, los barrios Bélgica y San Antón, el casco urbano, el parque lineal, el parque Monagas, el centro gubernamental, la Guancha, el Museo de Arte de Ponce; así como restaurantes, museos, tiendas, hoteles y otros locales de interés turístico. La deseabilidad y conveniencia de un atractivo como este fue objeto de estudio por esta Asamblea Legislativa mediante la R. de la C. 142. La misma ordena a las Comisiones de Desarrollo de la Industria Turística; y de Desarrollo Socio-Económico y Planificación, de la Cámara de Representantes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, investigar la viabilidad de un sistema de transportación acuática, el cual se denominaría como Aqua Expreso del Sur, que enlace los sitios turísticos en el Municipio de Ponce y que discorra por el Río Portugués haciendo varias paradas con el fin de promover el uso de transporte colectivo, tanto para los residentes del área como para los turistas que visitan la zona. El resultado de esta investigación legislativa ha sido la aprobación de un informe positivo sobre la R. de la C. 142. En la misma el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Compañía de Turismo de Puerto Rico y el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio coinciden en que un sistema de esta índole atraería el turismo interno y el turismo internacional el cual ha mermado en los pasados años.

Sin duda alguna, un proyecto de esta magnitud sería de gran beneficio para la economía local, para los medianos y pequeños comerciantes e implicaría una revitalización del Municipio de Ponce. Cada una de estas paradas puede ser

distinta y única en su estilo, al igual que se realizó con las estaciones del Tren Urbano. La movilización de turistas hacia Ponce y pueblos limítrofes tendrá un impacto directo sobre la economía sureña, estimulando así el establecimiento de comercios nuevos y la creación de empleos. Para lograr ello, la Junta realizará un estudio hidráulico para determinar la viabilidad de establecer un sistema de transportación acuática en el Municipio de Ponce, a denominarse Paseo Dos Ríos, que discurra por los cauces de los ríos Bucaná y Portugués, con varias paradas para promover el turismo en Ponce y la Región Sur.

Además de los activos mencionados con anterioridad, el Gobierno Central es dueña de un sinnúmero de activos y obras de infraestructura a través de toda la Ciudad de Ponce a los cuales no se les está dando un uso óptimo, o peor aún, uso alguno. Para evitar ello y estimular el desarrollo socioeconómico de la Ciudad de Ponce, la Junta deberá realizar un inventario de todas las estructuras y terrenos ubicadas en el Municipio de Ponce incluyendo, pero sin limitarse a, el casco urbano, la zona industrial de El Tuque, área de almacenes del Puerto de Las Américas, entre otros y delinear un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura respecto a cada uno de ellos. Mediante este mecanismo la Junta de Directores de la nueva Autoridad de Ponce realizará un inventario de todos los activos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico con tal de que la APP pueda preservar, conservar y desarrollar los mismos en beneficio de la Ciudad de Ponce y toda la Región Sur de Puerto Rico.

A través de la legislación que se promulga, se busca concentrar esfuerzos y recursos junto a las distintas agencias e instrumentalidades del Gobierno en pos de impulsar el desarrollo socioeconómico de Ponce y la Región Sur mediante el uso óptimo y adecuado de sus recursos e infraestructura. En vista de ello, todo esfuerzo para lograr los objetivos de esta Ley deberá girar en torno a la visión delineada en relación a cada activo antes mencionado para impulsar el desarrollo económico, la creación de empleos y aumento en el turismo de Ponce. Por ende, esta Asamblea Legislativa estima necesario crear un mecanismo promovido por el Gobierno Central que organice el desarrollo de los activos de la Ciudad de Ponce antes mencionados, con tal de ofrecer más garantías de que los mismos se realizarán a través del establecimiento de un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura con el propósito de impulsar el desarrollo socioeconómico de la Ciudad de Ponce mediante la implementación de estrategias a corto, mediano y largo plazo en pos de alcanzar los fines perseguidos en esta legislación, ya que la Junta posee personalidad jurídica propia y la capacidad para gestionar y tramitar todo tipo de permiso necesario para cumplir con los propósitos de esta Ley.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Sección 1.-Se enmienda el Artículo 1 de la Ley 171-2002, según enmendada, mejor conocida como "Ley de la Autoridad del Puerto de las Américas", para que lea como sigue:

"Artículo 1.-Título Abreviado.

Esta Ley se conocerá como la "Ley de la Autoridad de Ponce"."

Sección 2.-Se enmienda el inciso (c) del Artículo 2 de la Ley 240-2011, según enmendada, mejor conocida como la "Ley de la Autoridad del Puerto de Ponce", para que lea como sigue:

"Artículo 2.-Definiciones.

Para propósitos de esta Ley, las siguientes palabras tendrán los significados que se detallan a continuación:

- (a) ...
 - (b) ...
 - (c) Autoridad: La Autoridad del Puerto de Ponce que se crea por esta Ley, la cual tendrá las funciones, deberes, derechos, facultades y prerrogativas concedidas a la Autoridad de Ponce, creada bajo la Ley 171-2002, según enmendada. Esta Autoridad podrá generar obligaciones, excepto que las obligaciones de esta nueva Autoridad no estarán garantizadas por el fondo general del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Se entiende enmendada esta Ley a los efectos de donde se mencione "La Autoridad del Puerto de las Américas", se refiere a "La Autoridad de Ponce".
 - (d) ...
- ..."

Sección 3.-Se enmienda el Artículo 3 de la Ley 171-2002, según enmendada, mejor conocida como "Ley de la Autoridad del Puerto de las Américas", para que lea como sigue:

"Artículo 3.-Creación.

Por la presente se crea una corporación pública e instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que constituirá un cuerpo corporativo y político independiente con el nombre de Autoridad de Ponce.”

Sección 4.-Se enmienda el inciso (a) del Artículo 4 de la Ley 171-2002, según enmendada, mejor conocida como “Ley de la Autoridad del Puerto de las Américas”, para que lea como sigue:

“Artículo 4.-Junta de Directores.

- (a) La Autoridad estará dirigida por una Junta de Directores, copresidida por el Secretario del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio y el Director de la Oficina de Ordenamiento Territorial del Municipio Autónomo de Ponce. Los restantes miembros de la Junta serán los siguientes: el Secretario del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales; un arquitecto o planificador certificado y un economista certificado, ambos residentes *bona fide* domiciliados en Ponce, y nombrados por el Gobernador, con el consejo y consentimiento del Senado; un ingeniero civil certificado y un representante del sector de los pequeños y medianos comerciantes de Ponce, ambos residentes *bona fide* domiciliados en Ponce, y nombrados por el Alcalde del Municipio Autónomo de Ponce, con el consejo y consentimiento de la Legislatura Municipal de Ponce.

Los miembros de la Junta de Directores serán nombrados por un término inicial de cuatro (4) o cinco (5) años, excepto los miembros en virtud de cargos como funcionarios del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o del Municipio Autónomo de Ponce, los cuales ocuparán sus posiciones hasta que sus sucesores sean nombrados. Los dos (2) miembros nombrados por el Gobernador serán nombrados por términos de cinco (5) años; y los dos (2) miembros nombrados por el Alcalde serán nombrados por términos de cuatro (4) años. Los miembros permanecerán en sus posiciones hasta que expire el término de los mismos y, según corresponda, se nombre a los nuevos miembros de forma tal que se mantenga este sistema escalonado. Cualquier vacante que surja en la Junta, ocupada por alguno de los cuatro (4) miembros nombrados por el Gobernador y el Alcalde, que ocurra antes del vencimiento del término para el que fue nombrado, será cubierta mediante un nuevo nombramiento por el término no cumplido de la plaza vacante. Todos los miembros de la Junta deberán ser personas de reconocida integridad moral, mayores de edad, ciudadanos de los Estados Unidos de América y residentes permanentes del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Los

miembros de la Junta deberán estar capacitados para cumplir con los objetivos que persigue esta Ley.”

Sección 4.-Se enmienda el Artículo 6 de la Ley 171-2002, según enmendada, mejor conocida como “Ley de la Autoridad del Puerto de las Américas”, para que lea como sigue:

“Artículo 6.-Propósito, Facultades y Poderes de la Autoridad.

La Autoridad se crea con el propósito de promover, desarrollar, mejorar, poseer, operar y administrar todas las instalaciones del Puerto de las Américas y reglamentar las actividades del Puerto. Así también, la Autoridad elaborará un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce dirigido a preservar, conservar y desarrollar plenamente de manera organizada los activos del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico que ubican en el Municipio de Ponce conforme la visión de desarrollo óptimo que mediante esta legislación se establece con metas a corto, mediano y largo plazo. Para ello, la Autoridad identificará y realizará un inventario de los activos que pertenezcan al Estado Libre Asociado de Puerto Rico que mejor sirvan a los propósitos de esta Ley; y podrá realizar estudios, celebrar vistas públicas y requerir información a las distintas agencias gubernamentales en relación a los activos de su propiedad que ubican en el Municipio de Ponce en aras de preparar un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce y adelantar los propósitos de esta Ley. La Autoridad elaborará un Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce aprobado por la mayoría de los miembros de la Junta que deberá ser entregado al Banco Gubernamental de Fomento, luego de un (1) año de haberse constituido la Junta de Directores, el cual contenga los hallazgos, conclusiones y recomendaciones de la Autoridad en relación a la preservación, conservación y desarrollo pleno de los activos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico conforme a la visión de alcanzar el desarrollo óptimo de los mismos que promulga esta legislación mediante metas a corto, mediano y largo plazo. La Junta podrá modificar la visión plasmada en el Plan Maestro Coordinado de Infraestructura para la Ciudad de Ponce, y podrán incluir los proyectos propuestos para cada uno de los activos de acuerdo a cómo surja el desarrollo individual de los mismos. Con el fin de lograr ese propósito, se le confiere a la Autoridad, y ésta tendrá y podrá ejercer, todos los derechos y poderes que sean necesarios o convenientes para llevar a cabo dichos propósitos, incluyendo, pero sin limitar la generalidad de lo anterior, los siguientes:

(a) ...

...

...".

Sección 5.-Cláusula de Separabilidad.

Si cualquier cláusula, párrafo, subpárrafo, artículo, disposición, sección, inciso o parte de esta Ley fuere declarada inconstitucional por un tribunal competente, la sentencia a tal efecto dictada no afectará, perjudicará ni invalidará el resto de esta Ley. El efecto de dicha sentencia quedará limitado a la cláusula, párrafo, subpárrafo, artículo, disposición, sección, inciso o parte de la misma que así hubiere sido declarada inconstitucional.

Sección 6.-Vigencia.

Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.

DEPARTAMENTO DE ESTADO
Certificaciones, Reglamentos, Registro
de Notarios y Venta de Leyes
Certifico que es copia fiel y exacta del original
Fecha: 19 de agosto de 2016

**Firma:**

Francisco E. Cruz Febus
Secretario Auxiliar
Asuntos de Gobierno