

“Artículo 16.—Recursos

Se autoriza al Banco y Agencia de Financiamiento de la Vivienda a utilizar los sobrantes de los fondos asignados del Fondo General para las diferentes etapas del Programa de Subsidio para Vivienda de Interés Social creado por esta Ley y administrado por dicho Banco, para ayudar a personas o familias de recursos bajos o moderados en la adquisición o rehabilitación de viviendas de interés social. Estas viviendas pueden ubicar en proyectos o tratarse de viviendas individuales ubicadas en cualquier municipio de Puerto Rico.

El Secretario del Departamento de la Vivienda adoptará los procedimientos que fueren necesarios y consistentes con los propósitos de esta Ley y establecerá condiciones restrictivas a fin de evitar la especulación o el uso inadecuado de la propiedad o de los beneficios provistos en la misma.”

Sección 2.—Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

Aprobada en 25 de agosto de 2000.

**Autoridad de Carreteras y Transportación—
Enmiendas**

(P. del S. 2562)

[NÚM. 207]

[*Aprobada en 25 de agosto de 2000*]

LEY

Para enmendar los Artículos 2, 3, 4, 5 y 11 de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada, conocida como la “Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación” a los fines de autorizar a dicha Autoridad a entrar en acuerdos con otras entidades, públicas o privadas, para el desarrollo de usos, actividades y estructuras en terrenos aledaños a facilidades de tránsito o de transportación y en el espacio

aéreo sobre las mismas, a participar de las rentas generadas, y para estos propósitos adquirir o disponer de terrenos y propiedades mediante venta, permuta, arrendamiento, o de cualquier otra forma, salvo expropiación, a los fines de proveer seguridad y un ambiente adecuado en torno a sus facilidades de tránsito o de transportación, además autorizarla para generar patrocinio e ingresos para financiar las operaciones de dichas facilidades, para cubrir el costo de sus servicios complementarios y para permitirle a la Autoridad que utilice cualquier ganancia proveniente de estas actividades para cualquiera de sus fines corporativos; proveer para que la Junta de Planificación o Municipios Autónomos, en coordinación con la Autoridad, creen Distritos Especiales de Planificación que guíen el desarrollo de los usos y actividades, existentes y futuros, en los terrenos aledaños a facilidades de tránsito o de transportación, de forma integrada a dichas facilidades, maximizando el beneficio social a obtenerse de éstas y propiciando su éxito y salud económica, en el contexto de un apropiado desarrollo urbano y la protección del ambiente y del interés público; eliminar toda referencia a la Junta de Gobierno de la Autoridad de conformidad con el Plan de Reorganización Número 6 de 1971; y para enmendar el Artículo 11 de la Ley de la Autoridad de Carreteras y Transportación para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La inversión en infraestructura para el continuo desarrollo social y económico de Puerto Rico, debe ir de la mano de la creación de otras condiciones que igualmente viabilicen la meta de continuamente mejorar la calidad de vida de los puertorriqueños. A estos fines, resulta particularmente importante y urgente el establecer una relación directa entre las visiones que se adopten para el futuro y el tomar pasos concretos que vayan implantando la visión adoptada.

En cuanto a la infraestructura de transportación, ésta tiene por naturaleza la capacidad de influir a corto, mediano y largo

plazo en la forma y calidad del desarrollo urbano, elemento que a su vez impacta en la calidad de vida, la actividad económica y la competitividad en la economía mundial. El Tren Urbano es un magnífico ejemplo de lo anterior, siendo un proyecto que guarda un enorme potencial para realizar y extender las metas de desarrollo urbano, social y económico de la Región Metropolitana de San Juan.

Por su naturaleza, las facilidades de tránsito o de transportación traen nuevas oportunidades de desarrollo urbano, aumentando el valor de propiedades, promoviendo la actividad comercial y estimulando la construcción y mejoras físicas en diversos sectores. El potencial de beneficio de estos desarrollos se puede maximizar mediante una intervención pública que asegure una efectiva integración entre las actividades y usos del terreno con las propias facilidades de tránsito o de transportación. La realización de estos beneficios potenciales requiere, por ende, de la adopción de medidas que permitan planificar, guiar y hacer realidad dicho desarrollo integrado. Conviene además al interés público que estas medidas también provean para que el propio proyecto público que viabiliza y estimula los desarrollos pueda beneficiarse de los mismos, bien sea mediante generación de rentas o mediante la participación directa en desarrollos conjuntos con entidades públicas o privadas.

Esta participación conjunta de entidades públicas y privadas en desarrollos que beneficien tanto a las entidades participantes como a la comunidad, resulta no solamente deseable, sino esencial para el adecuado desarrollo urbano, económico y social. Por lo tanto, esta legislación autoriza ese desarrollo conjunto público/privado. Más aún, para que esta participación pueda darse efectivamente, y dado el nivel y complejidad de las relaciones jurídicas que habrán de requerirse para ello, es menester autorizar a la Autoridad para que pueda entrar o participar en estas actividades y para que pueda hacer uso de las ganancias que generan las mismas. Ello tendrá la consecuencia adicional de generar nuevas fuentes de recursos que aporten al financiamiento de las operaciones del sistema de

transportación que hace posibles o más rentables a los nuevos desarrollos.

Este enfoque de desarrollos conjuntos, asociados a facilidades de tránsito o de transportación, ha sido aplicado en diversas partes del mundo y emerge con particular éxito en ciudades como Portland, en el estado de Oregón, San Francisco, San Diego y Los Angeles, en el estado de California, Boston, en el estado de Massachusetts, Washington, D.C., Estocolmo, Singapur, Tokio, Toronto, y Vancouver, generando mayor patrocinio para el sistema de transportación, promoviendo lugares seguros en torno a las facilidades de tránsito o de transportación, así como generando cientos de miles de empleos y miles de millones de dólares en inversión. La aplicación de este enfoque en Puerto Rico tiene igualmente el potencial de beneficiar nuestro sistema de transportación y de generar miles de nuevos empleos y millones de dólares en nueva actividad económica, parte de la cual puede capturarse como beneficio para el propio sistema de transportación, maximizando así los beneficios sociales del mismo mientras se reduce la magnitud de los costos netos a ser incurridos por la Autoridad de Carreteras y Transportación. Por otra parte, la realización de proyectos conjuntos asociados a facilidades de tránsito o de transportación puede constituirse en eficaz mecanismo para aplicar políticas y planes de usos de terrenos, de forma que aumente la efectividad general de la planificación y el mejor uso de los terrenos.

La Autoridad de Carreteras y Transportación, en su función como desarrollados de sistemas de transportación que permiten hacer realidad lo propuesto en planes para áreas específicas, tiene además la obligación ineludible de promover el patrocinio y proveer el mayor grado posible de seguridad a los usuarios de sus facilidades de tránsito o de transportación, objetivo que se alcanza, entre otros, con los desarrollos que en virtud de esta legislación podrán hacerse en torno a dichas facilidades. Esto ubica a la Autoridad, actuando en consideración de los planes que a estos fines existan o que se adopten por la Junta de Planificación y los municipios autónomos, en posición de

implantar dichos planes, lo cual puede lograrse mediante acuerdos con otras entidades, públicas o privadas, que resulten en desarrollos específicos y beneficios concretos para los participantes y la comunidad en general. El propio mecanismo de utilizar los nuevos desarrollos, para generar recursos que se inviertan en la operación, mejoras y crecimiento del sistema de transportación, genera un ciclo positivo de creación de riqueza social y mejoras en la calidad de vida urbana.

En años recientes, la Asamblea Legislativa mediante la Ley Núm. 1 del 6 de marzo de 1991 estimó conveniente ampliar el alcance de las actividades de la Autoridad de Carreteras y Transportación, de forma que pudiera ser el ente público encargado de viabilizar importantes mejoras al sistema de transportación colectiva, tales como el Tren Urbano y Metrobús. De igual forma, también se ampliaron los poderes de dicha Autoridad para que pudiera viabilizar proyectos estratégicos utilizando capital privado (Ley Núm. 4 de 23 de agosto de 1990). De forma similar, en estos momentos, conviene al interés público proveerle a la Autoridad de Carreteras y Transportación los poderes necesarios para fomentar y viabilizar el desarrollo de proyectos en torno a facilidades tales como el Tren Urbano, así como participar de los beneficios económicos que dichos proyectos propiciarán en su entorno. Al así hacerlo, se promueven las políticas públicas de transporte colectivo, la protección del ambiente y un sano ambiente urbano, así como la meta de lograr el máximo beneficio de la inversión pública, a la vez que se reduce el impacto que tienen las operaciones de las facilidades de tránsito o de transportación sobre los recursos de la Autoridad.

Para asegurar que los desarrollos ocurran en forma acorde con las políticas correspondientes de usos de terrenos, resulta además necesario proveer para la creación de Distritos Especiales de Planificación en las áreas en torno a facilidades de tránsito o de transportación y adoptar prontamente reglamentos necesarios y apropiados para los fines señalados por esta Ley y las políticas establecidas en el documento *Objetivos y Políticas Públicas del Plan de Usos de Terrenos de*

Puerto Rico, adoptado por la Junta de Planificación y aprobado por el Gobernador de Puerto Rico el 31 de octubre de 1995.

Decrétase por la Asamblea Legislativa de Puerto Rico:

Artículo 1.—Se enmienda el Artículo 2 de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada [9 L.P.R.A. sec. 2002], para que lea como sigue:

“Artículo 2. Creación de la Autoridad

Con el propósito de continuar la obra de gobierno de dar al pueblo las mejores carreteras y medios de transportación, facilitar el movimiento de vehículos y personas, aliviar en todo lo posible los peligros e inconvenientes que trae la congestión en las carreteras del Estado Libre Asociado, afrontar la creciente demanda por mayores y mejores facilidades de tránsito o de transportación que el crecimiento de la economía de Puerto Rico conlleva y para contribuir al desarrollo e implantación del Plan de Transportación que se define en esta Ley y para fomentar el desarrollo en las áreas alrededor de estaciones de tren, por la presente se crea un cuerpo corporativo y político en forma de corporación pública e instrumentalidad gubernamental del Estado Libre Asociado que se conocerá con el nombre de Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (de aquí en adelante denominada la ‘Autoridad’). Los poderes y deberes de la Autoridad serán ejercidos por el Secretario de Transportación y Obras Públicas. La Autoridad así constituida ejercerá funciones públicas y esenciales del gobierno. La ejecución por la Autoridad de los poderes y facultades que le confiere esta Ley en ningún momento tendrán el efecto de invertir a la Autoridad con el carácter de empresa privada; disponiéndose, sin embargo, que para alcanzar las metas y objetivos que le fija esta Ley, la Autoridad podrá, según se dispone más adelante, y con relación a ciertas actividades, realizarlas o participar en su realización, y obtener el beneficio de las ganancias que generen las mismas más allá de hacerlas autoliquidables para la Autoridad.”

Artículo 2.—Se enmienda el Artículo 3 de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada [9 L.P.R.A. sec. 2003], para que lea como sigue:

“Artículo 3.—Definiciones.—

(a) ...

(b) ...

(c) ‘Facilidades de tránsito o de transportación’ significará:

(1) carreteras, avenidas, caminos, calles, autopistas, puentes, túneles, canales, estaciones, terminales, vías férreas, trenes, autobuses, embarcaciones y cualquier otra facilidad terrestre o acuática, necesaria o aconsejable en relación con el movimiento de personas, de carga, de vehículos o de embarcaciones;

(e) ‘Zona de Influencia’ significará aquella área geográfica dentro de un radio de quinientos (500) metros medidos desde los límites de propiedad de los accesos a estaciones de tren, incluyendo los terrenos y estructuras situados dentro y fuera del derecho de vía adquirido para dichas facilidades, así como en el espacio aéreo sobre las mismas, dentro de la cual la Autoridad ejercerá las facultades conferidas en esta Ley, con el fin de promover la protección y seguridad de la propiedad y de los usuarios, al igual que el uso ordenado e intenso de los terrenos, de forma tal que propenda a mejorar el entorno urbano. Se entenderá que incluye, sin que ello implique una limitación, las calles, caminos, vías peatonales, servicios públicos, áreas de recreo, mobiliario urbano, áreas de siembra, edificios, estructuras y facilidades, así como todas aquellas otras cosas necesarias o convenientes a dicho concepto. Toda propiedad que ubique total o parcialmente dentro del radio anteriormente indicado se considerará que está ubicada dentro de la Zona de Influencia.

(f) ‘Distrito Especial de Desarrollo’ significará un Distrito Especial de Planificación, definido por la Junta de Planificación o por Municipios declarados Autónomos de acuerdo a la Ley Núm. 81 del 30 de agosto de 1991, según enmendada [21 L.P.R.A. secs. 4001 et seq.], y que tengan jurisdicción sobre el

área en cuestión, para aquellas áreas alrededor de estaciones de tren, incluyendo los terrenos y estructuras situados dentro y fuera del derecho de vía adquirido para dichas facilidades, así como en el espacio aéreo sobre las mismas, en relación a los cuales se establecerán requisitos especiales que permitan y promuevan desarrollos de alta densidad y usos de terreno que estén en armonía, promuevan, integren y maximicen el uso eficiente de dichas facilidades, la protección y seguridad de la propiedad y de los usuarios, y donde se promueva además el uso ordenado e intenso de los terrenos, de forma tal que propenda a mejorar el entorno urbano. Se entenderá que incluye, sin que ello implique una limitación, las calles, caminos, vías peatonales, servicios públicos, áreas de recreo, mobiliario urbano, áreas de siembra, edificios, estructuras y facilidades, así como todas aquellas otras cosas necesarias o convenientes a dicho concepto.”

Artículo 3.—Se enmienda el Artículo 4 de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada [9 L.P.R.A. sec. 2004], para que lea como sigue:

“Artículo 4.—Poderes—

(a) ...

(d) Tener completo control y supervisión sobre cualesquiera facilidades de tránsito o de transportación poseídas, operadas, construidas o adquiridas por ella bajo las disposiciones de esta Ley, incluyendo, sin limitación, la determinación del sitio, localización y el establecimiento, límite y control de los puntos de ingreso y egreso de tales facilidades, y los materiales de construcción y la construcción, mantenimiento, reparación y operación de las mismas;

(e) Preparar o hacer que se preparen planos, diseños, estimados de costo de construcción, extensión, mejoras, ampliación o reparación de cualesquiera facilidades de tránsito o de transportación o cualquier estructura o edificación, ya sea para uso residencial, comercial, turístico, mixto o industrial o cualquier otro uso público o privado que se permita en una Zona de Influencia o en un Distrito Especial de Desarrollo o

parte de las mismas y modificar tales planos, diseños y estimados.

(f) ...

(h) ...

(i) Adquirir cualquier propiedad mueble o inmueble o interés sobre la misma en cualquier forma legal, incluyendo, sin que ello implique una limitación, la adquisición mediante compra, bien sea por acuerdo o a través del ejercicio del poder de expropiación forzosa, o mediante arrendamiento, manda, legado, donación, permuta, cesión o dación y poseer, conservar, usar y explotar dicha propiedad o interés sobre la misma para llevar a cabo los fines de esta Ley; y a tal fin, sin que se entienda como una limitación, adquirir propiedades de cualquier forma, salvo expropiación forzosa, en una Zona de Influencia o en los Distritos Especiales de Desarrollo propiamente, cuando dicha adquisición tenga como propósito evitar la inflación que producen las prácticas de especulación en la compraventa de bienes raíces o para encausar todo tipo de proyectos que propicien el desarrollo de las Zonas de Influencia o los Distritos Especiales de Desarrollo, por sí misma o por conducto de o conjuntamente con agencias, instrumentalidades o subdivisiones políticas del Estado Libre Asociado o del Gobierno de los Estados Unidos, o con entidades privadas.

(j) Determinar, fijar, imponer, alterar y cobrar portazgo o peaje, rentas, tasas, tarifas y otros cargos razonables por el uso de las facilidades de tránsito o de transportación poseídas, operadas, construidas, adquiridas o financiadas por la Autoridad o por los servicios que rinda. Al fijar o alterar estos cargos la Autoridad tendrá en cuenta aquellos factores que fomenten el uso de las facilidades de tránsito o de transportación que posea u opere, en la forma más amplia y variada que sea económicamente posible. Para fijar o alterar tales cargos la Autoridad celebrará una vista pública de carácter informativo y cuasi legislativo, ante cualquier funcionario o funcionarios que para ese fin designe la Autoridad. Las citadas vistas serán anunciadas con antelación razonable, indicando en el anuncio,

el sitio y hora en que se llevará a efecto, y los cargos o alteración de los mismos que se propone adoptar;

(k) ...

(n) ...

(o) Vender, permutar y otorgar opciones de venta, vender a plazos y garantizar el precio de compra mediante hipoteca sobre la propiedad vendida, disponiéndose que dicha hipoteca devengará intereses y constituirá un gravamen preferente no subrogable, dentro de una Zona de Influencia o de un Distrito Especial de Desarrollo y sin sujeción a las disposiciones de la Ley Núm. 12 del 10 de diciembre de 1975, según enmendada [28 L.P.R.A. secs. 31 et seq.], y sin sujeción a la Ley Núm. 47 del 18 de junio de 1965, según enmendada [28 L.P.R.A. secs. 221 et seq.]; y en cualquier otro caso vender o de cualquier otro modo disponer de cualquier propiedad mueble o inmueble de la Autoridad o cualquier interés sobre las mismas que a juicio de la Autoridad no sea ya necesaria para llevar a cabo los propósitos de la Autoridad o cuya disposición sea consistente con los fines de esta Ley; y arrendar las propiedades adquiridas dentro de una Zona de Influencia o de un Distrito Especial de Desarrollo bajo aquellos términos y condiciones que resulten convenientes a los fines de esta Ley y sin sujeción a las disposiciones de la Ley Núm. 12 del 10 de diciembre de 1975, según enmendada, y sin sujeción a la Ley Núm. 47 del 18 de junio de 1965, según enmendada; y en cualquier otro caso arrendar propiedades bajo términos y condiciones que resulten convenientes a los fines de esta Ley.

(p) ...

(r) ...

(s) Construir o reconstruir cualquier facilidad de tránsito o de transportación o parte o partes de ésta y cualesquiera adiciones, mejoras o ampliaciones a cualquier facilidad de tránsito o de transportación de la Autoridad, mediante contrato o contratos o bajo la dirección de sus propios funcionarios, agentes o empleados, o por conducto o mediación de los mismos; disponiéndose que igual facultad tendrá, dentro de una Zona de Influencia o de un Distrito Especial de Desarrollo, en relación a

cualquier estructura o edificación, ya sea para uso residencial, comercial, turístico, mixto o industrial o cualquier otro uso público o privado que sea permitido dentro de la Zona de Influencia o de un Distrito Especial de Desarrollo.

(t) ...

(u) Establecer, al disponer de cualquier propiedad inmueble, que al presente posea o en el futuro adquiera, todas aquellas condiciones y limitaciones, en cuanto a su uso y aprovechamiento, que considere necesarias y convenientes para asegurar el cumplimiento de los propósitos de esta Ley, de modo que el destino que se le dé no facilite o propenda a crear condiciones indeseables o adversas al interés público que esta Ley interesa proteger. Cuando la Autoridad venda o de cualquier otro modo disponga de propiedad en una Zona de Influencia o en un Distrito Especial de Desarrollo con el propósito de que el adquirente la desarrolle, esto se hará, en el caso de una Zona de Influencia y en Distritos Especiales de Planificación, de conformidad con los procedimientos establecidos por la Junta de Planificación, y la Autoridad podrá recomendar, y la Junta de Planificación impondrá, excepto que medie justa causa, lo que se consignará por escrito, aquellas restricciones que entienda necesarias para llevar a cabo los propósitos de esta Ley. En todos los casos deberá la Autoridad incluir una cláusula en la que se disponga el grado de participación, y las ganancias, que tendrá la Autoridad en, y de, las rentas, valores, volúmenes de venta o ingresos de todo tipo que respecto del terreno, el desarrollo y todo otro aspecto o actividad del proyecto habrá de tener el adquirente.

(v) Presentar mapas ilustrativos de las Zonas de Influencia y proponer proyectos específicos dentro de las mismas; recomendar planes para establecer y definir Distritos Especiales de Desarrollo, planificar proyectos específicos para tales Distritos y a esos efectos sugerir enmiendas y suplementos a los planes, mapas, planos, reglas y reglamentos relativos a la planificación, el diseño, el control de diseño, el desarrollo y el control de desarrollo de dichos Distritos.”

Artículo 4.—Se enmienda el Artículo 5 de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada [9 L.P.R.A. sec. 2005], para que lea como sigue:

“Artículo 5.—Coordinación—

(a) La Junta de Planificación o los Municipios declarados Autónomos de acuerdo a la Ley Núm. 81 del 30 de agosto de 1991, según enmendada [21 L.P.R.A. secs. 4001 et seq.], y que tengan jurisdicción sobre el área en cuestión, en coordinación con la Autoridad, establecerán Distritos Especiales de Desarrollo en áreas en torno a estaciones de tren. Dichos Distritos abarcarán un área geográfica no menor de la Zona de Influencia en torno a cada estación y podrán incluir uno o más solares o pertenencias, o solamente parte de los mismos bien sean de propiedad privada o pública; disponiéndose que previo a establecer un Distrito Especial de Desarrollo se celebrará una vista pública según lo dispuesto por el Artículo 27 de la Ley Núm. 75 del 24 de junio de 1975, según enmendada [23 L.P.R.A. sec. 62z], o por la Ley Núm. 81 del 30 de agosto de 1991, según enmendada. La Autoridad podrá tomar la iniciativa de solicitar la designación de uno o más Distritos Especiales de Desarrollo, en cuyo caso la Junta de Planificación, o el Municipio Autónomo en cuestión, deberá iniciar el proceso de vista pública dentro de un término no mayor de treinta (30) días, contados a partir de que la Autoridad complemente y se dé por radicada la solicitud correspondiente. La designación de estos Distritos se resolverá de conformidad con las disposiciones de la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada [3 L.P.R.A. secs. 2101 et seq.]. Igual procedimiento se observará para la eliminación, ampliación, reducción, o cualquier modificación del área de tales Distritos. Una vez designado un Distrito Especial de Desarrollo, su plan regirá sobre cualquier otro plan aprobado previamente; disponiéndose que en caso de que cualquier persona o entidad hubiese adquirido, conforme a derecho, unos derechos de desarrollo incompatibles con los nuevos planes, la Autoridad podrá, si así resulta conveniente a

sus fines, adquirir los mismos por cualquier modo disponible en ley, excepto mediante la expropiación forzosa.

(b) La Junta de Planificación, o el Municipio Autónomo en cuestión, previo a la aprobación de cualquier proyecto de construcción público o privado que haya de realizarse dentro de una Zona de Influencia o dentro de un Distrito Especial de Desarrollo, solicitará el endoso de dicho proyecto a la Autoridad. La Autoridad responderá a la referida solicitud en o antes de treinta (30) días, contados a partir de la fecha de su notificación."

Artículo 5.—Se enmienda el Artículo 11 de la Ley Núm. 74 del 23 de junio de 1965, según enmendada [9 L.P.R.A. sec. 2011], para que lea como sigue:

"Artículo 11.—Contratos de construcción, operación y compra—

Todo contrato de obra o de servicios, excepto servicios personales, y toda compra que efectúe la Autoridad, incluyendo el otorgamiento de contratos para la construcción y/o operación de facilidades de tránsito o de transportación, deberán hacerse mediante subasta previo anuncio hecho con suficiente antelación a la apertura de pliegos de proposiciones para asegurar el adecuado conocimiento y oportunidad de concurrencia. Disponiéndose, que cuando la suma estimada para la adquisición, obra o contrato no exceda de veinticinco mil (25,000) dólares, podrá efectuarse la misma sin celebrar subasta. No será necesario celebrar subasta, por otra parte, cuando: (1) debido a una emergencia se requiera la inmediata entrega de materiales, efectos y equipo, prestación de servicios o realización de obras; (2) cuando se necesiten piezas de repuesto, accesorios, equipos o servicios suplementarios para efectos o servicios previamente suministrados o contratados; (3) cuando se requieran servicios o trabajos de profesionales o de expertos y la Autoridad estime que, en interés de una buena administración, tales servicios o trabajos deben contratarse sin mediar tales anuncios; o (4) cuando los precios no estén sujetos a competencia, porque no haya más que una sola fuente de

suministro o porque estén regulados por ley; en tales casos, la compra de materiales, efectos y equipo, o la obtención de tales servicios, podrán hacerse en mercado abierto en la forma corriente en las prácticas comerciales. Al considerar proposiciones y hacer adjudicaciones, la Autoridad dará debida consideración a aquellos factores, además del precio, que a su juicio permita la selección más beneficiosa para la Autoridad, tales como: si el postor o licitador ha cumplido con las especificaciones, reglas y reglamentos aprobados por la Autoridad; habilidad del postor para realizar trabajos de construcción o desarrollo de la naturaleza envuelta en el contrato bajo consideración; la calidad y adaptabilidad relativas de los materiales, efectos, equipo o servicios; la responsabilidad y capacidad económica del licitador y su pericia, experiencia, reputación comercial y habilidad para prestar servicios de reparación y, conservación o desarrollo; el tiempo de entrega o de ejecución que se ofrezca; y la capacidad para operar, administrar o explotar sistemas de transportación o aquello a que se refiera la subasta, en aquellos casos que sea pertinente. La Autoridad podrá decretar reglamentos para la presentación y adjudicación de licitaciones. La Autoridad estará exenta de cumplir con el requisito de subasta pública y licitación para la adjudicación de contratos que se otorguen para el desarrollo de propiedades en una Zona de Influencia o en un Distrito Especial de Desarrollo cuando estime que es necesario y conveniente para cumplir con los fines específicos de esta Ley y así lo autorice el Secretario en cada caso en particular, mediante resolución al efecto. En dicha Resolución se expresarán las circunstancias que justifican que la Autoridad quede exenta del requisito de subasta. Copia de dicha Resolución deberá presentarse en la Secretaría de cada una de las Cámaras de la Asamblea Legislativa dentro de los cinco (5) días laborables siguientes a la aprobación de dicha Resolución por el Secretario."

Artículo 6.—Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

Aprobada en 25 de agosto de 2000.

Policía—Establecimiento

(P. del S. 2207)

[NÚM. 208]

[*Aprobada en 25 de agosto de 2000*]

LEY

Para establecer un aumento de doscientos (\$200.00) dólares o la diferencia entre lo que reciben actualmente de pensión y mil (\$1000.00) dólares, lo que sea menor, en las pensiones de los miembros de la Policía de Puerto Rico que estén recibiendo o tengan derecho a recibir pensiones menores de mil (\$1000.00) dólares mensuales y autorizar al Administrador del Sistema de Retiro a implementar esta Ley.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Los miembros de la Policía de Puerto Rico ocupan un puesto de prestigio y confiabilidad en nuestra sociedad por su labor en pro de la seguridad de la ciudadanía. Su labor diaria es una llena de retos y circunstancias en las cuales ponen en riesgo sus vidas y su integridad física. Son funcionarios que gozan y disfrutan al dedicar sus horas de rendimiento laboral en bienestar del prójimo mediante el servicio actuando en protección de la propiedad y de la seguridad física de los puertorriqueños.

Como todo funcionario de gobierno, según la Ley Núm. 447 del 14 de mayo de 1951, según enmendada, todo miembro retirado de la Policía de Puerto Rico tiene derecho a recibir una mensualidad de acuerdo a su aportación y años de servicio como funcionario de gobierno. Mediante la Ley Núm. 134 del 13 de agosto de 1996 se hizo extensivo a los miembros de la Policía

de Puerto Rico los beneficios de la Ley Núm. 10 del 21 de mayo de 1992, según enmendada, la cual dispone que efectue un ajuste trienal de un tres (3%) por ciento en las pensiones concedidas o a concederse por el Sistema de Retiro de Empleados del Gobierno de Puerto Rico.

En la actualidad, no empece al aumento trienal, estos servidores públicos se encuentran muy limitados económicamente, ya que el costo de la vida se ha duplicado y se ha reducido el poder adquisitivo de tales pensionados. En reconocimiento a los años de servicio dedicados por estos miembros de los cuerpos de seguridad estatal, se justifica se ponga en vigor el referido aumento en las pensiones de los miembros retirados de la Policía de Puerto Rico.

Decrétase por la Asamblea Legislativa de Puerto Rico:

Artículo 1.—Todo miembro retirado de la Policía de Puerto Rico o con derecho a retirarse bajo los términos de la Ley Núm. 447 del 15 de mayo de 1951, según enmendada [3 L.P.R.A. secs. 761 et seq.], que esté recibiendo o tenga derecho a recibir al momento de retirarse una pensión o renta anual vitalicia menor de mil (\$1,000.00) dólares mensuales, tendrá derecho a recibir doscientos (\$200.00) dólares adicionales o la diferencia entre lo que recibe como miembro retirado de la Policía y mil (\$1,000.00) dólares, lo que sea menor, desde la fecha de aprobación de esta Ley. El aumento en dicha pensión, se hará utilizando la siguiente fórmula:

La diferencia entre la pensión que recibe el miembro de la Policía retirado y los mil (\$1,000.00) dólares o los doscientos (\$200.00) dólares, lo que sea menor, se dividirá en dos (2) porciones iguales a ser aplicadas anualmente para que el aumento se complete en un periodo de dos años.

Artículo 2.—El Administrador del Sistema de Retiro tomará las medidas necesarias a fin de dar cumplimiento a lo dispuesto en esta Ley.

Artículo 3.—El costo del aumento de la primera porción que establece esta Ley se sufragará del fondo no comprometido del