

ORIGINAL

RECIBIDO MAY21'26AM9:28
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR
Ung

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 130

INFORME NEGATIVO

21 de mayo de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, previo estudio y consideración, no recomienda la aprobación de la R. C. del S. 130.

ALCANCE DE LA MEDIDA

H2
La R. C. del S. 130 tiene como propósito "...ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a la Autoridad de Carreteras y Transportación, y cualquier otra agencia concerniente; incluir en sus Planes de Mejoras, como proyecto prioritario, la reconstrucción, repavimentación y optimización de la carretera PR-368 jurisdicción del Municipio de Sabana Grande; así como ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas, a la Autoridad de Carreteras y Transportación, y cualquier otra agencia concerniente; realizar las gestiones necesarias y pertinentes para lograr la asignación de fondos bajo los programas federales aplicables".

Se nos plantea en la Exposición de Motivos que

[1] la carretera PR-368 constituye una vía esencial para la movilidad, el desarrollo comunitario y el crecimiento económico de los municipios de Sabana Grande y Yauco. Esta vía sirve de conexión directa entre el Barrio Machuchal del municipio de Sabana Grande y el sector Susúa Alta del municipio de Yauco, enlazando a su vez múltiples comunidades rurales que dependen de esta ruta para acceder a servicios básicos, áreas de trabajo, planteles educativos, centros religiosos y puntos de interés turístico.

A lo largo de los años, el deterioro progresivo de la PR-368 ha representado un riesgo significativo para la seguridad de miles de conductores que transitan

diariamente por esta vía. La ausencia de un mantenimiento adecuado, sumada al incremento en el flujo vehicular y al establecimiento de nuevos proyectos residenciales en sus alrededores, ha provocado fisuras, hundimientos, pérdida de asfalto y condiciones que afectan directamente la movilidad y la estabilidad del sistema vial.

De igual manera, líderes comunitarios, residentes y el propio Alcalde del municipio de Sabana Grande han reiterado la urgencia de que el Gobierno de Puerto Rico atienda la condición precaria de esta carretera. Durante reuniones oficiales con la Rama Ejecutiva, se ha resaltado la necesidad de priorizar la repavimentación y optimización de esta importante vía, no solo como un asunto de infraestructura, sino también como una acción indispensable para garantizar la seguridad, la accesibilidad y el desarrollo de las comunidades que depende de ella.

La PR-368 impacta directamente sectores que albergan escuelas, iglesias, proyectos de vivienda, comercios locales, fincas agrícolas y zonas que impulsan el ecoturismo, por lo que su rehabilitación genera beneficios inmediatos y medibles tanto en la actividad económica como en la calidad de vida de los ciudadanos. La ausencia de un asfaltado adecuado limita el tránsito seguro, encarece los costos operacionales de quienes utilizan la vía, incluyendo transportistas, agricultores y negocios locales, y retrasa el potencial de desarrollo socioeconómico en esta región.

Por todo lo anterior, se hace indispensable que el Gobierno de Puerto Rico, a través de las agencias pertinentes, incluya de manera prioritaria la repavimentación y optimización integral de la carretera PR-368. Atender de forma inmediata esta necesidad representa un acto de justicia para las comunidades históricamente marginadas del suroeste, promueve un entorno vial seguro y fortalece la infraestructura que sirve de base al desarrollo económico y social de la zona.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

Para la debida evaluación de la Resolución Conjunta de marras, la Comisión contó con los comentarios de la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico y con los del Departamento de Transportación y Obras Públicas, quien sometió un memorial explicativo junto a la Autoridad de Carreteras y Transportación.

Dijeron desde la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal de Puerto Rico que

[o]rdenar la inclusión de un proyecto coma prioritario podría implicar la reasignación de fondos previamente programados para otras obras, la alteración del orden de prioridad de proyectos ya evaluados o la creación de nuevas obligaciones de gasto no contempladas en el presupuesto certificado. Sin un análisis de costo y sin la identificación de fuentes de financiamiento, en este

momento no puede determinarse si la medida cumple con el principio de neutralidad fiscal y es consistente con el Plan Fiscal certificado y el Presupuesto balanceado.

En cuanto a la instrucción de realizar gestiones para obtener fondos federales, si bien la búsqueda de fondos externos es una práctica consistente con la política pública fiscal, no puede asumirse automáticamente que tales fondos estarán disponibles, ni que cumplirán con los requisitos de pareo estatal, elegibilidad técnica o calendario de ejecución. En muchos programas federales, la obtención de fondos requiere aportaciones estatales ("matching funds"), lo cual podría generar obligaciones adicionales para el Fondo General o para la ACT. Por lo tanto, antes de aprobar la medida, resulta indispensable solicitar formalmente los comentarios técnicos del DTOP y de la ACT, a los fines de que puedan aclarar el costo estimado del proyecto propuesto, indicar si el mismo ya se encuentra contemplado dentro del Plan de Inversión de Capital vigente o en el Plan de Transportación Estatal, determinar si existen fondos federales disponibles y elegibles para sufragar la obra, incluyendo si estos requieren pareo estatal, y expresar si cuentan con los recursos presupuestarios y la capacidad operacional necesaria para cumplir con lo dispuesto en la resolución sin afectar otras prioridades previamente certificadas dentro del marco fiscal vigente. Asimismo, corresponde que la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP) evaluar si la inclusión obligatoria del proyecto altera el marco presupuestario certificado bajo el Plan Fiscal aprobado.

162
A tenor con lo anterior, la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal entiende que "...la RCS 130, aunque atiende una necesidad legítima de infraestructura, requiere previo a su aprobación final la evaluación técnica del DTOP de la OGP y de la ACT sobre la viabilidad del proyecto y su costo estimado, la certificación de disponibilidad de fondos estatales o federales sin comprometer recursos adicionales no contemplados en el presupuesto certificado, así como la confirmación de que su implantación no altera el Plan Fiscal ni el programa de inversiones de capital previamente certificado. (...)"

En el caso del Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación, manifestaron estar de acuerdo con lo solicitado en la medida, pero aclaran que "...previo a la inclusión de la carretera PR-368 del Municipio de Sabana Grande, en el Plan de Mejoras, resulta indispensable realizar una evaluación técnica y presupuestaria que permita determinar el alcance del proyecto, así como los costos asociados a su ejecución". Igualmente, añadieron que "...la reconstrucción, repavimentación y optimización de la carretera PR-368 del Municipio de Sabana Grande, estará sujeta a la disponibilidad de los recursos económicos y a que la Asamblea Legislativa asigne los fondos necesarios para sufragar el proyecto. Luego que el DTOP y la ACT cuente con la asignación presupuestaria correspondiente, se incluirá la carretera PR-368, Municipio de Sabana Grande, dentro del Plan de Mejoras y se procederá con las gestiones pertinentes para su desarrollo".

Teniéndose en cuenta los comentarios vertidos por la Autoridad de Asesoría Financiera y Agencia Fiscal y por el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico entiende no procede la aprobación de la R. C. del S. 130, aunque reconocemos lo encomiable de la misma.

De hecho, debemos traer ante la atención del lector que, como se sabe, Puerto Rico, no puede *"adoptar, implementar o hacer cumplir cualquier estatuto, resolución, política o regla que pueda menoscabar o anular los propósitos de la Ley para la Supervisión, Administración y Estabilidad Económica de Puerto Rico ("PROMESA", por sus siglas en inglés)."*¹ Luego de las negociaciones suscitadas por virtud de la referida ley, el Gobierno de Puerto Rico y sus acreedores llegaron a un acuerdo de repago que fue validado por el Tribunal Federal de Distrito para el Distrito de Puerto Rico. Este acuerdo, también conocido como el "Plan de Ajuste de Deuda", reiteró la citada disposición de la Ley PROMESA y aclaró ciertas particularidades sobre la validez de las leyes estatales relacionadas a asuntos fiscales.

Además de lo anterior, es importante tener presente que la Ley PROMESA, en la Sección 204, establece un proceso relativo a toda legislación que pueda tener un impacto fiscal y económico en los gastos e ingresos del Gobierno de Puerto Rico:

(a) SUBMISSION OF LEGISLATIVE ACTS TO OVERSIGHT BOARD. —

(1) SUBMISSION OF ACTS. — Except to the extent that the Oversight Board may provide otherwise in its bylaws, rules, and procedures, not later than 7 business days after a territorial government duly enacts any law during any fiscal year in which the Oversight Board is in operation, the Governor shall submit the law to the Oversight Board.

(2) COST ESTIMATE; CERTIFICATION OF COMPLIANCE OR NON-COMPLIANCE. — The Governor shall include with each law submitted to the Oversight Board under paragraph (1) the following:

(A) A formal estimate prepared by an appropriate entity of the territorial government with expertise in budgets and financial management of the impact, if any, that the law will have on expenditures and revenues.

¹ Ley para la Supervisión, Administración y Estabilidad Económica de Puerto Rico (PROMESA, por sus siglas en inglés), Pub. L. No. 114-187, 130 Stat. 549 (2016), sección 108(a)(2). Además, según dispuesto en el Plan de Ajuste "Nothing in the Plan or the Confirmation Order shall discharge any or all obligations of each Debtor under PROMESA and, from and after the Effective Date, the Oversight Board's powers and responsibilities under PROMESA shall continue, and the Debtors' duties and obligations shall continue and be unaffected by the Plan and the consummation thereof." Véase. Artículo LXXXIX, sección 89.2. (<https://drive.google.com/file/d/12voJuGgS7N5QLK8fAC0CWrwSL09dJ0JB/view>).

(B) If the appropriate entity described in subparagraph (A) finds that the law is not significantly inconsistent with the Fiscal Plan for the fiscal year, it shall issue a certification of such finding.

(C) If the appropriate entity described in subparagraph (A) finds that the law is significantly inconsistent with the Fiscal Plan for the fiscal year, it shall issue a certification of such finding, together with the entity's reasons for such finding.

De acuerdo a la Sección 204(a) de la Ley PROMESA, el Gobierno de Puerto Rico tiene un término de tan solo siete (7) días laborables desde que una ley es adoptada para presentar ante la Junta de Supervisión y Administración Financiera ("JSAF") lo siguiente: La ley promulgada, un "estimado formal" del impacto que la ley tendrá sobre los gastos e ingresos del Gobierno, preparada por una entidad apropiada, con pericia en presupuesto y administración financiera; y una certificación en torno a si la ley aprobada es o no significativamente inconsistente con el Plan Fiscal certificado aplicable; y en caso de ser inconsistente se especificarán las razones para ello.

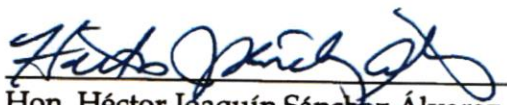
Un término tan corto amerita que este tipo de análisis se inicie desde que se propone la medida legislativa, y no luego de esta ser aprobada. Cuando el historial legislativo de una medida no contiene el impacto fiscal y económico de la misma sobre los ingresos y gastos del Gobierno, la entidad apropiada del Ejecutivo carece de elementos suficientes para hacer una determinación debidamente fundamentada de consistencia (o significativa inconsistencia) con el Plan Fiscal Certificado o de cumplimiento con el "Principio de Neutralidad Fiscal".

Por todo lo anterior, la R. C. del S. 130, como mínimo, debe establecer la fuente de financiamiento para satisfacer el nuevo gasto que conlleva su implantación, para el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación. En este caso, no se dispone.

CONCLUSIÓN

Por todo lo anterior, la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, no recomienda la aprobación de la Resolución Conjunta del Senado 130.

Respetuosamente sometido,



Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez
Presidente

Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos
y Asuntos del Consumidor