

(P. de la C. 1419)

17ma ASAMBLEA *2da* SESION
LEGISLATIVA ORDINARIA
Ley Núm. 156-2013
(Aprobada en 19 de dic. de 20 13)

LEY

Para enmendar los Artículos 2, 3, 5 y 7 de la Ley 240-2011, mejor conocida como “Ley de la Autoridad del Puerto de Ponce”, para reestructurar la composición de la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce; establecer las responsabilidades de la Junta, para enfocar los objetivos, deberes, derechos y prerrogativas con la política pública a establecerse para el desarrollo del Puerto de Las Américas, *Rafael Cordero Santiago*, así como para agilizar cualquier proceso de negociación entre la Autoridad del Puerto de Ponce y un Operador de Calibre Internacional para la operación del Puerto de Las Américas, *Rafael Cordero Santiago*, y con un Administrador para las Zonas de Valor Añadido del Puerto, mediante los mecanismos que provee la legislación estatal; conceder a la Autoridad del Puerto de Ponce el derecho de ejercer la franquicia sobre el muelle de Ponce por un período de diez (10) años; asignar fondos operacionales y de infraestructura para atemperar la legislación sobre el desarrollo del Puerto de Las Américas, *Rafael Cordero Santiago*, con los propósitos que persigue esta Ley; y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Autoridad del Puerto de Las Américas se creó mediante la Ley 171-2002 bajo la incumbencia de la entonces Gobernadora, Hon. Sila M. Calderón. El objetivo primordial de la referida Ley, es promover decididamente las bases que posibilitarían el desarrollo de una mega zona portuaria en Ponce que incluía en su concepto original, un puerto de hondo calado, una zona libre, trasbordo y trasbordo con valor añadido.

La visión y concepción del gestor de esta idea, el ex Alcalde de la Ciudad de Ponce, Rafael Cordero Santiago (Q.E.P.D.), visualizaba dinamizar la inversión de fondos públicos en este proyecto portuario con el fin de potenciar la economía de la región sur de Puerto Rico, mediante la creación de empleos a través de Ponce y todos los municipios aledaños e integrar a Puerto Rico, en el mercado global de la industria marítima.

Cordero Santiago le llamó al proyecto:

“[e]l Puerto de Las Américas es el Puerto de Plata que ha buscado Puerto Rico desde su descubrimiento.¹”

¹ Ponencia del Hon. Ramón Hernández Torres, Alcalde del Municipio de Juana Díaz ante la Comisión del Desarrollo Integrado para la Región Sur de la Cámara de Representantes de Puerto Rico sobre el estatus del Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago.

Asimismo, el principio justificativo del Gobierno de Puerto Rico para una inversión millonaria en un puerto de trasbordo capaz de recibir barcos "Post-Panamax", consistía en la urgente necesidad de integrar al país en las tendencias modernas de la globalización amparada en la economía del conocimiento. Esta idea, se concretaría con el hecho específico de posicionar a la Isla en la industria marítima internacional y con ello, afrontar los desafíos que trae consigo el transporte comercial transoceánico de la economía de gran escala.

La base que impulsó la realización del Puerto de Las Américas fue el estudio de viabilidad encomendado por el Banco Gubernamental de Fomento en el año 1999 al Catedrático del Instituto de Tecnología de Massachusetts (MIT, por sus siglas en inglés), el Dr. Ernst Frankel², quien en el mismo detalló, que: "el Puerto de Las Américas tenía el potencial de desarrollo de un megapuerto de trasbordo con la capacidad de alcanzar un volumen anual de aproximadamente 2.8 millones de TEUs³ al cabo de 20 años de su comienzo".

En la investigación encomendada por el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Ernst Frankel, aseguró que:

"Ello mejoraría (refiriéndose al puerto), el crecimiento económico de Puerto Rico, reduciría el desempleo, aumentaría el ingreso per cápita, aumentaría grandemente la inversión directa del exterior y movería a Puerto Rico, hacia una economía basada en el conocimiento y orientada hacia la globalización".

"Este proyecto probablemente más que cualquiera otro, ofrece a Puerto Rico, la oportunidad de emerger de la posición de ser el territorio de los Estados Unidos con el más bajo ingreso a uno de igualdad, quizás superior a otros territorios de los estados".

El estudio que sirve de fundamento al proyecto de un puerto de trasbordo internacional en Puerto Rico discutió las ventajas comparativas que ofrece Puerto Rico para la industria marítima, tales como la posición geográfica, la estabilidad institucional, la mano de obra especializada y la demanda de servicio. A esos efectos, sobre el aspecto económico, el estudio añadió que:

- *El Puerto de las Américas crearía 5 mil empleos directos y probablemente, entre 10 mil a 12 mil más con las Zonas de Valor Añadido.*

El estudio estimó que en un término de cinco años, esta mega zona portuaria representaría para el país, una inyección económica que ronda los cinco billones (\$5,000,000,000) de dólares. No obstante, el estudio apuntó que:

² Prominente Consultor de Desarrollo Portuario en todo el mundo y reconocido globalmente por su amplio conocimiento sobre el tráfico comercial marítimo.

³ Contenedores de 20 pies de largo.

- *“Puerto Rico, aunque con la economía más grande del Caribe, viene tardío al trasbordo y está algo distante de las rutas de embarque más directa”.*

No obstante, en el estudio del Dr. Frankel, se enfatizó la celeridad con que había que construir el Puerto de Las Américas, *Rafael Cordero Santiago* (PLARCS), toda vez que en la cuenca del Caribe, ya habían países que tenían proyectos encaminados a la construcción de estos tipos de puertos. Como cuestión de hecho, es por esta razón que se recomienda la edificación del PLARCS en Ponce.

Durante este tiempo, la Autoridad del Puerto de Las Américas (APA) llevó a cabo un proceso competitivo para el diseño, construcción, operación y mantenimiento del PLARCS y de las dos compañías que presentaron propuestas, ninguna fue escogida. Conforme al interés de llevar a cabo esta obra, el Gobierno de Puerto Rico aprobó la Ley 409-2004 para asignar una línea de crédito de doscientos cincuenta millones (\$250,000,000) de dólares para lo que conllevaría en inversión pública, por las fases iniciales de esta obra portuaria.

Posteriormente, el Municipio Autónomo de Ponce plasmó la visión estratégica a desarrollarse para el Puerto mediante la facultad que le confirió la Ley 240-2011, a la Autoridad del Puerto de Ponce, entidad creada bajo este estatuto.

La adopción de la Ley 240-2011, trajo consigo una nueva reformulación del concepto de esta Zona Portuaria.

La apertura del Canal de Panamá debe abrir un abanico de oportunidades a aquellos países que están dispuestos a invertir en instalaciones portuarias para integrarse a las corrientes globalizadas del transporte marítimo, ello presenta una gran oportunidad para el PLARCS.

Así también, un punto muy importante sobre el PLARCS es que dentro de la Zona de Valor Añadido se legisló para que actualmente, a través de la Corporación para Desarrollo de la Zona Libre de Ponce (CODEZOL), se identificaran y desarrollaran cerca de 500 cuerdas de terreno para establecer las Zonas de Libre Comercio de Ponce, en las cuales se desarrollen plantas de manufactura y centros de logística y distribución, entre otros. Esto maximizaría los recursos que ofrece el PLARCS. Esta Zona Libre es la más grande de Puerto Rico.

En lo relativo a la periferia internacional, el PLARCS, en su naturaleza intrínseca es un inventario de promesas económicas que impulsarían en el área sur de nuestra Isla, el establecimiento de líneas de ensamblajes extranjeras, la autogestión, el empleo, el comercio y el turismo, creando con ello empleos y dotando a Puerto Rico de la oportunidad de insertarse en el mercado mundial y ser un elemento vital en el Caribe, para la industria marítima.

Cabe señalar que Puerto Rico puede beneficiarse con el PLARCS de los Tratados de Libre Comercio como el de NAFTA⁴ y el de CAFTA-DR⁵, apelando al concepto de la no aplicación de tarifas aduaneras que ampliaría las posibilidades de crecimiento de nuestro sector comercial, laboral y por ende, económico.⁶

Es por esto, que es necesario plasmarle una visión estratégica a la Junta de la Autoridad del Puerto de Ponce para que se impulse un puerto de trasbordo dirigido por un operador internacional que desarrolle tanto el Puerto, como las Zonas de Valor Añadido mediante una logística que inserte al PLARCS en las corrientes comerciales internacionales, de manera que se maximicen los atributos particulares con los que cuenta el mismo, y que no comparten otros puertos que se han desarrollado en el Caribe, con tal de que se creen los empleos proyectados en la Región Sur y se fortalezca el modelo económico de Puerto Rico.

El Estado Libre Asociado de Puerto Rico ha hecho una inversión para desarrollar el Puerto y lo puso en capacidad atractiva para que un Operador de calibre Internacional trajera sus operaciones portuarias al mismo y operara el Puerto de manera tal que produjera los resultados proyectados.

A esos efectos, se entiende que un cambio de visión estratégica enmarcado dentro del mecanismo existente de la Autoridad del Puerto de Ponce es el mecanismo adecuado para darle finalidad a la etapa de contratación de un Operador de Calidad Internacional, así como contratar un Administrador para la Zona de Valor Añadido que permita alcanzar los objetivos de propiciar el desarrollo económico de las zonas donde se establecen. En gran medida alcanzan los mismos mediante inversión capital foránea, el establecimiento de nuevas operaciones industriales y por ende la creación de empleos directos, indirectos e inducidos. Esta Ley establece que durante los procesos de negociación de la concesión portuaria la Junta deberá establecer acuerdos donde se requieran planes de inversión multianual dirigida al mejoramiento de la economía local. Al establecer estos acuerdos, la Junta utilizará, entre otros criterios, los requerimientos de inversión para operadores y administradores que se utilizan en otras jurisdicciones para instalaciones similares al Puerto Las Américas Rafael Cordero Santiago.

En consecuencia, esta Asamblea Legislativa considera necesario aprobar enmiendas a la Ley 240-2011, con el fin de enfocar todos los objetivos, deberes, derechos y prerrogativas sobre la política pública a establecerse para el desarrollo del Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago. Esto se logra mediante una reconfiguración de la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce, así como agilizar cualquier

⁴ *North America Free Trade Agreement (NAFTA)*

⁵ *Central America Free Trade Agreement (CAFTA-DR)*

⁶ Lcdo. José A. Frontera Agenjo, LL.M., Decano de la Escuela de Derecho de la PUCPR, Ponencia en las Vistas Públicas sobre el Puerto de Las Américas en Ponce por parte de la Comisión de Desarrollo Integrado de la Región Sur de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, 9 de abril de 2013.

proceso para que la Autoridad del Puerto de Ponce entre en un acuerdo con un Operador de Calibre Internacional para la operación del Puerto de Las Américas, *Rafael Cordero Santiago*, y con un Administrador para las Zonas de Valor Añadido del Puerto mediante los mecanismos a esos fines, que provea la legislación estatal; para concederle a la Autoridad del Puerto de Ponce el derecho de ejercer la franquicia sobre el muelle de Ponce por un período de diez (10) años y atemperar la legislación sobre el desarrollo del Puerto de Las Américas, *Rafael Cordero Santiago*, con los propósitos que persigue esta Ley.

El PLARCS es nuestra “*punta de lanza*” para el desarrollo económico en la región Sur y en todo Puerto Rico.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1.-Se enmiendan los incisos (c) e (i) del Artículo 2 de la Ley 240-2011, según enmendada, para que lean como siguen:

“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 del Puerto de Las Américas, 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.
- (d) ...
- (e) ...
- (f) ...
- (g) ...
- (h) ...

- (i) Junta o Junta de Directores: La Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce, será co-presidida entre el(la) Secretario(a) del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y el(la) Director(a) del Puerto de Ponce. Los restantes miembros de la Junta de la Autoridad serán: tres (3) personas nombradas por el(la) Gobernador(a) del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, dos (2) de los cuales serán residentes bonafide del Sur de Puerto Rico y un (1) representante del interés público; y dos (2) personas nombradas por el(la) Alcalde(sa) del Municipio Autónomo de Ponce.
- (j) ...
- (k) ...
- ...
- ...
- (s) ..."

Artículo 2.-Se enmienda el Artículo 3 de la Ley 240-2011, según enmendada, para que lea como sigue:

"Artículo 3.-Creación

Por la presente Ley se crea una entidad pública corporativa y política separada e independiente del Municipio Autónomo de Ponce, que se conocerá como la "**Autoridad del Puerto de Ponce**", la cual se registrará por una Junta de Directores, co-presidida entre el(la) Secretario(a) del Departamento de Desarrollo Económico y Comercio del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y el(la) Director(a) del Puerto de Ponce, dependencia adscrita al Municipio Autónomo de Ponce. Los restantes miembros de la Junta de la Autoridad serán: tres (3) personas nombradas el(la) Gobernador(a) del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, con el consejo y consentimiento del Senado de Puerto Rico; dos (2) de los cuales serán residentes bonafide del Sur de Puerto Rico y un (1) representante del interés público; y dos (2) personas nombradas por el(la) Alcalde(sa) del Municipio Autónomo de Ponce, nombramiento que deberá ser refrendado por la Legislatura Municipal del Municipio Autónomo de Ponce. Los miembros de la Junta de Directores serán nombrados por un término inicial de seis (6) años, excepto los miembros de la Junta en virtud de cargos como funcionarios del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o del Municipio Autónomo

de Ponce, y ocuparán sus posiciones hasta que sus sucesores sean nombrados. Sucesivamente, los tres (3) miembros nombrados por el Gobernador serán nombrados por términos de cinco (5) años y los dos (2) miembros nombrados por el(la) Alcalde(sa) del Municipio Autónomo de Ponce serán nombrados por términos de cuatro (4) años. Los miembros de la Junta continuarán 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 en la posición de la Junta que ocupe el representante del interés público o los miembros nombrados por el Gobernador(a) del Estado Libre Asociado de Puerto Rico o por el(la) Alcalde(sa) del Municipio Autónomo de Ponce, que ocurran antes de expirar el término para dichas posiciones, serán cubiertas mediante nuevos nombramientos por los términos no cumplidos. Los siete (7) miembros de la Junta de Directores deberán ser personas de reconocida probidad moral, mayores de edad, ciudadanos de los Estados Unidos de América, residentes permanentes de Puerto Rico quienes representarán al interés público. Los miembros a nombrarse en la Junta tendrán que tener experiencia en el comercio marítimo internacional y estar debidamente capacitados para cumplir con los objetivos que persigue esta Ley. No podrá ser nombrado miembro de la Junta una persona que tenga interés económico, directo e indirecto, en alguna empresa privada dedicada al negocio de actividad marítima. Además, ningún miembro de la Junta podrá ser un funcionario electo o persona que haya participado en alguna elección para algún puesto político bajo cualquier partido en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico. La Junta seleccionará de entre sus miembros un(a) Vice-Presidente(a), quien sustituirá a cualquiera de los(las) co-presidentes(as) en ausencia de éste(a), así como a un(a) secretario(a). La Junta tendrá la responsabilidad de nombrar a un(a) Director(a) Ejecutivo(a) quien dirigirá las operaciones de la Autoridad del Puerto de Ponce, conforme la política pública que establezca la Junta.

La Junta de Directores celebrará reuniones ordinarias por lo menos una (1) vez al mes y podrá celebrar todas aquellas reuniones extraordinarias que sean convocadas por cualquiera de sus Co-Presidentes o que sean solicitadas por una mayoría de los miembros de la Junta. La mayoría de los miembros de la Junta de Directores constituirá quórum para las reuniones, así como para quedar formalmente constituida con los poderes, obligaciones y responsabilidades que le otorga esta Ley. Todo acuerdo o determinación de la Junta requerirá el voto afirmativo de por lo menos cuatro (4) miembros. La función de cada miembro de la Junta, así como su asistencia a las reuniones, será indelegable. Los miembros de la Junta de Directores podrán ser removidos por el Gobernador del Estado Libre Asociado de Puerto Rico por incompetencia en el desempeño de sus deberes, o por cualquier otra causa justificada, previa formulación de cargos y la oportunidad de ser oídos ante la Junta. Los miembros de la Junta de Directores estarán sujetos a las disposiciones de la Ley 1-2012, conocida como "Ley de Ética

Gubernamental de Puerto Rico de 2011", particularmente en lo relacionado con la radicación de informes financieros que requiere dicha Ley a funcionarios públicos.

La Junta tendrá como responsabilidad primaria conseguir un Operador de Calibre Internacional para el desarrollo del Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago, así como un Administrador para las Zonas de Valor Añadido. Entre los criterios a evaluar, sin que se considere una limitación, la Junta deberá lograr que se contrate con aquel Operador de Calibre Internacional con experiencia y pericia que le permita brindar servicios de logística de movimiento de carga marítima y operación portuaria, que demuestre acceso a rutas marítimas transoceánicas que complementan el comercio global y permitan establecer el mayor número de contactos posible para nuestras instalaciones portuarias. Asimismo, la Junta tomará en consideración que, como parte de su operación, el Operador de Calibre Internacional demuestre que mantiene diversas operaciones o instalaciones portuarias que regularmente se sirven de embarcaciones de gran tamaño, conocidos como Post-Panamax en otras jurisdicciones. De otra parte, la Junta deberá lograr que se contrate un Administrador para las Zonas de Valor Añadido que tenga probada experiencia en otras jurisdicciones para estimular el establecimiento de zonas industriales para almacenaje, producción, manufactura, distribución y logística. El administrador deberá demostrar capacidad para promover en el escenario internacional nuestra Zona de Valor Añadido, de forma que se propicie su competitividad y desarrollo físico. La Junta debe asegurarse que el Administrador tenga la capacidad para coordinar efectivamente con el operador portuario, las entidades de gobierno relacionadas a la planificación, Zona de Libre Comercio, e inquilinos prospectos. La Junta deberá velar por el cumplimiento de la misión de que las zonas complementen las operaciones portuarias y estimulen la creación de empleos directos e indirectos.

Los objetivos del operador portuario y el administrador de la Zona de Valor Añadido están dirigidos a propiciar el desarrollo económico de las zonas donde se establecen. En gran medida alcanzan los mismos mediante inversión capital foránea, el establecimiento de nuevas operaciones industriales y por ende la creación de empleos directos, indirectos e inducidos. En los procesos de negociación de la concesión portuaria la Junta deberá establecer acuerdos donde se requieran planes de inversión multianual dirigida al mejoramiento de la económica local. Al establecer estos acuerdos, la Junta utilizará, entre otros criterios, los requerimientos de inversión para operadores y administradores que se utilizan en otras jurisdicciones para instalaciones similares al Puerto de Las Américas Rafael Cordero Santiago. En especial, la Junta tendrá que enfatizar en aquél Operador y Administrador, que en conjunto, provean un Plan de Actividad Económica para el Puerto de Las Américas y las Zonas de Valor

Añadido, con tal de que se creen empleos y se genere una actividad económica industrial concertada.

La Junta, a partir de su constitución, tendrá la responsabilidad de emitir reportes trimestrales a la Asamblea Legislativa de Puerto Rico, a la Oficina del Gobernador y a la Legislatura Municipal del Municipio Autónomo de Ponce, mediante los cuales se informe sobre todo proceso, gestión o plan que la Autoridad haya realizado, autorizado o emprendido, a los fines de adelantar los objetivos que persigue esta Ley sobre el desarrollo del PLARCS y de las Zonas de Valor Añadido.”

Artículo 3.-Se enmienda el Artículo 5 de la Ley 240-2011, según enmendada, para que lea como sigue:

“Artículo 5.-Transferencia de Bienes y Desarrollo de Obras en Ponce

El Municipio Autónomo de Ponce determinará la propiedad municipal que estará bajo la jurisdicción de la Autoridad del Puerto de Ponce. La Autoridad del Puerto de Ponce y su Junta de Directores, en un plazo de sesenta (60) días luego de aprobada esta Ley, negociará de buena fe con el Municipio Autónomo de Ponce los términos y condiciones bajo los cuales se habrá de traspasar, arrendar o subconcesionar cualquier propiedad, instalación, concesión o derecho que le pertenezca al Municipio y que sea necesario o conveniente para el desarrollo y operación del Puerto tomando en consideración que el traspaso de las propiedades municipales a la Autoridad viabiliza el desarrollo del Puerto de Las Américas como proyecto de desarrollo económico para la Región Sur y de Puerto Rico. Expirado el término de sesenta (60) días antes mencionado, la Autoridad del Puerto de Ponce pasará a ser usufructuaria y con la capacidad de disponer mediante contratos de concesión de dichos activos en lo que se llega a un acuerdo definitivo con el Municipio Autónomo de Ponce. Nada de lo dispuesto en este Artículo se entenderá que limita o afecta el itinerario de trabajo dispuesto por esta Ley, ni afectará tampoco los poderes de la Autoridad para adquirir dichas propiedades o derechos.

La Autoridad del Puerto de Las Américas y su Junta de Directores, en un plazo de sesenta (60) días luego de aprobada esta Ley, negociará de buena fe con la Autoridad del Puerto de Ponce los términos y condiciones bajo los cuales se habrá de traspasar, arrendar o subconcesionar cualquier propiedad, instalación, concesión o derecho que le pertenezca a la Autoridad del Puerto de Las Américas y que sea necesario o conveniente para el desarrollo y operación del Puerto de Ponce. Expirado el término de sesenta (60) días antes mencionado, la Autoridad del Puerto de Ponce pasará a ser usufructuaria y con la capacidad de disponer mediante contratos de concesión de dichos activos en lo que se llega a un

acuerdo definitivo con la Autoridad del Puerto de Las Américas. Nada de lo dispuesto en este Artículo se entenderá que limita o afecta el itinerario de trabajo dispuesto por esta Ley, ni afectará tampoco los poderes de la Autoridad para adquirir dichas propiedades o derechos.

La Autoridad de Carreteras y Transportación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, una vez finalizado el proceso de adquisición de la Finca Percon, traspasará la misma a la Autoridad del Puerto de Las Américas, quien a su vez, conforme lo establece esta Ley, traspasará la titularidad de la misma a la Autoridad del Puerto de Ponce.

La Administración de Terrenos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico vendrá obligada a traspasar a la Autoridad del Puerto de Ponce, una vez finalizado cualquier litigio al respecto, la titularidad de las Fincas, La Esperanza, Bay Land, FMC y cualquier otra que se haya adquirido como parte del proceso de planificación para el desarrollo del Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago.

El Estado Libre Asociado de Puerto Rico y cualquiera de sus instrumentalidades públicas coordinarán en conjunto con la Junta de Directores de la Autoridad del Puerto de Ponce, el implantar y/o construir las obras de infraestructura certificadas en el Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio Autónomo de Ponce del año 2003 que la Junta determine como necesarias e indispensables para la consecución de los objetivos de esta Ley. En específico, el Estado Libre Asociado de Puerto Rico, a través de las Agencias e Instrumentalidades correspondientes, desarrollará la Finca Percon y realizarán las obras que sean necesarias para llevarle energía, agua y proveer acceso al Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago y a las Zonas de Valor Añadido.

La Autoridad del Puerto de Ponce estará autorizada a solicitar hasta la cantidad de sesenta millones (\$60,000,000) de dólares mediante una línea de crédito a través del Banco Gubernamental de Fomento (BGF). Los pagos para satisfacer esta deuda se honrarán mediante asignaciones presupuestarias anuales, provenientes del fondo general, a partir del año fiscal 2014-2015 terminando en el año fiscal 2043-2044, conforme a la cantidad que acuerden el Banco Gubernamental de Fomento y la Oficina de Gerencia y Presupuesto, tomando en consideración en cada año el balance del principal adeudado y los intereses. A tales efectos, para los años fiscales 2014-2015 a 2043-2044, la Oficina de Gerencia y Presupuesto consignará en los presupuestos funcionales del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, sometidos anualmente por el(la) Gobernador(a) a la Asamblea Legislativa, la cantidad acordada con el

Banco Gubernamental de Fomento para la amortización del principal de la deuda y los intereses acumulados de cada año.”

Artículo 4.-Se enmienda el Artículo 7 de la Ley 240-2011, según enmendada, para que lea como sigue:

“Artículo 7.-Enmienda de la Franquicia concedida por el Consejo Ejecutivo al Municipio de Ponce para los muelles municipales; establecer período de retorno

La franquicia previamente otorgada al Municipio Autónomo de Ponce por el antiguo Consejo Ejecutivo para la operación de las facilidades portuarias de Ponce, queda, como cuestión de derecho, enmendada por virtud de esta Ley, disponiéndose que la Comisión de Servicio Público de Puerto Rico, como sucesora del antiguo Consejo Ejecutivo, reconocerá bajo la franquicia concedida a Ponce que la misma será ejercida a través de la Autoridad del Puerto de Ponce.

Los poderes y facultades conferidos a la Autoridad se interpretarán liberalmente, de forma tal que se logren los propósitos de esta Ley. Una vez adoptada la presente Ley por el Municipio Autónomo de Ponce, quedará dicha franquicia enmendada de pleno derecho por toda disposición aquí contenida, por lo que las disposiciones de esta Ley prevalecerán en cuanto a las facultades y derechos que la Autoridad creada tendrá sobre sus operaciones y aquéllas que se desarrollen en las inmediaciones del Puerto de Ponce o del Puerto de las Américas Rafael “Churumba” Cordero Santiago. Se establece, además, que queda sin efecto toda disposición en contrario que establezca la franquicia para la operación del muelle municipal de Ponce.

La creación de la Autoridad del Puerto de Ponce no requiere ni supone que el Municipio renuncia a la franquicia previamente otorgada a éste para la operación de las facilidades portuarias, cuya franquicia se entenderá reconocida y delegada a esta Autoridad, disponiéndose que la franquicia no podrá limitarse, alterarse ni enmendarse sin el previo consentimiento de la propia Autoridad del Puerto de Ponce y del Municipio Autónomo de Ponce.

El derecho de franquicia aquí cedido por el Municipio Autónomo de Ponce a la Autoridad del Puerto de Ponce quedará sin efecto, al cabo de diez (10) años, contados a partir de la aprobación de esta Ley, por lo cual será el Municipio Autónomo de Ponce quien venga autorizado únicamente a ejercer los derechos sobre el muelle de Ponce, una vez transcurrido el referido término.

A esos efectos, transcurridos los diez (10) años de la cesión aquí autorizada, una vez el Municipio Autónomo de Ponce ejerza nuevamente el

derecho de franquicia sobre el muelle de Ponce, recibirá de vuelta todos los activos cedidos mediante las disposiciones de esta Ley, y podrá negociar o mejorar cualquier contrato, acuerdo o entendimiento que se haya hecho con cualquier persona, sea natural o jurídica, sobre la operación del Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago, así como para la administración de las Zonas de Valor Añadido del Puerto, cuando medie un acuerdo a esos efectos entre el Municipio Autónomo de Ponce y la entidad del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico con la que se haya hecho tal contrato, acuerdo o entendimiento para la operación del Puerto de Las Américas, Rafael Cordero Santiago y para la administración de las Zonas de Valor Añadido.”

Artículo 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.

Artículo 6.-Vigencia.

Esta Ley comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.