

(R. C. de la C. 649)

## RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para adoptar el Plan de Reúso de la Antigua Estación Naval de Roosevelt Roads de 2004 y actualizado en 2010 como el Plan de Desarrollo Maestro de los terrenos de la Estación Naval; para derogar el Reglamento de Ordenación Territorial y la Forma Urbana de la Antigua Estación Naval de Roosevelt Roads de 2014 (ROTFU) y el Plano del ROTFU 2014; para adoptar medidas a los fines de asegurar el cumplimiento con los acuerdos entre la Marina de los Estados Unidos y la Autoridad Local de Redesarrollo de la Estación Naval de Roosevelt Roads; y para otros fines relacionados.

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Al aprobar la Ley Núm. 508-2004, conocida como la "Ley de la Autoridad para el Redesarrollo de los Terrenos y Facilidades de la Estación Naval Roosevelt Roads", expresamos que el cierre de la antigua Estación Naval de Roosevelt Roads ("la Estación Naval") representaba una gran oportunidad de desarrollar proyectos de crecimiento económico y bienestar social para beneficio de la ciudadanía en general. Esto a su vez sería pieza fundamental para mejorar la situación de la región, en aquel momento enfrentando el cierre de lo que era la mayor fuente de empleo y oportunidades en Ceiba, Naguabo y su periferia. Además de haber sufrido el cierre de la Estación Naval en 2004, necesitaba el impulso de actividad económica que acelere su recuperación tras el paso del Huracán María en 2017 que, aunque afectó todo Puerto Rico, impactó mucho más la región este del país.

La Autoridad para el Redesarrollo de los Terrenos y Facilidades de la Estación Naval Roosevelt Roads (la "Autoridad") fue creada para dirigir, supervisar y reglamentar el desarrollo económico de la Estación Naval. A tales efectos, la Ley Núm. 508-2004 le confirió todos los derechos y poderes para realizar actos o medidas necesarias y/o convenientes para llevar a cabo esos objetivos. La Ley Núm. 158-2014 introdujo enmiendas importantes a la Ley Núm. 508-2004, proveyéndole a la Autoridad mecanismos adicionales para agilizar e incentivar el desarrollo de proyectos, atraer inversión privada y generar nuevos puestos de trabajo. Con la reciente aprobación de la Ley Núm. 135-2023, se amplió la facultad de la Autoridad para permitirle disponer de las parcelas desarrollables en la Estación Naval, con el objetivo de que pueda desarrollar proyectos residenciales y/o turísticos sin autorización legislativa previa, lo cual sin duda incentivará el desarrollo de proyectos, pues permitirá atraer inversión de capital e incrementará las alternativas de financiamiento.

Está claro que esta Asamblea Legislativa ha establecido como prioridad la búsqueda de alternativas para finalmente impulsar el redesarrollo de los terrenos de la antigua Estación Naval y para ello, además de dotar a la Autoridad de las herramientas necesarias para que pueda realizar de manera efectiva sus funciones es imprescindible que se establezcan las condiciones apropiadas para que ello ocurra.

En diciembre de 2004 el Gobierno de Puerto Rico adoptó el *Plan de Reúso de la Estación Naval de Roosevelt Roads* ("Plan de Reúso de 2004"), con el fin de cumplir el mandato de la Ley Núm. 508-2004 y establecer el itinerario del redesarrollo de terrenos y reutilización de infraestructura existente en la Estación Naval. El Plan de Reúso del 2004 fue resultado de acuerdos entre la Autoridad y el Departamento de Defensa Federal y se preparó siguiendo el programa conocido como Cierre y Reajuste de Bases, para asegurar su cumplimiento con las condiciones establecidas en la Ley para el Cierre y Reajuste de Bases de Defensa de 1990 ("BRAC", por sus siglas en inglés). A tono con lo requerido por la ley BRAC, el Plan de Reúso del 2004 promovía tanto la conservación y protección de especies y ecosistemas presentes en la Estación Naval, como un desarrollo económico y social integral en el contexto regional y estatal, para lo cual se identificaron los mejores usos posibles para cada parcela o área en función de los recursos e infraestructura presentes en éstas. El Plan de Reúso se actualizó en abril del 2010 para identificar las áreas que se dedicarían a conservación y, en cuanto a las que serían objeto de desarrollo, reorientar el enfoque, reflejar los cambios del mercado y redirigir las estrategias para promover actividad económica para la zona, una de las cuales sería la rehabilitación de los muelles de la Parcela III. Se establecieron además, áreas de transición entre las áreas de conservación y desarrollo, llamadas zonas de amortiguamiento y conectividad. Los recursos naturales y la infraestructura existentes en la Estación Naval fueron objeto de un análisis exhaustivo por parte de diferentes divisiones de la Marina de los Estados Unidos antes de su transferencia al Gobierno de Puerto Rico<sup>1</sup>. Además, como se verá a continuación, el impacto ambiental que el redesarrollo de la Estación Naval según establecido en el Plan de Reúso podía tener en los recursos del área también se analizó<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Ver los siguientes documentos:

i) *El Mapa Parcelario para la Disposición de Actividad Naval Puerto Rico (Antigua Estación Naval Roosevelt Roads)*, de septiembre de 2005, que analizó las especies y hábitats presentes en la Estación Naval, para determinar el destino de cada parcela cuando se dispusiese de los terrenos, ya fuera para conservación o para desarrollo;

ii) *La Evaluación Biológica Final para la Disposición de Actividad Naval Puerto Rico (Antigua Estación Naval Roosevelt Roads)*, de enero de 2006, que estableció en la sección correspondiente a mitigación que, aunque la disposición de terrenos no requería mitigación per se, se transferirían al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales ("DRNA") para conservación y manejo unos 3,333 de los aproximadamente 8,660 acres que componían la Estación Naval con el objetivo de minimizar el impacto de su futuro redesarrollo.

<sup>2</sup> Ver los siguientes documentos:

i) *Evaluación Ambiental para la Disposición de Actividad Naval Puerto Rico (Antigua Estación Naval Roosevelt Roads)*, de abril de 2007 ("Evaluación Ambiental del 2007"), que evaluó el potencial impacto ambiental que podía resultar de los usos más razonables para cada parcela de la Estación Naval según propuestos en el Plan de Reúso de 2004. El análisis estaba apoyado en estudios, informes, inventarios e información obtenida por diferentes entidades de los gobiernos federal y estatal entre el 1973 y el 2005 respecto a los ecosistemas

La Sección 102(2)(C) de la Ley Nacional de Protección Ambiental de 1969 (“NEPA”, por sus siglas en inglés), requiere que las agencias federales preparen un documento que evalúe el impacto de toda recomendación sobre propuestas acciones con impacto ambiental significativo sobre el medio ambiente. Por su parte, la derogada Ley Núm. 9 de 18 de junio de 1970 requería, y ahora la Ley 416-2004 requiere, que las entidades gubernamentales del Estado Libre Asociado de Puerto Rico preparen un documento que evalúe el impacto ambiental que pueda tener cualquier acción o decisión que tomen.

De igual forma, la Ley Núm. 161-2009, “Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico”, transfirió a la OGPe facultades que hasta ese momento ostentaba la Junta de Calidad Ambiental respecto a los documentos ambientales. Posteriormente, la Ley Núm. 212-2015 enmendó la Ley Núm. 416-2004 para que la Oficina de Gerencia de Permisos (“OGPe”) funja como agencia proponente, con inherencia y reconocido peritaje respecto a cualquier acción que requiera cumplimiento con las disposiciones del Artículo 4(b)(3) de la Ley Núm. 416-2004, en cuanto a la preparación de documentos ambientales para proyectos con impacto significativo sobre el medio ambiente.

De otra parte, en la Ley Núm. 212-2015, reconocimos que el Artículo 4(c) de la ahora derogada Núm. 9 de 18 de junio de 1970 y el Artículo 4B(3) de la Ley Núm. 416-2004, que establece la política de protección ambiental en Puerto Rico, son para todos los fines idénticos a la Sección 102(2)(C) de la NEPA, motivo por el cual los procesos de evaluación ambiental a nivel estatal y federal son concurrentes. En la Exposición de Motivos de la Ley Núm. 212-2015, se expresó que los gastos asociados a evaluar e informar impactos ambientales requieren que los costos a incurrirse institucionalmente sean una consideración importante, sobre todo en proyectos que por su naturaleza o por su magnitud son de envergadura<sup>3</sup>, como es el caso del redesarrollo de la Estación Naval. Dado que el propósito de la evaluación ambiental bajo la ley federal y la estatal es identificar y discutir adecuadamente los impactos ambientales significativos que se anticipan razonablemente, tendrá un proyecto propuesto antes de que comience su desarrollo. Cuando el proyecto del que se trate ha sido objeto de evaluación ambiental por parte de alguna agencia federal, la evaluación ambiental realizada a nivel de las agencias estatales forzosamente repite el proceso de evaluación y sus hallazgos, lo que

---

terrestres y marinos en el área de la Estación Naval y las especies que allí habitaban.

ii) *Hallazgo de Impacto No Significativo por la Propuesta Disposición de Actividad Naval Puerto Rico*, de abril de 2007, que concluyó que la estrecha coordinación entre la Marina de los Estados Unidos y la Autoridad al preparar el Plan de Reúso del 2004 tuvo como resultado que los usos propuestos para los terrenos de la Estación Naval eran consistentes con los usos históricos del área.

iii) *Evaluación Ambiental Suplementaria para la Disposición de Actividad Naval Puerto Rico (Antigua Estación Naval Roosevelt Roads)*, de septiembre de 2011 (“Evaluación Ambiental del 2011”), que discutió las medidas específicas de conservación que serían implantadas en cada parcela a ser objeto de Desarrollo según el Plan de Reúso del 2004, actualizado al 2010.

<sup>3</sup> Informe del Servicio de Investigación Congressional (SIC) RL33267, Simplificando la Ley Nacional de Política Ambiental, Informe al Congreso, 13 de febrero de 2006.

resulta en el retraso de los proyectos a gran escala y en que las entidades gubernamentales incurran en gastos significativos evaluando algo que ya fue evaluado. A fin de evitar eso, se desarrollaron estrategias para que las etapas de planificación, investigación y vistas públicas fueran en conjunto, lo cual para el Congreso de los Estados Unidos no fue suficiente para evitar duplicidad de análisis y la pérdida de fondos públicos que ello apareja. Para el 2015 los gastos asociados a la preparación y eventual aprobación de documentos de evaluación ambiental para un proyecto complejo o controversial se estimaba en cientos de miles de dólares e implicaba atrasos significativos al desarrollo del proyecto objeto de evaluación.

En el caso de las evaluaciones ambientales de las que ha sido objeto la Estación Naval, la Marina de los Estados Unidos preparó la Evaluación Ambiental del 2007 a fin de evaluar los posibles impactos ambientales asociados con la disposición y la reutilización de aproximadamente 8,435 acres de terrenos de la Estación Naval de conformidad con el Plan de Reúso del 2004. La Evaluación Ambiental del 2007, que se circuló a agencias estatales y federales, se preparó de conformidad con la NEPA, con las directrices aplicables del Consejo de Calidad Medioambiental ("CEQ", por sus siglas en inglés) y otra reglamentación aplicable del Departamento de Marina (32 CRF 775). Las alternativas contempladas en la Evaluación Ambiental del 2007 fueron: (1) eliminación con limpieza de la propiedad consistente con los usos históricos del suelo y (2) eliminación con limpieza de la propiedad consistente con el Plan de Reúso del 2004.

En abril de 2010, se presentó un apéndice al Plan de Reúso del 2004 para atender la eventual integración de la Parcela Núm. III y sus muelles al redesarrollo de la Estación Naval. A raíz de esa modificación, la Marina preparó la Evaluación Ambiental del 2011, donde se analizó la reutilización de la Parcela III de la Estación Naval conforme al Plan de Reúso del 2004, según modificado en 2010. Las alternativas analizadas en la Evaluación Ambiental del 2011, la cual fue circulada a agencias estatales y federales, fueron las siguientes: (1) Alternativa Preferida: reutilización de la propiedad de la Parcela III de la Estación Naval como se identifica en el Plan de Reúso de 2010 y (2) Alternativa de No-Acción: Eliminación de la Estación Naval consistente con el Plan de Reúso de 2004 y con la Alternativa Preferida para la Parcela III analizada en la Evaluación Ambiental del 2007 (su retención por el gobierno federal).

Aunque la disposición de la propiedad de la Estación Naval sería responsabilidad de la Marina y el redesarrollo responsabilidad de los futuros dueños de la propiedad, ambas Evaluaciones Ambientales evaluaron los posibles impactos razonablemente previsibles sobre el uso del suelo, las zonas costeras, las especies amenazadas y en peligro de extinción y otros recursos biológicos, los recursos hídricos y marinos, los recursos culturales, la economía regional y el medio ambiente en general asociados con la reutilización y el desarrollo de la Estación Naval según propuesto y acordado entre los gobiernos estatal y federal. Además, tomaba en consideración el aumento del tráfico de embarcaciones privadas y comerciales en las aguas que rodean la Estación Naval

resultado del desarrollo propuesto en el 2010 para los muelles de la Parcela III. Según expresó la Marina en la Evaluación Ambiental del 2007 y del 2011, los terrenos de la Estación Naval ya están impactados, cuentan con infraestructura y los usos futuros del suelo propuestos en el Plan de Reúso son prácticamente los mismos usos llevados a cabo históricamente en la Estación Naval, excepto por las actividades militares que eran mucho más intensas y con más impacto que cualquier desarrollo razonablemente esperado en el área de acuerdo con los usos acordados entre los gobiernos estatal y federal.

Los mecanismos de participación gubernamental y de participación ciudadana bajo NEPA tienen el efecto de que los procedimientos generan mayor participación pública y transparencia que los seguidos bajo la Ley Núm. 416-2004, motivo por el cual la Ley Núm. 212-2015 dispone el valor de la coordinación y cooperación entre agencias estatales y federales incorporada en la NEPA para promover mayor eficiencia y reducir costos y atrasos innecesarios a proyectos viales de gran impacto, en específico porque promovían el desarrollo de infraestructura importantísima sin menoscabar el análisis del impacto ambiental o la participación pública. Sin embargo, en el caso que nos ocupa están presentes unas circunstancias particulares que tienen que considerarse. A saber, desde el 2005 hasta el 2011 se realizaron diversas evaluaciones del impacto que el redesarrollo de los terrenos de la Estación Naval tendría en los recursos allí presentes. El proceso fue promovido por la Marina, pero contó con la participación múltiples agencias locales y federales y en particular, con la participación de la Junta de Planificación, del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y de la Junta de Calidad Ambiental, siendo esta última la agencia designada como coordinadora del ejercicio de evaluación a nivel estatal. Por otra parte, la Estación Naval tiene áreas contaminadas y con presencia de artefactos explosivos sin detonar las cuales están siendo objeto de remediación en este momento<sup>4</sup> y no es posible, conveniente ni necesario esperar a la culminación de ese proceso para comenzar otro proceso de evaluación ambiental, pues además de que sería el tercer ejercicio de esa naturaleza, implicaría costos significativos y detendría el proceso

---

<sup>4</sup> La Orden Administrativa por Consentimiento Núm. RCRA-02-2007-7301, emitida bajo la Sección 7003 de la Ley Federal de Conservación y Recuperación de Recursos ("RCRA", por sus siglas en inglés) y suscrita por la Agencia de Protección Ambiental Federal ("EPA", por sus siglas en inglés) y la Marina de los Estados Unidos en enero del 2007, contempla participación y notificación pública de todo documento emitido en relación a la Orden por Consentimiento mediante publicación del récord administrativo [disponible en [<https://go.usa.gov/xS6Xn>]] o como resultado de ésta, como es el caso del Acuerdo de Diferimiento de marzo de 2007, suscrito para manejar la transferencia de ciertas propiedades o áreas contaminadas, pendiente la conclusión de las actividades de remediación. Desde que se emitió la Orden por Consentimiento se creó la Junta Consejera para la Restauración de la Base Naval, que se ha reunido desde febrero de 2007 hasta el presente y cuyas minutas están disponibles en el portal del BRAC, cuya base de datos para la Estación Naval contiene la Evaluación Ambiental del 2011, informes mensuales del estado de la limpieza de cada área contaminada según identificada en la Orden por Consentimiento, las minutas de las reuniones de la Junta Consejera y donde se provee además información sobre las fechas y agendas de las próximas reuniones de la Junta e información de contacto de los empleados de la Marina, la EPA y el DRNA que están envueltos en las actividades de remediación de la Estación Naval [<https://www.bracpmo.navy.mil/BRAC-Bases/Southeast/Former-Naval-Station-Roosevelt-Roads/>]].

de permisos para su redesarrollo, lo cual a su vez atrasaría aún más la actividad económica que tanto necesita esa zona.

Siguiendo el razonamiento que motivó la aprobación de la Ley Núm. 212-2015, dado que la Evaluación Ambiental del 2007 y la del 2011 que evaluaron el Plan de Reúso del 2004 actualizado al 2010, que a su vez es el Plan Maestro que guiará el redesarrollo de la Estación Naval cumplen con NEPA y contaron con amplia participación de los gobiernos federal y estatal, esta Asamblea Legislativa considera que no es necesario preparar un documento adicional de evaluación ambiental para poder emitir la Determinación de Cumplimiento Ambiental requerida para pasar a la fase de permisos para el Redesarrollo de la Estación Naval ante la OGPe.

Mediante la Escritura de Renuncia de Derechos suscrita entre el Secretario del Interior de los Estados Unidos en enero de 2008 y el Secretario del DRNA en febrero de 2008, se transfirieron al DRNA unos 2,986 acres para uso público y conservación; luego en 2014 se le transfirieron 68 acres más; y, finalmente, las Islas Piñeros y Cabeza de Perro, que tienen en conjunto unos 300 acres, se le transferirán al DRNA una vez se atienda la contaminación identificada en éstas. Las áreas en cuestión, cuya transferencia para conservación la Marina de los Estados Unidos había establecido como una medida efectiva para minimizar el impacto del redesarrollo de la Estación Naval, fueron identificadas en el Plano titulado Área de Conservación, Parcelas 1, 5, 7, 9, 11, 12, 13, 26, 28, 36, 39, 58, 60, 65 and 66, Actividad Naval Puerto Rico, Ceiba, Puerto Rico, incluido como Exhibit A de dicha escritura del 2008.

A su vez, según expuesto anteriormente, el Plan de Reúso del 2004 fue actualizado en 2010 para analizar cambios en el terreno a ser transferido y en el uso de terrenos, incluyendo la rehabilitación de los muelles de la Parcela III. La actualización al Plan de Reúso del 2010 propuso establecer un área de amortiguamiento entre el área de conservación y el área a ser redesarrollada, cuya configuración se representó gráficamente en la página 106 del Plan Maestro del 2010 como zonas de amortiguamiento y conectividad. El Plan Maestro del 2010 fue aprobado por la Junta de Planificación mediante la Resolución JP-2011-PMRR-53-52 de 31 de agosto de 2011.

Por otro lado, la Evaluación Ambiental del 2011 indicaba que la Junta de Planificación establecería un área de amortiguamiento entre las áreas de conservación y de desarrollo en la Estación Naval, refiriéndose a la adopción formal de las zonas de amortiguamiento y conectividad incluidas como parte del Plan Maestro del 2010. La Evaluación Ambiental del 2011 concluyó que las medidas propuestas y la transferencia para conservación y uso público al DRNA que una vez se le transfieran las Islas Piñeros y Cabeza de Perro-será de 3,340 acres, unido al requisito de permiso bajo la Ley Pública 93-205, de 28 de diciembre de 1973, conocida como la "Ley de Especies en Peligro de Extinción del 1973" para quienes no pudieran adherirse a las medidas de conservación, eran medidas eficaces para minimizar los posibles impactos adversos que el futuro

redesarrollo de la Estación Naval pudiera tener en las especies y hábitats presentes en las áreas de conservación.

El 20 de diciembre de 2011, la Autoridad y el Departamento de Defensa de los Estados Unidos firmaron un Memorando de Acuerdo de Cesión para Desarrollo Económico respecto a aproximadamente 1,370 acres de la Estación Naval. El 6 de mayo de 2013 la Marina transfirió a la Autoridad unos 2,039 acres adicionales para desarrollo económico. Transcurridos veinte años desde la creación de la Autoridad y a diez años de que tuviera lugar la transferencia de dichos terrenos para generar actividad económica, aún no comienza el redesarrollo de la Estación Naval.

Esta Asamblea Legislativa entiende que esa situación responde a varios motivos, entre los cuales en la Ley Núm. Núm. 135-2023 identificó la falta de presupuesto e infraestructura esencial y los procesos burocráticos excesivos que impiden el redesarrollo de la Estación Naval. Sin embargo, es menester destacar como un escollo significativo para ese redesarrollo la aprobación del Reglamento de Ordenación Territorial y la Forma Urbana de la Antigua Base Naval de Roosevelt Roads de 3 de octubre de 2014 ("ROTFU") por parte de la Junta de Planificación. El ROTFU se apartó de lo acordado entre la Marina y la Autoridad y de lo dispuesto en el Plan de Reúso del 2004 y su actualización del 2010 tanto en el Plan de Reúso como en el Plan Maestro. Esto alteró el componente de desarrollo que fue objeto de amplia evaluación y acordado en conjunto entre la Autoridad y la Marina de los Estados Unidos. Más importante aún, ese proceso de evaluación de los recursos y la infraestructura de la Estación Naval resultó en la identificación de las áreas que debían dedicarse a uso público y conservación, transferidas al DRNA en el 2008 y el 2014 sin costo alguno para esa agencia, así como de las áreas que se debían desarrollar y dedicar a actividades que promoviesen desarrollo económico y social para la región, transferidas a la Autoridad entre el 2011 y el 2013, a un costo de \$16,540,000 para ésta<sup>5</sup>.

En violación a lo acordado con la Marina, el ROTFU no estableció una zona de amortiguamiento entre las áreas de redesarrollo y de conservación como se había previsto en la actualización al Plan de Reúso del 2010 y representado gráficamente como zonas

---

<sup>5</sup> Surge de la Primera Enmienda al Memorando de Acuerdo de Cesión para Desarrollo Económico Entre los Estados Unidos Actuando Por y Por Conducto de la Marina y la Autoridad Local de Redesarrollo de la Estación Naval Roosevelt Roads de 11 de diciembre de 2012, que la Autoridad tendría que pagar a la Marina: \$8,500,000.00 por las parcelas I y II, pagaderos en 15 plazos el primero de los cuales vencería al momento de activarse la obligación de pago respecto a la Parcela III; \$,8040,000.00 por la Parcela III, pagaderos como sigue: \$200,000.00 al momento del cierre; \$7,840,000.00 en 15 plazos, el primero de los cuales debería pagarse el 15 de septiembre de 2015 o al transferirse los terrenos de las Unidades de Manejo de Desperdicios Sólidos Núm. 3 y Núm. 70, lo que ocurriera más tarde. Además, la Autoridad tendrá que pagar a la Marina el 40% de las ganancias de venta de propiedades en exceso de \$80,000,000 recibidas por la Autoridad al 30 de septiembre de 2035. Por otra parte, si los terrenos transferidos no se utilizan exactamente según acordado, la Autoridad tendrá que pagar a la Marina el 75% de lo recibido por la Autoridad en exceso de los pagos fijos acordados de \$16,540,000.00.

amortiguamiento y conectividad en el Plan Maestro del 2010. Además, el ROTFU calificó como de conservación sobre 1,200 acres adicionales a los ya transferidos al DRNA y a las áreas de amortiguamiento y conectividad del Plan de Reúso, lo cual hizo a costa de las áreas desarrollables de la Estación Naval, respecto a las cuales la Autoridad tiene un mandato de desarrollo del Gobierno Federal y de esta Asamblea Legislativa y por las cuales está obligada a pagar \$16,540,000 a la Marina de los Estados Unidos. De hecho, de no desarrollarse los terrenos según acordado con la Marina, que es lo que pasaría si no se deroga el ROTFU, la Autoridad tendrá que pagar a la Marina el 75% de lo obtenido sobre esos \$16,540.00, lo cual para todos los fines cancelaría el beneficio del redesarrollo de la Estación Naval para el estado.

La Ley Núm. 135-2023 reconoció al Plan de Reúso del 2004 y su actualización del 2010 como el Plan de Desarrollo Maestro. Es necesario que el Plan de Desarrollo Maestro a publicarse por la Junta de Planificación, que según fuera definido en la Ley Núm. 135-2023 guiará el redesarrollo de la Estación Naval y regirá la calificación de los terrenos, incorpore las zonas de amortiguamiento y conectividad que se establecieron en la actualización al Plan de Reúso del 2010 y se re ilustraron en la versión del Plan Maestro aprobada en el 2011.

Por su parte, la Ley Núm. 19-2017, según enmendada, conocida como “Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico”, dispuso que era imperativo establecer en Puerto Rico distritos de calificación o zonificación uniformes y que además su reglamentación también lo fuera, para poder dar certeza y transparencia al proceso de otorgamiento de permisos. En cumplimiento con esa política pública, todas las versiones del Reglamento Conjunto adoptados desde el 2015 han incluido tablas de equivalencias transicionales, con los diversos distritos de calificación al 2008 y al 2010, a fin de establecer cuál sería el distrito aplicable bajo el Reglamento Conjunto. Las tablas incluyeron todos los distritos de calificación entonces vigentes en Puerto Rico, incluso los establecidos bajo Planes de Ordenación Territorial y Especiales, aclarando que cuando estos se hubieran establecido para fines de conservación o preservación de recursos, prevalecerían sobre el Reglamento Conjunto. Los distritos de calificación del ROTFU son incompatibles con todos los demás distritos de calificación de Puerto Rico, pero no se incluyó en las tablas porque el ROTFU no intentaba guiar el desarrollo de los terrenos de la Estación Naval, sino que pretendía conservarlos en su condición actual, lo cual limita la actividad económica que tanto necesita la región, en lugar de promoverla según exige la política pública.

Si bien es cierto que ya en la Ley Núm. 135-2023 definió el Plan de Desarrollo Maestro como el plan integral a largo plazo para el redesarrollo de la Estación Naval según contenido en el Plan de Reúso adoptado en 2004 y actualizado en 2010, aún quedan aspectos importantes por resolver. Por ejemplo, de las descripciones de las parcelas transferidas por la Marina de los Estados Unidos a la Autoridad surge que las identifican como colindantes con los cuerpos de agua de la periferia y no con ningún otro rasgo



geográfico ni con la zona marítimo terrestre u otro elemento que pudiera interpretarse como parte de dominio público y por tanto, es forzoso concluir que durante los más de 60 años en que los terrenos fueron sustraídos del dominio y uso público, se desafectaron y pasaron a ser propiedad patrimonial del gobierno federal, quien a su vez los transfirió al Gobierno de Puerto Rico sin dominio público que deslindar. El propio DRNA reconoció que los bienes fueron desafectados en enero del 2007, cuando suscribió el Memorando de Acuerdo entre la Marina de los Estados Unidos y la Oficina Estatal de Preservación Histórica respecto a la disposición de propiedades del Departamento de Defensa que contemplaba la venta de múltiples propiedades costeras, descritas, identificadas y representadas gráficamente sin dominio público.

Con el objetivo de acelerar el redesarrollo de la Estación Naval y facilitar los proyectos que promoverán ese resultado, esta Asamblea Legislativa adopta el Plan de Reúso del 2004 según actualizado en 2010, porque es lo acordado entre la Marina y la Autoridad, objeto de extensa evaluación ambiental y lo que determinará el beneficio del redesarrollo no solo para la comunidad, sino también para el estado. Derogamos el ROTFU y el Plano del ROTFU, porque contravienen la Ley Núm. 19-2017, los términos del Memorando de Acuerdo de Cesión para Desarrollo Económico suscrito entre la Marina y la Autoridad y sus enmiendas y la política pública sobre el redesarrollo de los terrenos de la Estación Naval. El Plan de Reúso del 2004 y actualizado en el 2010 será el Plan de Desarrollo Maestro para la Estación Naval según establecido en la Ley Núm. 135-2023. Los usos y densidad allí establecidos serán los criterios rectores a los que se ajustarán los planes de uso de terrenos aprobados por la Junta de Planificación y por los Municipios Autónomos de Ceiba y Naguabo hasta que ocurra el redesarrollo de la Estación Naval.

Al adoptar el Plan de Reúso del 2004 según actualizado en 2010, reconocemos las zonas de amortiguamiento y conectividad allí establecidas como transición entre los terrenos de conservación y de desarrollo como las que se implantarán por la Junta de Planificación. También reconocemos que la Marina transfirió al DRNA terreno para uso público y conservación con la intención de minimizar el impacto del redesarrollo, por lo cual ese impacto futuro debe considerarse debidamente mitigado por las transferencias de más de 3,000 acres que ocurrieron en el 2008 y el 2014. Asimismo, la evaluación ambiental realizada por la Marina con la participación de agencias locales y federales es suficiente para determinar cumplimiento ambiental. Por último, dado que los terrenos para desarrollo económico fueron desafectados durante los más de sesenta años de tenencia por la Marina de los Estados Unidos y fueron transferidos sin dominio público, no es necesario deslindarlos.

Confiamos en que estas medidas serán suficientes para permitir que el redesarrollo de la Estación Naval comience y avance con la celeridad que amerita.

*RESUÉLVESE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:*

Sección 1.-Se adopta el Plan de Reúso del 2004 según actualizado en el 2010. Conforme a lo establecido en la Ley Núm. 135-2023, el Plan de Reúso del 2004 y actualizado en el 2010 es el Plan de Desarrollo Maestro para la Estación Naval. Los usos y densidad del Plan de Reúso de 2004 actualizado en el 2010 y los distritos allí contenidos serán adoptados por la Junta de Planificación y por los municipios de Ceiba y Naguabo hasta que ocurra el redesarrollo de la Estación Naval.

Sección 2.-Se ordena a la Junta de Planificación de Puerto Rico que en un término improrrogable de noventa (90) días, formalice para fines administrativos la adopción del Plan de Reúso del 2004 y actualizado en 2010 y, que la información y el Mapa del Plan se actualicen en la base de datos de la Junta de Planificación, incluso en la página de los planes de uso de terrenos y de planes de ordenación territorial. El trámite de formalización no será impedimento para que comience el redesarrollo de la Estación Naval de acuerdo con los criterios contenidos en el Plan de Reúso del 2004 según actualizado en el 2010.

Sección 3.-Se deroga el Reglamento de Ordenación Territorial y la Forma Urbana de la Antigua Base Naval de Roosevelt Roads de 3 de octubre de 2014 (ROTFU) y el Plano del ROTFU 2014.

Sección 4.-Se ordena a la Junta de Planificación de Puerto Rico que en un término improrrogable de noventa (90) días incluya el ROTFU de la Antigua Base Naval de Roosevelt Roads de 3 de octubre de 2014 en el listado de reglamentos derogados y/o en desuso y lo presente ante la División de Certificados y Reglamentos del Departamento de Estado, según requerido por la Sección 2.19 (iii) de la Ley Núm. 38-2007, mejor conocida como "Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico". De igual forma debe ser incluido en la base de datos de la Junta de Planificación en el mismo término.

Sección 5.-Una vez la Junta de Planificación adopte el Plan de Reúso de 2004 y actualizado en 2010 como el Plan de Desarrollo Maestro para la Estación Naval, que será la calificación de la zona, éste se considerará como cualquier otro plan maestro autorizado antes de aprobarse la Ley Núm. 161-2009 según enmendada, conocida como "Ley de Reforma de Permisos", con lo cual no expirará y estará sujeto a redistribución mientras se observen los usos y densidades que contempla.

Sección 6.-Se ordena a la Junta de Planificación de Puerto Rico que en un plazo improrrogable de noventa (90) días adopte el mapa donde ilustre las zonas de amortiguamiento y conectividad según surgen del Plan Maestro de 2010 y que se identificaron como adecuadas para establecer el límite entre las áreas de conservación transferidas al Departamento de Recursos Naturales y Ambientales y las áreas desarrollables de la Estación Naval transferidas a la Autoridad. Ese plano eliminará todas las áreas de conservación adicionales establecidas por el ROTFU dentro de las áreas desarrollables de la Estación Naval transferidas a la Autoridad, lo cual incluirá en su base de datos. La adopción del mapa ilustrando la zona de amortiguamiento y conectividad, que ya formaba parte del Plan maestro de 2010, así como la eliminación de las áreas de conservación adicionales impuestas por el ROTFU en los terrenos desarrollables no será impedimento para el trámite de los endosos, autorizaciones y permisos necesarios para el redesarrollo de la Estación Naval.

Sección 7.-Considerando que el redesarrollo de los terrenos de la Estación Naval fue mitigado con la transferencia de terrenos que el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales recibió para conservación y uso público, éste no podrá requerir medidas adicionales de mitigación para el desarrollo de los terrenos transferidos a la Autoridad sin importar quién sea la entidad gubernamental, persona natural o jurídica que proponga su desarrollo.

Sección 8.-Toda vez que la transferencia de terrenos de la Estación Naval fue realizada tras su desafectación por la Marina de los Estados Unidos, no hay necesidad de deslindar la zona marítimo terrestre. Se identificará la localización de la servidumbre de vigilancia litoral en un plano de mensura que se someterá al Agrimensor del Estado como parte del proceso de permisos a seguirse ante la OGPe.

Sección 9.-El Departamento de Recursos Naturales y Ambientales podrá imponer el dominio público en los terrenos sobre los cuales recibió titularidad y administra y, en todo caso, habiéndolos recibido para conservación y uso público, establecerá allí acceso a la playa en atención a las características de la zona costera y los hábitats allí presentes, para lo cual considerará tanto la preservación que ameritan las especies protegidas del área, como el riesgo que puedan representar a la seguridad del público las áreas de promontorios rocosos y los parajes de difícil acceso.

Sección 10.-La Oficina de Gerencia y Permisos no requerirá una nueva evaluación ambiental para emitir determinación de Cumplimiento Ambiental para pasar a la fase de permisos para el Redesarrollo de la Estación Naval.

Sección 11.-Esta Resolución Conjunta comenzará a regir inmediatamente después de su aprobación.



Actas y Récord

2024 DEC 30 P 12:10