

Gobierno de Puerto Rico
PANEL SOBRE EL FISCAL ESPECIAL INDEPENDIENTE
P. O. Box 9023351, San Juan, Puerto Rico 00902-3351
Edif. Mercantil Plaza, Ave. Ponce de León, Ofic. 1000
Hato Rey, PR 00918
Tels. (787) 722-1035 o (787) 722-1037

IN RE:

CARLOS CONTRERAS APONTE
EXSECRETARIO DEL DEPARTAMENTO
DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS
PÚBLICAS (DTOP)

LUIS ABREU NOBLE
EXDIRECTOR DE LA AUTORIDAD PARA
EL TRANSPORTE INTEGRADO (ATI) Y
AUTORIDAD PARA EL TRANSPORTE
MARÍTIMO (ATM)

CASO NÚM.:

NA-FEI-2023-0032

SOBRE:

ARCHIVO DE INVESTIGACIÓN

RESOLUCIÓN

El 18 de abril de 2023, el Hon. Domingo Emanuelli Hernández, Secretario del Departamento de Justicia de Puerto Rico (DJPR), luego del trámite dispuesto por la Ley Núm. 2 1988, según enmendada, conocida como Ley Habilitadora de la oficina del Panel sobre el Fiscal Especial Independiente (PFEI), nos remitió un Informe de Investigación Preliminar relacionado con una querrela en contra de los ingenieros Carlos M. Contreras Aponte, Luis M. Abreu Noble y otros.

El Secretario de Justicia refirió el asunto a la División de Integridad Pública y Asuntos del Contralor (DIPAC), quienes determinaron que no existe causa suficiente para designar un Fiscal Especial Independiente (FEI), y así lo recomendaron al Secretario Emanuelli, quien acogió dicho consejo y nos recomendó no designar FEI en este caso¹.

¹ Este informe de investigación preliminar fue remitido por el Secretario de Justicia a la Oficina del Contralor por haber sido esta oficina quien refirió el asunto al Departamento de Justicia. El 21 de abril de 2023 la Contralora, Yesmín M. Valdivieso, nos comunicó mediante carta su inconformidad ante la recomendación del Secretario de Justicia al Panel de que no se designe un Fiscal Especial Independiente. En su comunicación, la Contralora nos informó su interés en que no acogiéramos tal recomendación, sin que antes ella nos presentara sus inquietudes y su prueba para ser evaluada por nosotros. Se le concedió un término para considerar y evaluar cualquier evidencia que descaran referirnos, que fuera diferente a la que ya teníamos. El 14 de julio se recibió un *pendrive* con el material que la Oficina del Contralor consideró importante que revisáramos. El mismo fue evaluado en su totalidad, pero no obstante, su contenido ya obraba en nuestros expedientes que fueron remitidos por el Departamento de Justicia y, recibidos por el Panel el 18 de abril de 2023. Específicamente, en los Anejos del Informe de Investigación Preliminar identificados como Anejo 7 (CD) y Anejo 9 (*pendrive*).

El ingeniero Contreras Aponte es exsecretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y el ingeniero Abreu Noble es exdirector ejecutivo de la Autoridad para el Transporte Integrado (ATI) de la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio (ATM).

La querrela presentada por la Oficina del Contralor de Puerto Rico (OCPR) se relaciona con la declaración de emergencia y la contratación para realizar obras en el muelle 2 de la Antigua base Naval Roosevelt Road en Ceiba y en el muelle Mosquito en Vieques. Dicha oficina informó, que realizó una investigación² en torno a la declaración de emergencia emitida por la Junta de Directores de la ATM en junio 2018 y la subsecuente contratación de la ATM, a favor de *SQR Architects*, para realizar obras en el muelle 2 de la Antigua Base Naval Roosevelt Road en Ceiba y en el muelle Mosquito en Vieques, así como, la mudanza del terminal de lanchas de Fajardo a Ceiba. La OCPR alegó que en el transcurso de la investigación detectaron unas situaciones que podrían constituir violaciones al Código Penal de Puerto Rico, la Ley de la Oficina de Ética Gubernamental, el Código Anticorrupción para el Nuevo Puerto Rico, la Ley Antimonopolística de Puerto Rico y el Reglamento sobre Competencia Justa Núm. VII. En vista de ello, solicitó la investigación de los ingenieros Carlos M. Contreras Aponte, exsecretario del DTOP y Luis M. Abreu Noble, exdirector ejecutivo de ATI y ATM por la posible comisión de delitos. La misma solicitud fue hecha en base a alegadas actuaciones de los funcionarios de la ATM José Alejandro Ponce y Basilio Graciano Pereira, Nelson Rosario Santiago, Juan M. Ortiz Beltrán, Carlos M. González Román y el Lcdo. Héctor M. Serrano Ramos.

En su investigación, la OCPR evaluó la intervención de los empleados y funcionarios de la ATM en el proceso de selección, contratación y supervisión de los servicios convenidos, con el propósito de determinar si éstos habían cometido irregularidades. También, evaluó los trabajos realizados y facturados

² El resultado de esta investigación se identificó como OALIL- I-19-08 y se remitió en el Memorando OALCL-CTD-SP-2023-01 de 9 de septiembre de 2022.

por *SQR Architects* para determinar la corrección y razonabilidad de los costos pagados por la ATM.

En el Memorando OALCL-CTD-SP-2023-01, la OCPR detalla que el 15 de junio de 2018, la Junta de Directores de la ATM emitió la Resolución Núm. 2018-02 decretando un estado de emergencia respecto al servicio de transporte marítimo a las Islas Municipio de Vieques y Culebra³.

³ Por su pertinencia las cláusulas de esta Resolución se detallan a continuación:

- Por cuanto: El sistema de transporte marítimo entre las Islas Municipio de Vieques y Culebra experimentó un deterioro en el servicio que se brinda a los usuarios, con el cierre del terminal de Fajardo, como resultado de las inspecciones realizadas por la firma CMA a la loza de piso de dicha estructura, la cual fue declarada en estado crítico según el informe rendido.
- Por cuanto: Como resultado de lo anterior los usuarios que salen o llegan al terminal de Fajardo se resguardan de las inclemencias del tiempo en unas carpas temporeras que se han instalado en las facilidades de la ATM adyacentes al terminal.
- Por cuanto: Comprometidos con el bienestar de los ciudadanos de Puerto Rico residentes de las Islas Municipio, se está llevando a cabo un esfuerzo interagencial sin precedentes entre el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Autoridad de Transporte Marítimo, la Autoridad de los Puertos, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, la Autoridad para el Re-Desarrollo y de Roosevelt Roads, la Administración Federal de Transporte, la Administración Marítima Federal, y la Guardia Costanera para trasladar el terminal de Fajardo a Ceiba así como de Isabel Segunda al terminal Mosquito, con facilidades modernas e infraestructura renovada.
- Por cuanto: El descontento y la indignación de los residentes de las Islas Vieques y Culebra ante la pobre calidad del servicio y más aún ante la crisis y la devastación experimentada tras el paso de los huracanes Irma y María por el Archipiélago, hacen imperante que se tomen acciones afirmativas y contundentes para resolver de forma inmediata las necesidades de transporte en lo que se implementan las medidas a mediano y largo plazo, para solucionar de una vez y por todas la única ruta de transporte, comercio, salud y entretenimiento que existe tanto para los residentes como los visitantes desde y hacia las Islas Municipio de Vieques y Culebra.
- Por cuanto: La Ley Núm. 1 en su artículo 4(a) le confiere al Secretario el poder y el deber de llevar a cabo cualquier acto que sea conveniente o necesario para lograr los objetivos de dicha ley, incluyendo la contratación del servicio, y dentro del marco de las circunstancias experimentadas en su pasado reciente y los estragos causados por los eventos atmosféricos enumerados así como las deficiencias de cumplimiento con la reglamentación, recomienda a esta Junta que se declare un Estado de Emergencia en el servicio por el término de 12 meses, para que se le permita tomar aquellas medidas requeridas y necesarias para garantizar un servicio de transporte adecuado a los residentes.
- Por tanto: La Junta de Directores de la Autoridad de Transporte Marítimo de las Islas Municipio de Vieques y Culebra, en virtud de los poderes que le confieren las leyes de Puerto Rico, acoge los fundamentos presentados y por voto mayoritario decreta y ordena lo siguiente:
- Sección 1ra: Se decreta un estado de emergencia respecto al servicio de transporte marítimo a las islas municipio de Vieques y Culebra, en virtud de los poderes que le confieren las leyes de Puerto Rico.
- Sección 2da: Se aclara que esta Junta deberá ratificar cuando sea necesario, las medidas que tome el Secretario conforme a la delegación de poderes conferida mediante esta Resolución, este deberá llevar a cabo aquellas acciones necesarias y convenientes que atiendan de forma inmediata a la crítica situación que atraviesa el sistema de transporte marítimo entre las islas Municipios de Vieques y Culebra.
- Sección 3ra: Como parte de dichas medidas se autoriza al Secretario a solicitar propuestas y a la contratación inmediata con fondos estatales del servicio de transporte bajo los términos y condiciones que estime convenientes.
- Sección 4ta: Se autoriza también, la mudanza tan pronto como sea viable de las instalaciones del muelle de Fajardo a las facilidades del muelle 2 dentro de las instalaciones de la otrora base naval Roosevelt Roads y a las facilidades del muelle de Mosquito en el Municipio de Vieques.

Se indica en el mismo que, a raíz de dicha Resolución, el ingeniero Abreu Noble presentó una solicitud de autorización al ingeniero Contreras Aponte para que autorizara la contratación de *SQR Architects* para que realizara la mudanza de las instalaciones del terminal de Fajardo al muelle 2 de Ceiba, además de realizar la habilitación del muelle de Ceiba y del muelle Mosquito en Vieques. En dicha solicitud, el ingeniero Abreu Noble indicó que se recibieron propuestas de cuatro (4) contratistas, entre ellos, *SQR Architects*, *Loro Construction*, *Ludjan Group Engineering and Construction Services (Ludjan Group)* e Inmobiliaria AM LLC. También informó que *SQR Architects* presentó la propuesta más económica por la cantidad de \$831,410. Mediante su firma, el ingeniero Contreras Aponte aprobó la contratación de *SQR Architects* para que realizara los trabajos de habilitación del muelle 2 de Ceiba y la mudanza del terminal de lanchas de Fajardo de la ATM al muelle 2 de Ceiba, así como la habilitación del muelle Mosquito en Vieques.

El 18 de julio de 2018, el ingeniero Abreu Noble, en su función de Director Ejecutivo de ATI y ATM otorgó el Contrato 2019-000003 a *SQR Architects*, empresa representada por su gerente general Nelson Rosario Santiago. En el contrato se pactaron los trabajos de *Design and Build* con el propósito de habilitar una estructura provisional en el muelle de Ceiba para propiciar la mudanza de las instalaciones del muelle de Fajardo a ese muelle, además de habilitar el muelle Mosquito de Vieques. El contrato fue otorgado por la cantidad de \$831,410, con vigencia hasta el 31 de diciembre de 2018.

Posteriormente, el contrato fue enmendado para eliminar ciertas tareas y añadir nuevos trabajos, lo que aumentó su cuantía original. Del informe de investigación preliminar del Departamento de Justicia surge la descripción detallada de los servicios prestados y los trabajos realizados en Ceiba, Vieques y otros, respecto a los muelles de Fajardo y el muelle 2 de la Base Naval Roosevelt Roads. Se hizo referencia a la mencionada Resolución 2018-02 de la

Junta de Directores de la ATM, que establecía la mudanza de las instalaciones del muelle de Fajardo a las facilidades del muelle 2 de la Base Naval Roosevelt Roads. Se tomó en consideración que para efectuar la mudanza de Fajardo y comenzar las operaciones en un corto plazo, se requería habilitar una estructura provisional en el muelle 2 y condicionar las facilidades existentes en el muelle Mosquito de Vieques.

Una de las alegaciones de la OCPR consistió en que, producto de la información ocupada, identificaron el correo electrónico luiman123@gmail.com, y que dicho correo electrónico es una dirección personal que le pertenece al ingeniero Abreu Noble. Se alega, además, que entre el 9 y 14 de mayo de 2018, se cursaron comunicaciones entre esa dirección y una dirección de correo electrónico perteneciente a *SQR Architects* donde se hicieron solicitudes de información sobre el predio de terreno en Ceiba, se cursó información sobre el alcance de los trabajos en Fajardo, se incluyeron fotos del terminal de Fajardo y del área del muelle de Roosevelt Roads, se coordinaron visitas a Ceiba y Fajardo y que a esa dirección, el 12 de junio de 2018, *SQR Architects* envió su propuesta para el proyecto. La OCPR concluyó que todos estos correos electrónicos fueron cursados previo a que la Junta de Directores de la ATM aprobara la Resolución 2018-02 de 15 de junio de 2018.

Los auditores de la OCPR solicitaron las propuestas originales sometidas por los contratistas *SQR Architects*, *Loro Construction*, *Ludjan Group* e Inmobiliaria, para analizar las mismas. Sobre el particular, la OCPR alega que hizo requerimientos a la ATM, a la Junta de Directores de la ATM y al DTOP para que entregaran las propuestas originales, y cada una de estas dependencias certificó que no se encontraban en posesión de ellas.

No obstante lo anterior, la OCPR identificó la propuesta de *SQR Architects* en el contrato 2019-000003. Sobre la propuesta presentada por la compañía *Loro Construction*, los auditores expusieron que la identificaron en

uno de los correos electrónicos que *SQR Architects* había enviado a la dirección de correo electrónico sueromario@gmail.com. Respecto a la propuesta de *Ludjan Group*, los auditores indicaron que el Sr. Juan M. Ortiz Beltrán, representante de *Ludjan Group*, les suministró copia de la propuesta de esta compañía, la cual fue enviada al correo electrónico luiman123@gmail.com el 12 de junio d 2018. La propuesta de Inmobiliaria no pudo ser localizada por los auditores.

Estos exponen que compararon las tres propuestas recuperadas y concluyeron que, aunque la cuantía de la propuesta de *SQR Architects* fue la más económica, los trabajos incluidos en las propuestas no son comparables entre sí. Para sostener lo anterior, la OCPR expuso que la propuesta de *SQR Architects* incluyó renglones de diseño y de preparación de documentos de construcción, y cotizaron trabajos en el muelle Mosquito de Vieques, mientras que *Loro Construction* y *Ludjan Group* no cotizaron esas labores. Además, alega la OCPR que, en el renglón de limpieza de terrenos, las propuestas de *SQR Architects* y *Loro Construction* cotizaron 10 cuerdas mientras que *Ludjan Group* cotizó 12 cuerdas.

A la OCPR le resultó sospechoso que los proponentes desfavorecidos en la adjudicación del contrato fueron subcontratados por *SQR Architects*. Sobre esto alegan que Inmobiliaria trabajó como subcontratista de *SQR Architects*, el señor Ortiz Beltrán trabajó como subcontratista de *RGB Solution*, quien, a su vez, fue subcontratista del proyecto, y hubo otro contratista, *Form Works*, que tenía en su nómina un empleado de nombre Mario Suero. También alegan los auditores que, desde diciembre 2017 a junio 2018, *SQR Achitects*, Inmobiliaria y *Loro Group* coincidieron como contratistas en un proyecto de la Superintendencia del capitolio de Puerto Rico, donde *SQR Architects* era el gerente de proyecto.

Por lo anterior, la OCPR concluyó que el ingeniero Abreu Noble y los contratistas establecieron comunicaciones y omitieron cumplir con los procesos aplicables a la solicitud de propuestas y contratación gubernamental y que realizaron actos dirigidos a aparentar un proceso competitivo que nunca existió. También que estas personas intervinieron en los procesos de contratación de la ATM, desviando los procesos con el propósito de favorecer a *SQR Architects* y a los subcontratistas.

Para su investigación, la OCPR solicitó servicios de peritaje para la evaluación de los trabajos de construcción realizados en los muelles de Ceiba y Vieques. Además, le pidió al perito que evaluara la razonabilidad de los costos establecidos en el contrato, si los trabajos fueron realizados según pactado, y si procedía el pago de los servicios por parte de la ATM. El ingeniero Ismael Suárez Isern fue contratado para estos propósitos y el 28 de junio de 2021, remitió su Informe Pericial.

La OCPR alega que, en cuanto a los trabajos realizados en el muelle de Ceiba, el perito concluyó lo siguiente:

1. En 61 partidas por \$1,474,012, el perito no pudo determinar si los costos eran razonables o no.
2. En 5 partidas por \$156,000, el perito concluyó que los trabajos no habían sido realizados.
3. En 28 partidas por \$770,012, el perito no pudo determinar si los trabajos fueron realizados o no.
4. En 8 partidas se pagaron \$85,000 por encima del costo del mercado de la construcción en Puerto Rico.

En cuanto a los trabajos realizados en el muelle de Vieques, la OCPR alega que el perito concluyó lo siguiente:

1. En 2 partidas por \$173,000 el costo en el mercado era \$102,000, por lo que la ATM pagó \$71,000 en exceso.
2. La instalación de verjas y portones e instalación de tuberías de generadores por \$164,000 no se realizó según acordado.
3. En 25 partidas por \$260,516 el perito no pudo determinar si los trabajos fueron realizados o no.

A base de los resultados del informe pericial, la OCPR alega que los funcionarios de la ATM, específicamente Basilio Graciani Pereira, quien ocupaba la plaza de Ayudante Especial, y José Alejandro Ponce, Supervisor de Mantenimiento, certificaron para pago la cantidad de \$320,000 por concepto de trabajos que no fueron realizados por *SQR Architects*.

La OCPR también investigó si los trabajos realizados contaban con los permisos otorgados por las diferentes agencias. En cuanto a los permisos de construcción y permisos de uso, la OCPR expuso que la Orden de Proceder fue emitida por el ingeniero Abreu Noble el 23 de julio de 2018. No obstante, la OCPR reporta que la oficina de Gerencia de Permisos (OGPe) expidió el permiso de construcción número 2018-235804-PCO-015518 para la remodelación de la estructura del muelle de Ceiba el 7 de septiembre de 2018, por lo que la OCPR concluyó que estos trabajos de remodelación en Ceiba se llevaron a cabo por 46 días sin contar con el permiso de construcción. Sobre la habilitación del muelle Mosquito en Vieques, la OCPR establece que OGPe expidió el permiso de construcción número 2018-246049-PCO-016874 el 14 de noviembre de 2018, por lo que concluyó que los trabajos en Vieques se llevaron a cabo por 114 días sin contar con el permiso de construcción.

En cuanto a los permisos de uso de ambos muelles, la OCPR alega que el muelle de Ceiba comenzó operaciones el 10 de octubre de 2018. Sin embargo, la OGPe expidió el Permiso de Uso 2018-235804-PUS-054552 el 26 de diciembre de 2018, por lo que la ATM operó dicho muelle 77 días sin contar con el permiso. En cuanto al terminal ubicado en el muelle Mosquito en Vieques, la OCPR alega que no cuenta con el permiso de uso, aunque la ATM había entregado a la OCPR una certificación del 18 de octubre de 2021 donde indica que, sólo se utiliza el área de la rampa para el atraque de la barcaza y el resto del terminal Mosquito no se utiliza.

Los auditores también verificaron si el uso de generadores eléctricos en el terminal de Ceiba contaban con el permiso correspondiente. La OCPR establece que las facilidades de este terminal de lanchas no cuenta con servicio eléctrico provisto por la Autoridad de Energía Eléctrica/Luma, por lo que han estado operando con dos generadores eléctricos desde que el terminal comenzó operaciones el 10 de octubre de 2018. Los auditores exponen que la Junta de Calidad Ambiental aprobó el Permiso General de Emergencia Comercial/Industrial número 218-235804-PGE-009056 el 29 de enero de 2019. Dicho permiso establece que el uso de cada generador de emergencia no debía sobrepasar las 500 horas anuales. Las condiciones generales del permiso establecen que el generador de electricidad opera únicamente en caso de que se interrumpa el servicio de emergencia eléctrica a causa de un evento natural o tecnológico. La OCPR entrevistó al Ing. Luis R. Sierra Torres, entonces Secretario Auxiliar de la Secretaría Auxiliar de Permisos del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA) el 8 de julio de 2021. Este testigo les informó que, al no contar con el permiso requerido, la ATM se expondría a la imposición de multas y penalidades por \$27,125.

Los auditores alegan en el Memorando que, del 10 de octubre de 2018 al 29 de abril de 2021, la ATM ha incurrido en gastos por \$181,276 en compra de diésel para el uso continuo de los generadores eléctricos del muelle de Ceiba. Además, que de julio 2019 a julio de 2021, la ATM ha incurrido en gastos de \$70,834 por las reparaciones de dichos generadores y el alquiler de generadores suplentes.

Sobre este particular, el Ing. Ismael Isern, perito contratado por la OCPR, detalla en su Informe lo siguiente:

"...ATM tiene una propuesta para la instalación de una subestación eléctrica para el terminal de Ceiba que incluye el costo de trabajos, materiales, seguros e impuestos por un total de \$41,995.00, a ser realizado por la compañía Kaisen Utility Construction Corp. La propuesta fue sometida al NAVY y se encuentra en espera de aprobación para comenzar los trabajos de

construcción debido a que el área donde se realizaran los trabajos tienen regulaciones en el uso de los terrenos...”

La OCPR también expuso en el Memorando que el 19 de diciembre de 2018, la Agencia Federal de Protección Ambiental (EPA) emitió la Orden Número CWA-02-2019-3103 a *SQR Architects* y a la ATM. En la orden, la EPA establece que realizó inspecciones en el muelle de Ceiba para el 17 de septiembre de 2018 y el 6 de noviembre de 2018 y encontraron que la ATM no contaba con el *National Pollutant Discharge Elimination Systems (NPDES permit)*, entiéndase, la ATM no había solicitado ni había obtenido el permiso de la EPA para las descargas de contaminantes producto de la construcción en el muelle. En las inspecciones realizadas por la EPA, se documentaron una serie de violaciones a la Ley de Aguas Limpias (Clean Water Act), por lo que concluyó que se incumplió con las disposiciones de la mencionada ley y ordenó a la ATM a entrar en un Plan de Remediación y cumplir con la orden administrativa emitida. La EPA, además, impuso a *SQR Architects* una penalidad ascendente a \$58,064 por violaciones a la Ley de Aguas Limpias.

El 26 de mayo de 2021, la OCPR entrevistó a José A. Rivera, quien indicó que la EPA emitió una orden administrativa en contra de la ATM y *SQR Architects* en diciembre de 2018, la cual a la fecha de la entrevista continuaba vigente. Esto, porque en el terminal de lanchas de Ceiba, la ATM realizó unas mejoras sin haber solicitado el permiso de *National Pollutant Discharge Elimination Systems (NPDES)*, el cual se emite para el control de la erosión de los terrenos. La orden administrativa continúa vigente porque en algunas áreas del terminal de Ceiba falta la estabilización de los terrenos. Para remediar esta situación, la Lcda. Mara Pérez, anterior Directora Ejecutiva, formalizó un contrato para que se realizara la estabilización de los terrenos. También declaró que la EPA no ha radicado una acción punitiva en contra de la ATM, aunque le impuso una acción punitiva al contratista *SQR Architects* por \$58,064.

Debido a que la EPA requirió de la ATM la preparación e implementación del Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales (SWPPP) y la radicación de un permiso de conformidad con la Ley de Aguas Limpias, la ATM contrató tres (3) compañías, siendo una de ellas, *SQR Architects*, a la cual se le otorgó el contrato número 2019-000024 para la preparación e implementación del Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales (SWPPP) y la radicación de un permiso, de conformidad con la Ley de Aguas Limpias. La ATM también firmó contratos con *Geo Envirotech, Inc.*, por la cantidad de \$119,745.00, Protectores de Cuenca por \$568,740.00 y un memorando de entendimiento con la Autoridad para el Redesarrollo de Roosevelt Roads (LRA) para reembolsar los costos incurridos por el NAVY en la reparación de pozos de monitoreo de su propiedad y que alegadamente fueron dañadas por las excavaciones incurridas por *SQR Architects* durante la construcción.

En resumen, la OCPR alega en el Memorando que por lo menos tres (3) de los contratistas que sometieron propuestas para la adjudicación de este contrato (*SQR Architects*, Inmobiliaria y *Ludjan Group*), en conjunto con el ingeniero Abreu Noble, realizaron actos dirigidos a simular un proceso de competencia interfiriendo con el proceso de selección y restringiendo el comercio. La OCPR alega que las propuestas consideradas fueron entregadas al ingeniero Abreu Noble por correo electrónico con anterioridad a la aprobación de la Resolución 2018-02, y que, conforme a su análisis, las propuestas sometidas no cotizan los mismos trabajos y no se comparan entre sí. La OCPR alega que también descubrieron correos electrónicos entre el ingeniero Abreu Noble y varios contratistas donde el primero le facilitó a los segundos, información pertinente a la cotización, previo a que se aprobara la Resolución 2018-02. De otra parte, la OCPR, expone que los contratistas se conocen porque han realizado otros trabajos juntos en El Capitolio de Puerto Rico.

Además, la OCPR plantea, que durante la ejecución del contrato 2019-000003 se suscitaron una serie de situaciones, entre ellas, falta de permisos de construcción, permisos de uso y permisos de uso de generadores eléctricos, además de excavaciones realizadas en terrenos contaminados y falta de supervisión adecuada de la obra. La OCPR sostiene que las situaciones anteriores provocaron enmiendas al contrato que triplicaron el costo original y la pérdida de la oportunidad de recibir un reembolso de fondos federales para el proyecto.

En vista de lo anterior, la OCPR concluyó que, en cuanto a las personas que se identifican más adelante, pudo haberse configurado la comisión de delitos tipificados en el Código Penal, y la violación a varias leyes y reglamentos, de la manera siguiente:

1. Ing. Carlos M. Contreras Aponte, exsecretario del DTOP:

- Artículo 263 del Código Penal, sobre negligencia en el cumplimiento del deber, 33 LPRA sec. 5354.

2. Ing. Luis M. Abreu Noble, exdirector ejecutivo de ATI y ATM:

- Artículos 2 y 4 de la Ley Antimonopolística de Puerto Rico, sobre actos para restringir el comercio, 10 LPRA sec. 258, e incurrir en prácticas monopolísticas, 10 LPRA sec. 260.
- Violaciones al Reglamento 2648 de 29 de mayo de 1980 conocido como el Reglamento sobre Competencia Justa Núm. VIII.
- Artículo 202 del Código Penal, sobre fraude, 33 LPRA sec. 5272; artículo 244 sobre conspiración, 33 LPRA sec. 5334, artículo 254 sobre intervención indebida en las operaciones gubernamentales, 33 LPRA sec. 5345; artículo 262 sobre incumplimiento del deber, 33 LPRA sec. 5353.
- Artículos 4.2 (b) y (f) de la Ley Núm. 1-2012, según enmendada, conocida como Ley Orgánica de la Oficina de Ética Gubernamental de Puerto Rico (LOOEG), 3 LPRA sec. 1857^a.
- Violación al inciso g del Artículo 3 de la Ley 237-2004, Ley para Establecer Parámetros Uniformes en los Procesos de Contratación de Servicios Profesionales y Consultivos para las Agencias y Entidades Gubernamentales del ELA y los incisos 5.2.1 y 6.1.1.1.1 del Reglamento 7998 del 3 de marzo

de 2011, Reglamento de Condiciones Generales Uniformes para la Contratación de Obras Públicas en Puerto Rico.

3. Contratista Nelson Rosario Santiago y la compañía *SQR Architects*:

- Artículos 2 y 4 de la Ley Antimonopolística de Puerto Rico, sobre actos para restringir el comercio, *supra*, e incurrir en prácticas monopolísticas, *supra*.
- Violaciones al Reglamento 2648 de 29 de mayo de 1980 conocido como el Reglamento sobre Competencia Justa Núm. VIII.
- Artículo 182 del Código Penal sobre apropiación ilegal agravada, 33 LPRA sec. 5252; Artículo 202 del Código Penal, sobre fraude, *supra*; Artículo 212 sobre falsedad ideológica, 33 LPRA sec. 5282; Artículo 244 sobre conspiración, 33 LPRA sec. 5334, Artículo 254 sobre intervención indebida en las operaciones gubernamentales, 33 LPRA sec. 5345.
- Incisos 24.2, 4.7.6, 4.7.6.1, 6.1.1 y 6.9.1.3 del Reglamento 7998 del 3 de marzo de 2011, Reglamento de Condiciones Generales Uniformes para la Contratación de Obras Públicas en Puerto Rico.
- Secciones 301 (a) y 402 (p) del *Clean Water Act*, 33 U.S.C. sec. 1311(a) y 1342 (p).
- Artículo 17.1 de la Ley 161-2009, según enmendada, conocida como Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico.

4. Contratista Juan M. Ortiz Beltrán y *Ludjan Group*:

- Artículos 2 y 4 de la Ley Antimonopolística de Puerto Rico, sobre actos para restringir el comercio, 10 LPRA sec. 258, e incurrir en prácticas monopolísticas, 10 LPRA sec. 260.
- Violaciones al Reglamento 2648 de 29 de mayo de 1980 conocido como el Reglamento sobre Competencia Justa Núm. VIII.
- Artículo 202 del Código Penal, sobre fraude, 33 LPRA Sec. 5272; Artículo 244 sobre conspiración, 33 LPRA sec. 5334, Artículo 254 sobre intervención indebida en las operaciones gubernamentales, 33 LPRA sec. 5345.

5. Contratistas Carlos M. González Román, Héctor M. Serrano Ramos e Inmobiliaria:

- Artículos 2 y 4 de la Ley Antimonopolística de Puerto Rico, sobre actos para restringir el comercio, *supra*, e incurrir en prácticas monopolísticas, *supra*.

- Violaciones al Reglamento 2648 de 29 de mayo de 1980 conocido como el Reglamento sobre Competencia Justa Núm. VIII.
- Artículo 202 del Código Penal, sobre fraude, *supra*; Artículo 244 sobre conspiración, *supra*, Artículo 254 sobre intervención indebida en las operaciones gubernamentales, *supra*.

6. ATM:

- Inciso g del artículo 3 de la Ley 237 de 31 de agosto de 2004, conocida como Ley para Establecer Parámetros Uniformes en los Procesos de Contratación de Servicios Profesionales y Consultivos para las Agencias y Entidades Gubernamentales del ELA, y los incisos 5.2.1 y 6.1.1.1.1 del Reglamento 7998 del 3 de marzo de 2011, Reglamento de Condiciones Generales Uniformes para la Contratación de Obras Públicas en Puerto Rico.
- Inciso i del artículo 16 de la Ley 416 de 22 de septiembre de 2004, según enmendada, conocida como Ley sobre Política Pública Ambiental.
- Artículo 17.1 de la Ley 161-2009, *supra*.
- Haber desembolsado \$468,850 a favor de *SQR Architects* por trabajos en el muelle Mosquito en Vieques que no han tenido utilidad conforme al Artículo 13 de la Ley 1 del 1 de enero de 2000, según enmendada, conocida como Ley de la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio.
- *Site Access, Permitting and Use Agreement* del 11 de julio de 2018 entre la LRA y la ATM sin registrar y remitir al Registro de Contratos conforme requiere la Ley 18 del 30 de octubre de 1975, según enmendada, conocida como Ley de Registros de Contratos.

7. Señores Basilio Graciani Pereira y José Alejandro Ponce, funcionarios de la ATM:

- Artículo 212 del Código Penal, sobre falsedad ideológica, 33 LPRA sec. 5282

La DIPAC entrevistó a diversos testigos, y además examinó y tomó en consideración, las transcripciones de testigos entrevistados por la OCPR. Entre ellos, evaluó la declaración del Sr. Juan M. Ortiz Beltrán, contratista de *Ludjan Group*. Este declaró, que su compañía *Ludjan Group* participó en el proceso de adjudicación para mudar las operaciones de ATM de Fajardo a Ceiba, pero que el contrato no se le adjudicó. Los auditores le preguntaron

cómo tuvo conocimiento de este proceso de contratación para la mudanza del terminal y los trabajos en Vieques, a lo que el señor Ortiz Beltrán contestó que estaba prestando servicio a un cliente en El Capitolio, que estaba en el área del "cafetolio", y escuchó que se iba a trabajar en Ceiba. Él preguntó qué día iba a llevarse a cabo la adjudicación y llegó a cotizar. No recordó quién era la persona que escuchó hablar del proyecto. Él llegó directamente a Ceiba porque le habían dicho que la reunión iba a ser en el *site* y el día, no sabe si fue para verano, porque no recordaba bien. Ya en Ceiba, vio a un grupo de personas, dio el recorrido de lo que se iba hacer, se discutió el alcance (*scope*), le explicaron lo que se iba a hacer, la verja, hormigones, electricidad, en fin, toda el área que se quería trabajar. Le dieron un *scope*, con las medidas y otros detalles, y entonces, él hizo la cotización. No recordó si el ingeniero Abreu Noble estuvo en dicha reunión, y manifestó no conocerlo personalmente. Declaró, además, que no se hizo recorrido en Vieques, y no cotizó trabajos en Vieques.

Los auditores le cuestionaron cómo se podía cotizar adecuadamente un proyecto del que a los proponentes no se les muestra planos, ni se les presenta el alcance del proyecto por escrito. El señor Ortiz Beltrán explicó que eso pasaba mucho en la construcción y, en aquel momento, él pensó que estaban buscando un *price*, para buscar los fondos para hacer el proyecto. Añadió, que se le proveyó una dirección de correo electrónico para que enviaran la propuesta, y lo hizo. Una vez enviada la propuesta, no hubo comunicaciones posteriores, por lo que concluyó que no se llevó el contrato.

Sobre los otros contratistas que él supiera que habían licitado, contestó que le parecía que había representantes de *SQR Architects* y de Inmobiliaria. Respecto a éstos, declaró que conoce al primero debido a los proyectos que han hecho en El Capitolio, y de Inmobiliaria conoce al licenciado Serrano. El señor Ortiz Beltrán también declaró que posteriormente, el Sr. Rafael Blasini presidente de *RGB Solution*, lo llamó y le informó que había sido subcontratado

para hacer el sistema eléctrico del terminal, y le preguntó si estaba interesado en supervisar el área, a lo que el señor Ortiz Beltrán accedió. Su contrato con *RGB Solution* fue por servicios profesionales, y estuvo en el proyecto como un mes. Los trabajos que *RGB Solution* realizó en Ceiba consistieron en el área eléctrica, los *pads* de los generadores y el *pad* del área de donde iba a cargar la lancha. En cuanto a Vieques, el señor Ortiz Beltrán dijo que no realizó trabajo alguno.

Lcdo. Héctor M. Serrano Ramos, contratista de Inmobiliaria

El licenciado Serrano Ramos prestó declaración jurada ante la OCPR. Este trabaja para Inmobiliaria. La compañía comenzó con los señores Ángel Estrada y Carlos González Román, y luego él llegó para ofrecer sus servicios como abogado. La empresa no tiene empleados y se contratan cuando hay proyectos.

Al preguntársele cómo se enteró del proceso de contratación para la mudanza del terminal de lanchas de Fajardo a Ceiba, el licenciado Serrano Ramos contestó que Carlos lo llamó para informarle que lo invitaron a la reunión en el *site* para cotizar. La reunión se llevó a cabo en verano del 2018 en un espacio abierto, azul, bien grande, donde se arreglaba algo de embarcaciones, no había nada más, mucha grama. Había una mesa blanca, estaba el entonces Director Ejecutivo, el ingeniero Abreu Noble, quien llegó con unos planos, los abrió, le colocaron en cada punta una piedra y empezaron a informar los trabajos que necesitaban, con el plano. En la reunión les dijeron que había prisa porque era un proyecto del Gobernador Rosselló, hijo, y había que avanzar. El declarante estimó que estuvieron en el lugar una hora, 10 minutos, y después cada cual se marchó. En esa reunión no se discutieron trabajos en Vieques.

El licenciado Serrano Ramos declaró que Inmobiliaria cotizó, aunque no estaba seguro si la propuesta se entregó personalmente en Minillas o la

enviaron por correo electrónico. La ATM no le informó qué sucedió con la propuesta, ni a quién se le adjudicó el contrato. A su mejor recuerdo, ellos cotizaron trabajos de electricidad, plomería, limpieza del lugar, verja del perímetro, y hormigón. El licenciado Serrano Ramos dijo que posteriormente, un funcionario de *SQR Architects* se comunicó con Carlos para que hicieran la limpieza del *site* de Ceiba. Añadió, que una tarde se le acercó el ingeniero Abreu Noble —aunque no está seguro de que hubiese sido él— y le señaló que había que limpiar por fuera, o sea, los bordes de Ceiba y Vieques porque iba el Gobernador, entonces ellos cotizaron y se limpiaron los alrededores hasta la salida de la autopista. También limpiaron el *site* en Vieques. Según el declarante, los contrataron porque el Gobernador quería hacer su movimiento político, en octubre o noviembre, y hubo esa necesidad.

A preguntas de los auditores de si le llamó la atención que no le notificaron la adjudicación de la propuesta y que el contratista agraciado inmediatamente lo llamara para subcontratar a Inmobiliaria, el licenciado Serrano Ramos contestó que no porque “eso pasa en la industria, eso pasa”.

Los auditores le preguntaron al declarante si conocía a los funcionarios de varias compañías relacionadas con el contrato otorgado. Éste les señaló que conocía y había tenido alguna relación profesional con los funcionarios de *SQR Architects*, *Loro Construction*, *RGB Solutions* y el señor Ortiz Beltrán. El licenciado Serrano Ramos declaró que *SQR Architects* subcontrató a Inmobiliaria para los trabajos, pero luego se rectificó⁴, y aceptó que los cheques fueron emitidos a nombre suyo y no de Inmobiliaria. También mencionó la situación personal del Sr. Carlos González Román relacionada con el nacimiento de su hijo y la muerte de su esposa cuatro (4) meses después. Finalmente, testificó que *SQR Architects* lo contrató a él, y él a su vez, subcontrató a otra persona para que realizara los trabajos requeridos por esa

⁴ De la transcripción surge que le mostraron al licenciado Serrano Ramos unos documentos y luego de examinarlos se rectificó. Los documentos no fueron incluidos por la OCPD junto a la transcripción de la Declaración Jurada, aunque el texto describe unos cheques hechos a nombre de éste.

compañía. Él tenía a cargo hacer los rótulos que identificaban el terminal, y aunque se hicieron, no se los pagaron.

Sr. Carlos M. González Román, contratista de Inmobiliaria AM LLC

La OCPR le tomó declaración jurada al Sr. Carlos M. González Román el 26 de agosto de 2021. Por la OCPR, estuvieron presentes el subdirector de la División de Auditorías Pedro Juan Rivera González, la auditora Milagros de León Rivera, y la asesora legal Lcda. Layza Grey Hernández. El señor González Román no compareció a firmar la transcripción de la declaración jurada.

Surge de la misma, que durante los años 2017 al 2018, aproximadamente, el declarante fungió como presidente de la compañía Inmobiliaria, la cual era de Ángel Estrada, pero posteriormente éste se la cedió. Después, él le cedió la compañía al licenciado Serrano Ramos porque tuvo una situación familiar donde su esposa dio a luz a su hijo y luego ésta falleció cuatro (4) meses después. Sobre el licenciado Serrano Ramos, indicó que es su amigo, y fue su asistente en Inmobiliaria antes de que le cediera la compañía. Señaló, que Inmobiliaria no tiene empleados fijos, y que procede a contratar las labores según surge la necesidad.

Al preguntarle los auditores cómo Inmobiliaria advino en conocimiento del proceso de contratación de ATM para los trabajos en Ceiba y Vieques, el señor González Román mencionó que lo llamaron de la Administración de Servicios Generales (ASG), porque está registrado como proveedor en la ASG, aunque no recordó quién lo hizo. El día de la presentación del proyecto en Ceiba, él llegó junto con el licenciado Serrano Ramos, Se encontraba el ingeniero Abreu Noble, sacaron una mesa, abrieron los planos, le pusieron cuatro (4) piedras encima y a todas las personas que estaban allí les solicitaron que miraran el plano y cotizaran los trabajos. Sobre el proceso reveló que el proyecto había que hacerlo rápido, porque a su entender el gobernador quería adelantarlo, que el sitio de Fajardo estaba malo, querían un lugar nuevo, más

rápido. Los auditores le preguntaron si lo que se le mostró en esa reunión era suficiente para poder cotizar el proyecto, a lo que el señor González Román contestó que él se llevó las “notas” y con ellas hizo la cotización. Que él ha trabajado en varios proyectos anteriores del sector privado y muchas veces lo hacen así. Que se van tomando notas porque es un *design as build* y siguen cambiando. Sostuvo que, cuando no es un diseño final es un poquito más difícil hacer cotizaciones. En un *design as build* no puede tener una cotización exacta, porque hay cambios. Indicó que él cotiza lo que puede manejar. Los auditores preguntaron si Inmobiliaria presentó propuesta, el señor González Román aseguró que sí, pero no recuerda si la envió por correo electrónico o la entregaron personalmente.

Éste destacó que, una vez presentada la propuesta, no recibió comunicación de la ATM indicándole el resultado de la adjudicación. Declaró que recibió una llamada de parte de *SQR Architects* ofreciéndole subcontratarlo para realizar varias tareas. Entre ellas había que hacer el área vegetativa, limpiar el *site* y la verja, inmediatamente. El señor González Román recordó que se molestó, y colgó la llamada y le dijo al licenciado Serrano Ramos que no iba a trabajar eso, que él había cotizado y no se lo adjudicaron. Entonces, le manifestó al licenciado Serrano Ramos que, si le interesaba, lo hiciera él. El declarante conoce al señor Ortiz Beltrán de *Ludjan Group* y a la compañía *SQR Architects* ha tenido con ellos relaciones de negocio anteriormente.

Ing. Carlos M. Contreras Aponte, exsecretario dcl DTOP

La OCPR le tomó declaración jurada al Ing. Carlos M. Contreras Aponte el 3 de septiembre de 2021. En vista que el ingeniero Contreras es invidente, también estuvo presente la Sra. Magdamari Sánchez Meléndez, quien es su lectora. A este declarante no se realizaron las advertencias de ley sobre el derecho a no auto incriminarse. El ingeniero Contreras Aponte fungió como Secretario del DTOP desde el 2 de enero de 2017 hasta finalizar el mes de

diciembre de 2020. Como Secretario del DTOP, formaba parte de la Junta de Directores de la ATM, y era su presidente.

Sobre la Resolución Núm. 2018-02, el ingeniero Contreras Aponte declaró, que en el 2017 al comenzar su administración, el terminal de Fajardo estaba cerrado y se estaba completando un estudio por la firma *CMA Architects* para evaluar la condición estructural de dicho terminal. Explicó, que **la inspección reflejó que la loza del piso del terminal, que quedaba al aire y encima del agua, había perdido todas las varillas, todo el acero y corría el riesgo de caerse. Las operaciones del terminal de lanchas se realizaban en unas carpas en las afueras del terminal.** Entonces surgió la oportunidad de mudar las facilidades a Ceiba, lo que también reducía la ruta a Vieques. Estos planes ya se discutían en la Junta de Directores y de hecho, desde la administración anterior estaban buscando una solución. Mencionó, que la reparación de Fajardo podía costar \$35 millones y tomar más tiempo que, si se mudaban de lugar, por lo que esta opción sería más rápida y mucho menos costosa.

El ingeniero Contreras Aponte expuso que la discusión de la Resolución 2018-02 debió haberse llevado a cabo en una reunión de Junta. No recordó si las visitas a Ceiba se dieron antes o después de que se aprobara esa Resolución. Al preguntársele si existía urgencia para la mudanza, el ingeniero **Contreras Aponte contestó que habían pasado los huracanes Irma y María, los empleados estaban operando en carpas y así también se recibía a los pasajeros,** por lo que ellos querían desarrollar un lugar estable y seguro para las operaciones. Dijo, que ese proyecto era parte del programa de gobierno, que se discutía en Fortaleza.

Declaró, además, que no hizo la contratación de servicios, porque le correspondía al director ejecutivo de la ATM trabajar los proyectos de esa administración. Según él, la práctica regular era que cada director de agencia

corriera los procesos de su entidad. Añadió, que le dio la instrucción al ingeniero Abreu Noble para que buscara las propuestas, aunque no recordó la fecha exacta. Éste no recordaba haberse reunido con contratistas en el *site*. El ingeniero Contreras Aponte indicó que el ingeniero Abreu Noble evaluó las propuestas sometidas y no recuerda si alguien más participó en el proceso. Sostuvo, que firmó la referida autorización sin realizar alguna otra gestión y partiendo de que todo lo incluido en dicho documento era correcto y cierto. Tampoco recordó haber discutido la selección del contratista *SQR Architects* con el ingeniero Abreu Noble.

Mencionó, que el ingeniero Abreu Noble fue el inspector designado por la ATM para supervisar la obra de construcción, ya que era ingeniero civil y tenía experiencia previa sobre el particular. Los auditores le cuestionaron por qué no se consideró contratar un inspector, en vista del exceso de responsabilidades del ingeniero Abreu Noble como Director Ejecutivo de la ATM y de la ATI, y el testigo contestó que, en teoría, el proyecto no era complicado, que se podía “chequear” una vez al día y se suponía “que todo el mundo estuviera claro que eso allí no se podía tocar” refiriéndose a la prohibición de realizar excavaciones en el área.

Declaró, además, que el proyecto no tenía gran complejidad técnica, a diferencia de otros proyectos como las construcciones de carreteras que requieren, no solo un inspector, sino un equipo de trabajo. El ingeniero Contreras Aponte también aludió a limitaciones de fondos y personal para justificar que no se hubiera contratado un inspector y que la obra se inspeccionara cada cierto tiempo.

Según el declarante, entre las instrucciones que le impartió al ingeniero Abreu Noble, se tenía que habilitar un edificio, tenía que haber un estacionamiento, establecer un área donde los pasajeros pudieran esperar, baños, que el lugar fuera cómodo, y que las facilidades fueran mejores que las

que había en Fajardo. No recordó que hubiese planos detallados porque no era una construcción de edificio, era “un cambio de ventana, de puerta, pintar, establecer cómo se iba a dividir dentro del edificio, qué iba a haber en cada lugar, dónde se iba a poner la caseta de venta de boletos y la parte de habilitar el *parking* que debió ser un proyecto sencillo”.

Sobre la excavación, el ingeniero Contreras Aponte indicó, que su recuerdo era que se hizo para la instalación de la verja. Narró que se había discutido la alternativa de utilizar *jersey barriers* para instalar la verja sin que se realizara una excavación. Sobre este asunto, expresó que, al pedirle explicaciones al ingeniero Abreu Noble, éste le contestó que había sido un accidente porque alguien del contratista había excavado sin permiso. También declaró, que el proyecto para la mudanza del terminal de Fajardo a Ceiba cualificaba para reembolso de la FTA, pero, como consecuencia de la excavación se perdió la posibilidad del reembolso de fondos.

Los auditores le cuestionaron al ingeniero Contreras Aponte si había visto las propuestas cuando firmó el documento de autorización de mudanza. Éste indicó que el documento debió haber tenido copia de las cuatro o cinco propuestas sometidas, aunque no lo recordaba y no guardó copia del documento en su oficina cuando lo firmó.

Sobre las propuestas originales sometidas por los contratistas para cotizar, el ingeniero Contreras Aponte manifestó que no las tenía, que los originales debían estar guardados en la ATM y no en el DTOP.

Sra. Milagros del Carmen De León Rivera, Auditora Senior de la OCPR

La Sra. Milagros del Carmen De León Rivera fue entrevistada en el DJPR el 1 de diciembre de 2022 y el 26 de enero de 2023. La declaración jurada la brindó el 26 de enero de 2023. Es auditora *senior* en la OCPR y tuvo a su cargo la investigación relacionada con el Memorando, aunque mencionó que trabaja

asesorada por el gerente de auditoría, el subdirector de la división y un abogado adscrito a la División de Asuntos Legales de la OCPR.

La auditora De León Rivera declaró, que la investigación comenzó porque el entonces Senador Aníbal José Torres Torres, hizo un referido a la Contralora de Puerto Rico, solicitando que se investigara la otorgación del contrato de la ATM a *SQR Architects*. No obstante, el senador Torres Torres no fue entrevistado por la OCPR.

La investigación de la OCPR se enfocó en el proceso de selección y evaluación del contratista *SQR Architects*, incluyendo una posible violación a Ley Monopolística. Esto incluyó la evaluación de la Resolución 2018-02 y el estado de emergencia decretado que provocó la contratación. También, les surgió la necesidad de evaluar la ejecución del contrato y los trabajos que se hicieron versus los servicios pactados. Se analizaron las leyes ambientales, estatales y federales para determinar posibles violaciones. Se examinó la razonabilidad de los costos de la obra.

Expresó, además, que todas las entidades a las que se les solicitó información y documentación las entregaron, pero confrontaron problemas con los requerimientos a la ATM, dificultándose obtener la información solicitada. Los funcionarios de la agencia informaban que no tenían la documentación, o no podían localizar muchos de los documentos solicitados y, en vista de esta situación, la OCPR realizó la orden de registro administrativo al contratista. La declarante señaló, que se contrataron los servicios del perito porque, al evaluar el contenido del contrato con las facturas, encontraron que no cuadraba lo contratado con lo que se pagó. Según la testigo, los contratos carecían de muchos detalles. En vista de esta dificultad, y de lo técnico de la materia, la OCPR buscó la asistencia del perito.

Se le preguntó si en la investigación realizada por la OCPR identificó un reglamento, procedimiento, instrucciones, manual u otro documento aplicable

al DTOP y la ATM que rigiera los procesos de contratación u obra en los casos de emergencia, y la declarante contestó que, al momento de la investigación, ATM no tenía un reglamento propio y adoptó parte de los reglamentos de la Autoridad de los Puertos.

Fuera del récord, se le preguntó a la auditora De León Rivera si era uso y costumbre que los funcionarios utilizaran direcciones de correo electrónico no oficiales para atender los asuntos de trabajo y contestó que sí.

Sr. Aníbal José Torres Torres, exsenador por Acumulación

El Sr. Aníbal José Torres Torres fue citado y entrevistado el 27 de enero de 2023. La declaración jurada se prestó el mismo día. En el periodo del 2013 al 2020 fue Senador por Acumulación representando al PPD. Confirmó que en o alrededor del 14 de marzo de 2019, suscribió una comunicación y la remitió a la OCPR, en la cual expuso que encontró anomalías en la otorgación del Contrato Núm. 2019-000003 y sus enmiendas por parte de la ATM, razón por la que le solicitó a la Contralora de Puerto Rico que realizara una investigación al respecto. Corroboró que en la OCPR no fue entrevistado sobre el referido cursado a esa oficina.

El exsenador Torres Torres declaró que el ingeniero Abreu Noble se reunió con él y trajo a su atención un “esquema que, a su entender, consistió en la adjudicación del contrato y enmiendas sucesivas a este, en violación a las leyes y reglamentos aplicables a la administración de servicio público”. Expuso, que el ingeniero Abreu Noble le dijo que se sentía incómodo y preocupado, que necesitaba que alguien investigara las irregularidades que se dieron en la otorgación del contrato 2019-000003. Este le manifestó su incomodidad e inconformidad de que el proceso de selección y contratación fue diseñado y ejecutado sin su participación y, como se dice pueblerinamente, “le trajeran las cosas hechas”, pues, prácticamente todo iba preparado desde La Fortaleza, a través del Lcdo. Juan Maldonado de Jesús. Asimismo, le

preocupaban las enmiendas, ya que sus cuantías tenían un impacto económico que sobrepasaban el monto original de la obra, sin llevarse a cabo subastas y estando fuera del alcance de lo que las órdenes ejecutivas daban base en la declaración de emergencia.

El exsenador Torres Torres sostuvo que el ingeniero Abreu Noble le señaló que la cuantía de las enmiendas excedía el 25% o 30% del costo total de la obra, y que los trabajos y productos de la enmienda no guardaban relación con las labores que se justificaban por la declaración de emergencia. Alegadamente, el ingeniero Abreu Noble le indicó que la figura principal era el licenciado Maldonado De Jesús, que fungía como Asesor Legal y Subsecretario del DTOP, agencia bajo la cual figuran la ATM y ATI. No obstante, el declarante no dio detalles del alegado esquema, ni cómo el licenciado Maldonado de Jesús instruyó al ingeniero Abreu Noble a otorgarle el contrato a SQR Architects. A preguntas de la fiscal de la DIPAC, contestó que el ingeniero Abreu Noble le proveyó copia de la propuesta presentada por SQR Architects y del contrato número 2019-000003. El día de la entrevista, el exsenador Torres Torres proveyó copia de estos documentos, y copia de los correos electrónicos preparados por motivo de una conferencia de prensa ofrecida por este al respecto y la documentación preparada para ese propósito.

Lcdo. Anthony Omy Maceira Zayas, exdirector ejecutivo de la Autoridad de Puertos y exmiembro Junta de Directores de ATM

El Lcdo. Anthony O. Maceira Zayas fue entrevistado el 13 de enero de 2023, y la declaración jurada se le tomó el 1 de marzo de 2023. Fue Secretario de Asuntos Públicos de La Fortaleza desde enero de 2019 hasta julio de 2019, y Director Ejecutivo de la Autoridad de los Puertos desde marzo de 2018 hasta noviembre de 2019. Por su posición era miembro de la Junta de Directores de la ATM.

El licenciado Maceira Zayas describió que las facilidades del terminal de Fajardo de la ATM estaban en un estado **tan crítico** que fue “condemned por el

Coast Guard", entidad que regula el uso de las facilidades marítimas. Igualmente declaró, que según la información provista en aquel momento, los estimados de los costos de las reparaciones eran sumamente altos. **Explicó, que al hablar del estado tan crítico del terminal se refería a asuntos más allá de la fachada y lo que se observaba a simple vista. Ello incluía los pilotes y toda la infraestructura submarina del terminal.** Entre las gestiones realizadas por el gobierno para atender este asunto, se hicieron estudios para la determinación de los costos en el terminal de Fajardo, pero debido al riesgo que presentaba el estado del muelle, incluyendo las determinaciones del *Coast Guard*, se buscó relocalizarlo en Ceiba. Además, se comenzó un proceso para establecer una alianza público-privada relacionada con la operación del transporte marítimo de Vieques y Culebra. El declarante mencionó que el problema principal que se buscaba atender **era la situación crítica de la transportación de Vieques y Culebra.**

Sobre la Resolución 2018-02, reconoció su firma en el documento, aunque no recordó cómo se llevó a cabo el proceso en la Junta de la ATM para aprobarla, quién la redactó o si los miembros de la Junta de Directores, él o el licenciado Maldonado de Jesus participaron en la redacción del documento. Declaró que no fue coaccionado para dar su aprobación a la Resolución 2018-02.

Al licenciado Maceira Zayas se le preguntó si la Resolución 2018-02 permitía la contratación inmediata para la construcción del terminal de lanchas de Ceiba sin celebrar una subasta, y contestó que permitía que se hicieran las contrataciones de acuerdo con las normas de contratación de emergencia, en ese momento. Se le preguntó, además, si en la Resolución 2018-02 se incluyeron instrucciones para llevar a cabo la contratación para la mudanza del terminal de lanchas de Fajardo al muelle 2 de Ceiba y explicó que según la sección cuarta "se autoriza también la mudanza, tan pronto como sea

viable, de las instalaciones del muelle de Fajardo a las facilidades del muelle 2, dentro de las instalaciones de la otrora Base Naval *Roosevelt Roads* y a las facilidades del muelle de Mosquito en el Municipio de Vieques". El licenciado Maceira Zayas no recordó si para el 2018 existía un reglamento, procedimiento o instrucción de compras y contratación de servicios de emergencia aplicable al DTOP y la ATM.

Este añadió, que la Junta de Directores de la ATM no participó en la selección y contratación de *SQR Architects*. Tampoco se le consultaron las enmiendas del contrato 2019-000003, ni las situaciones surgidas en la ejecución del contrato. No obstante, recordó que hubo un asunto ambiental relacionado con unas excavaciones, por lo que se tuvo que hacer un Plan de Remediación con la EPA. Explicó, que no se le informó de alguna irregularidad relativa a la selección del contratista o a esquemas de fraude, apropiación ilegal, o sobornos a funcionarios públicos.

Sr. Víctor M. Emeric Catarineau, exalcalde de Vieques y exmiembro de la Junta de Directores de ATM

El exalcalde de Vieques, Víctor Emeric Catarineau fue entrevistado el 14 de diciembre de 2022. Prestó declaración jurada el 25 de enero de 2023. Fungió como alcalde de Vieques durante dos cuatrienios, desde el 14 de enero de 2013 al 11 de enero de 2021. Formó parte de la Junta de Directores de la ATM por ser el alcalde de Vieques. Una de sus metas era lograr un mejor servicio de transporte para sus ciudadanos.

El exalcalde formó parte de la Junta de Directores de la ATM cuando el Dr. Ricardo Rosselló era el Gobernador. En ese cuatrienio hubo cuatro directores ejecutivos de la ATM. Del primer director ejecutivo solo recordaba su primer nombre, y dijo que nunca reunió la Junta. El segundo, fue el ingeniero Abreu Noble, quien no celebraba reuniones de la Junta con regularidad, ya que era la época del huracán María. En las reuniones de la Junta el tema era la transportación de las lanchas y atender la emergencia, luego del paso del

huracán. El declarante indicó que el ingeniero Abreu Noble viajó varias veces a Vieques para ver cómo estaban las cosas luego del huracán. Nunca discutió con el ingeniero Abreu Noble el tema de la construcción del terminal de lanchas de Ceiba, El tercer director ejecutivo de la ATM fue el Lcdo. Juan Maldonado de Jesús, quien restableció las reuniones con la Junta de Directores. Estas reuniones se celebraron, primero en Fajardo y luego en Ceiba cuando se trasladó la ruta a Ceiba. En este momento había un problema grande con las embarcaciones y se alquilaban para poder dar un servicio eficiente. El Lcdo. Juan Maldonado era el Director Ejecutivo cuando se da la transición del terminal de Fajardo a Ceiba. Sobre ese asunto, en diciembre 2018 se discutió el cambiar el terminal de Vieques, Isabel Segunda, a Rompeolas Mosquito, proceso que no se dio.

Sobre el terminal de lanchas ubicado en Fajardo, el exalcalde Emeric Catarineau explicó que estaba cerrado por las condiciones del piso, que se estaba cayendo, pero no se les consultó el cierre. La solución a ello fue aglomerar la gente de Culebra y Vieques en una carpa y *cyclone fence*, en un espacio frente al terminal, para habilitar el lugar, pero no era lo mejor para la espera de los pasajeros. A esta área se le conocía como el "chiquero". Luego del paso del huracán María, el terminal se siguió usando porque no hubo daños mayores.

Sobre la aprobación de la Resolución 2018-02, el testigo declaró que los reunieron en la oficina del terminal de Fajardo. Hasta donde él recuerda, se discutió la resolución y se llevó a votación, la que finalmente se aprobó. **Cuando se le preguntó por qué la Junta de Directores de la ATM decretó un estado de emergencia en el servicio de transportación marítima, contestó que por la situación de las lanchas, la pobre calidad del servicio y para agilizar la obtención de piezas y las contrataciones para dar un mejor servicio.** Explicó, además, que no había sido coaccionado, amenazado o

intimidado para que diera su aprobación a la Resolución 2018-02 y aceptó que estuvo completamente de acuerdo con dicha resolución. Señaló, que aunque en la misma no se indicó que se realizara la contratación para la construcción de un terminal sin llevar un proceso de subasta, estuvo de acuerdo en que se hiciera lo que se tuviera que hacer para resolver el problema del transporte marítimo, siempre y cuando fuera en ley. El exalcalde desconoce si para el 2018 existía un reglamento, procedimiento o instrucción de compras y contratación de servicios de emergencia aplicable al DTOP y a la ATM. También sostuvo que la Junta no tuvo participación en la selección del contratista que iba a construir el terminal de Ceiba. Tampoco se le consultó a la Junta la selección de *SQR Architects* para que construyera el terminal de lanchas de Ceiba. Sostuvo, que no se le informó de irregularidad alguna en el proceso de selección del contratista y de la ejecución del contrato.

En cuanto al muelle Mosquito en Vieques, declaró que por lo menos se realiza un viaje de carga en la mañana y otro en la tarde; que se utiliza una "bacha", o sea, una plataforma que es halada por un remolcador y un *ferry* pequeño, para transportar los vehículos. Esto se implementó en el 2021.

Lcdo. Enzo Ramírez Echevarría, secretario de la Junta de Directores de ATM

El Lcdo. Enzo Ramírez Echevarría fue entrevistado el 31 de enero de 2023 y brindó declaración jurada el 4 de abril de 2023. Actualmente es abogado en la Autoridad de Transporte Integrado (ATI). En el 2002, comenzó en el servicio público en la Autoridad de los Puertos, donde fungió como Asesor Legal y Subdirector Legal de la corporación. Aseveró, que luego de la aprobación de la Ley 1-2000, las operaciones de transporte continuaron bajo la Autoridad de Puertos por efectos prácticos. En el 2005, comenzó la ATM y la separación de la Autoridad de Puertos. En ese año, pasó a ocupar un puesto de confianza en la ATM. En el 2009, pidió reinstalación en su puesto de carrera, en la ATM.

Fue Secretario de la Junta de Directores de la ATM durante los periodos 2005-2010 y 2013-2016. Posteriormente, el puesto de Secretario lo ocupó el Lcdo. Juan Maldonado de Jesús y él volvió a ser el Secretario de la Junta en el 2021 hasta el presente. El testigo explicó que, mientras había sido el Secretario de la Junta de Directores, las resoluciones solo la firmaban el Secretario del DTOP, en calidad de Presidente de la Junta, y el Secretario de la Junta. En el texto de la resolución se incluía un narrativo de la reunión, la votación de los miembros y el resultado de dicha votación. La votación también podía llevarse a cabo por referéndum, en cuyo caso, se circulaba la resolución entre los miembros de la Junta para que estos emitiesen su voto. Sostuvo que la Junta llevaba votando por referéndum, por lo menos, desde el 2015 y no se habían celebrado reuniones.

Indicó que, para efectos prácticos —no legales— la ATM está fusionada con la ATI.

Se le preguntó si la ATM tenía aprobado un reglamento de subastas y si tiene una Junta de Subastas en ambas áreas y contestó que no. Añadió, que se constituían comités evaluadores de las propuestas “caso a caso”. Aclaró que los procesos de compra se efectuaban a través de la ASG. Igualmente, se le preguntó si la ATM tenía aprobado un reglamento, procedimiento, manual, instrucción u otro documento que rigiera las solicitudes de propuesta, y dijo que no. También se le preguntó si la ATM tenía aprobado un reglamento, procedimiento, manual, instrucción u otro documento para regir los procesos de compra y contratación en estados de emergencia, a lo que contestó que no. Sostuvo, que mientras él era Secretario, la Junta de Directores usualmente incluía algún procedimiento de solicitud de propuestas dentro de la resolución que se aprobaba. Estableció que la ATM seguía las guías de compra de la FTA para que los proyectos pudieran cualificar para recibir el reembolso con fondos federales.

Sobre la declaración del estado de emergencia decretada por la Junta de Directores en la Resolución 2018-02, el licenciado Ramírez Echevarría aclaró que, para esta época el Secretario de la Junta de Directores era el Lcdo. Juan Maldonado De Jesús. **Expresó, que el estado de emergencia sobre las instalaciones del terminal de Fajardo se había declarado en el 2016. Que en el 2016 se solicitaron propuestas para el diseño del terminal de Ceiba. Sin embargo, como en el 2016 se celebraron las elecciones generales, y en el 2017 hubo cambio de gobierno, no se continuó dicho proceso. La determinación fue cerrar el terminal de Fajardo y establecer unas instalaciones temporeras en la calle y las aceras contiguas al terminal de Fajardo. Desde esas instalaciones se atendía a los pasajeros que acudían a utilizar los servicios de transporte marítimo.** Para el paso del huracán María, el 20 de septiembre de 2017, el *Coast Guard* cerró el puerto y no se reanudaron los viajes a las islas municipio hasta que estos autorizaron la apertura de los muelles. En ese momento, comenzó una operación limitada a las islas municipio, mayormente para el transporte de suministros.

El licenciado Ramírez Echevarría redactó el contrato 2019-000003 y la solicitud de autorización del contrato que firmó el ingeniero Contreras Aponte, aunque no participó en la selección del contratista. El ingeniero Abreu Noble le envió el análisis de las propuestas, aunque no las propuestas, a su correo electrónico. Él se enteró de que se iba a realizar el proyecto de la mudanza cuando le solicitaron preparar el contrato. El declarante le recomendó al ingeniero Abreu Noble obtener la aprobación de la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP) para el contrato. El licenciado Ramírez Echevarría, además, redactó las enmiendas al contrato, a petición del Lcdo. Juan Maldonado de Jesús, quien era el Director Ejecutivo de la ATM. Él considera que las enmiendas fueron negociadas directamente con el licenciado Maldonado de Jesús, aunque no le consta. Se le preguntó al testigo si existía alguna

restricción para que, a través de una enmienda, se aumentara la cuantía del contrato y contestó que sí. Entiende que en los *by-laws* de la ATM se dispone que las enmiendas para aumentar las cuantías del contrato no pueden sobrepasar el 15%, y de ser necesario, debe contar con la autorización de la Junta de Directores. **Destacó, no obstante, que en vista de que este era un contrato otorgado en estado de emergencia, no era necesario contar con la autorización de la Junta de Directores y afirmó que esa era su opinión legal.** Sobre las causas para el aumento de la cuantía del contrato, explicó la prisa y los problemas existentes que confrontaron al inicio y posteriormente.

Francisco Romero Gandarilla, exrepresentante del interés público en la Junta de Directores de ATM

El Sr. Francisco Romero Gandarilla fue entrevistado el 28 de diciembre de 2022. Es residente de Vieques hace 62 años. Fue nombrado representante del interés público en la Junta de Directores de la ATM por el Lcdo. Luis Fortuño Buset, entonces Gobernador de Puerto Rico. Continuó ocupando dicho puesto durante la administración del Gobernador Alejandro García Padilla y el Gobernador Ricardo Rosselló Nevares. Actualmente no ostenta el cargo de representante del interés público.

El señor Romero Gandarilla relató que, después del huracán María, la transportación a las islas municipio por parte de la ATM fue poca y los residentes de Vieques dependían de transportación privada, las lanchas de los pescadores y Vieques Air Link. En términos de Ceiba, siempre se había hablado de la ruta corta. Sobre las facilidades del terminal de Fajardo, indicó que estaban deterioradas y el edificio cerrado.

Sobre el ingeniero Abreu Noble, no recordó haberse reunido con él. En cuanto a la Resolución 2018-02, dijo que no recuerda que se haya celebrado una reunión para discutir ese asunto, aunque aceptó que era posible que se firmara la resolución sin haberse realizado una reunión. Además, expresó que no fue intimidado ni coaccionado a dar su aprobación a dicha resolución.

Desconoce cómo se realizó el proceso de selección del contratista para hacer la mudanza del terminal de Fajardo a Ceiba.

Ing. Josué L. Menéndez Agosto, Director Ejecutivo de la ATI

El Ing. Josué Menéndez Agosto fue entrevistado el 1 de febrero de 2023. Es el actual Director Ejecutivo de la ATI y fue designado Director Ejecutivo Interino de la ATM. Informó, que la ATM no ha fusionado a la ATI hasta que la última sea designada por la FTA para ser receptora (*grantee*) de los fondos federales. Actualmente, la Autoridad de Carreteras es la *grantee* de dichos fondos.

Al preguntársele sobre el proceso de incumplimiento iniciado por la EPA en contra de la ATM y *SQR Architects*, así como, la Orden Administrativa del 19 de diciembre de 2018, indicó que el caso se encuentra activo y todavía la ATM está tratando de cumplir con la orden. Aclaró, que el actual terminal de lanchas en Ceiba es temporero. Añadió, que es necesario cumplir con la orden para que se cierre el caso administrativo con la EPA, porque los planes de la ATM son construir un terminal de lanchas permanente y necesitan resolver esta situación para obtener el permiso para construir el nuevo terminal. La construcción del nuevo terminal se hará con fondos estatales, ya que al momento no se cuenta con fondos federales, pero esa determinación no es final, por lo que la ATM, en su momento, solicitará el reembolso de fondos federales.

El ingeniero Menéndez Agosto entiende que no han iniciado los procesos administrativos, ni expedido multas en contra de la ATM por violaciones al reglamento de permisos, por alegadamente no tener los permisos de construcción ni de uso para el terminal de Ceiba y el de muelle Mosquito de Vieques. Dijo que lo anterior le *sorprendería*, porque el *Coast Guard* autorizó el uso de estos muelles para el transporte de pasajeros y carga a las islas municipio.

En torno al suplido de energía eléctrica en el terminal de lanchas de Ceiba, el ingeniero Menéndez Agosto señaló que el servicio se suple por generadores eléctricos. Sostuvo, que el terminal de lanchas es uno de los tantos proyectos que opera con generadores eléctricos dentro de los terrenos de *Roosevelt Roads* porque no cuentan con el servicio eléctrico de AEE/Luma. El testigo aclaró que los terrenos donde ubica el terminal de lanchas en Ceiba no son propiedad de la ATM, estos terrenos se arriendan a la Autoridad para el redesarrollo Local de *Roosevelt Roads* (LRA), quien es el dueño y tiene que autorizar y proveer un punto de conexión eléctrica y de agua. El declarante aseguró que la ATM está dispuesta a construir la subestación eléctrica, pero el punto de conexión tiene que ser provisto por el LRA y esto no ha sucedido.

Ante preguntas respecto a si la ATM tiene contemplado iniciar alguna acción legal en contra de *SQR Architects* por incumplimiento de contrato, aseveró que no. La ATM no cuenta con una División de Auditoría Interna, aunque tiene auditores. Indicó que a él no se le ha llevado a su atención ninguna situación relativa al incumplimiento de contrato por parte de *SQR Architects*.

Ing. Ismael Isern Suarez, perito de la OCPR

El Ing. Ismael Isern Suárez fue entrevistado el 24 de enero de 2023 y el 7 de febrero de 2023. Es ingeniero civil licenciado y tasador, con las licencias y colegiaturas activas. Tuvo la licencia de ajustador público, pero al vencer no tuvo la intención de renovarla. Sus licencias nunca han sido suspendidas. Ha sido contratado por la OCPR, desde que el puesto de Contralor fue ocupado por el Sr. Manuel Díaz Saldaña. Sobre su forma de ofrecer los servicios a la OCPR, relató que usualmente la agencia investiga y luego le envía preguntas para que las conteste. Una vez recibe las preguntas, realiza una investigación y plasma las respuestas en un informe.

Indicó, que es experto en valoración, no en evaluar especificaciones de

construcción. Él no determina si la obra está bien construida, pero puede verificar si los trabajos se hicieron o no, aunque limitadamente. A modo de ejemplo en cuanto a sus limitaciones expresó, que si tiene que certificar que en un estacionamiento se echaron 500 libras de gravilla, puede observar la gravilla, pero no puede medir el volumen de la gravilla para determinar si en efecto hay 500 libras del material.

Durante la primera entrevista con la DIPAC al ingeniero Isern Suárez se le entregó un *subpoena* y éste suministró los documentos solicitados. En la segunda reunión, el perito entregó copia del Contrato de Servicios Profesionales 2020-000084, mediante el cual la OCPR contrató sus servicios. El mismo fue otorgado el 5 de marzo de 2020. También proveyó las enmiendas de ese contrato y copia de las facturas emitidas por sus servicios profesionales. El perito facilitó además, copia de su informe pericial final con fecha de 28 de junio de 2021, el cual fue entregado a la OCPR, de todos los documentos que le fueron solicitados y los entregados por la OCPR para que rindiera su informe pericial, así como, de los documentos producidos por él durante su investigación.

El perito explicó que en los proyectos de construcción en el gobierno, usualmente se contrata primero a una compañía para que haga el diseño y luego, ya teniendo el diseño, se contrata otra compañía para realizar la construcción o se contrata para el diseño y la construcción a la vez (*design and build*). Sostuvo que los *design and build*, como norma general, llegan como consecuencia de una emergencia. En los proyectos de construcción, los planos prevalecen sobre cualquier otra cosa. Por ejemplo, si hay cambios en los planos, tienen que hacerse órdenes de cambio. En los proyectos *design and build*, los planos se van modificando sobre la marcha, siendo un plano *as built* el último que se entrega al culminar la obra.

Declaró, que hizo una inspección física de cada uno de los terminales,

verificó los documentos provistos por los auditores y se reunió con ellos. La OCPR le entregó un cd que contenía los planos preparados por *SQR Architects*, las fotos tomadas por los auditores en las inspecciones realizadas durante la investigación y otros documentos, tales como, los contratos, las facturas y las listas de inventarios preparadas por los auditores.

La fiscal que suscribió el informe de la DIPAC, indicó, que discutió con el perito las conclusiones plasmadas en su informe, específicamente las relacionadas con los trabajos facturados por el contratista y los realizados. En cuanto a los trabajos en Ceiba, el perito concluyó que 49 tareas, por un valor ascendente a \$952,258.04 fueron realizadas, en cinco partidas por \$156,100 no se realizaron los trabajos de acuerdo con el contrato y en 28 partidas, por \$770,012, **el perito no pudo determinar si los trabajos fueron realizados a no. Sobre las obras que no pudo determinar si se hicieron, explicó que no pudo llegar a una conclusión por falta de información. No tuvo los planos base, entiéndase, planos de las condiciones del terreno, previo a la habilitación por parte de SQR Architects, y no pudo contactar al contratista que realizó el proyecto. A la pregunta de si, obtuviese información adicional pudiera cambiar su opinión, contestó en la afirmativa. Igual situación se dio con los trabajos en Vieques, donde el perito concluyó que nueve tareas, por un valor ascendente a \$198,072.50 fueron realizadas, tres no se realizaron de acuerdo con el contrato, por el valor de \$164,500, y en nueve trabajos, ascendentes a \$260,516, no pudo determinar si fueron realizados a no.**

Aunque el perito indicó que no recibió los planos base, opinó que debieron ser preparados por la LRA o el NAVY. Se le preguntó si la OCPR le informó que en este caso se realizó una Orden de Registro Administrativo en las oficinas del contratista, donde se recuperaron documentos, y contestó que no. Igualmente, se le preguntó si la OCPR le había compartido los documentos

recuperados durante el diligenciamiento de esa Orden de Registro y también contestó que no. De otra parte, el perito entregó su informe antes de que la OCPR tomara las declaraciones juradas a los subcontratistas del proyecto. Este no estuvo presente en la toma de estas declaraciones juradas.

En términos generales, estas son las declaraciones, tanto en la OCPR como en la DIPAC, de las personas mencionadas en los párrafos que anteceden.

En su informe, el Departamento de Justicia advierte que de su investigación surge que el 25 de octubre de 2022, se diligenció por correo electrónico un *subpoena* al DTOP, a los efectos de que se certificara el período en que el ingeniero Contreras Aponte fue Secretario del DTOP. Igual información se solicitó sobre el ingeniero Abreu Noble en el puesto de Director Ejecutivo de la ATI y ATM. El DTOP certificó que el ingeniero Contreras Aponte fue Secretario del DTOP desde el 1 de septiembre de 2017 hasta el 31 de diciembre de 2020. En cuanto al ingeniero Abreu Noble, la ATI certificó que ocupó los puestos de Director Ejecutivo de la ATI y ATM desde el 23 de junio de 2017 hasta el 28 de agosto de 2018.

Se indicó que es meritorio mencionar que, aunque el Artículo 4(1) de la Ley Núm. 2-1988 concede jurisdicción al Panel sobre el Fiscal Independiente sobre la investigación de toda persona que haya ocupado cualesquiera de los cargos enumerados en la Ley 2-1988, es necesario que la designación del Fiscal Especial Independiente se haga dentro de los cuatro años siguientes a la fecha en que dicho individuo cesó en su cargo. En vista de lo anterior, concluyeron que el Panel del Fiscal Especial Independiente podría carecer de jurisdicción sobre el ingeniero Abreu Noble.

Posteriormente, el 1 de diciembre de 2022, por correo electrónico se diligenció otro *subpoena* al DTOP, a los efectos de que se certificara la fecha en que el Sr. Juan M. Maldonado de Jesús comenzó y concluyó la ocupación de

los puestos de Director Ejecutivo de la ATI y la ATM, así como, del cargo de Secretario de la Junta de Directores de la ATM. La ATI certificó que el señor Maldonado De Jesús fungió como Director Ejecutivo de la ATI y la ATM desde el 29 de agosto de 2018 hasta el 20 de febrero de 2019. Además, la Junta de Directores de la ATM certificó que éste fue designado Secretario de dicha junta, mediante la Resolución 2018- 015, y que infieren que dejó de ocupar el puesto, cuando fue designado Director Ejecutivo de la ATM el 29 de agosto de 2018. En vista de lo anterior, también exponen que el Panel del Fiscal Especial Independiente podría carecer de jurisdicción sobre el señor Maldonado de Jesús.

El informe de investigación preliminar contiene un amplio análisis del Derecho conforme a los hechos de este asunto. Se evaluó cada ley y artículo pertinente. Por su amplitud y sin menoscabo de su evaluación, nos circunscribimos a resumir aspectos fundamentales del mismo relacionados con la declaración del estado de emergencia en el servicio de transportación marítima.

La Ley 123-2014, según enmendada, conocida como Ley de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto Rico, creó a la ATI como un cuerpo corporativo y político en forma de corporación pública, adscrito al DTOP. Ello, con el propósito de implementar de forma uniforme la política pública sobre la transportación colectiva, la transportación vial y la transportación marítima; facilitar el movimiento de personas y fomentar el desarrollo en las áreas alrededor de las estaciones de tren, los terminales de los autobuses y las estaciones intermodales o multimodales. Esta pieza legislativa faculta para la fusión administrativa de la ATM, la AMA, y la ACT, en lo concerniente a la transportación colectiva y vial o Tren Urbano, bajo la ATI dentro del periodo de ocho años, a partir de la vigencia de la ley. Tan reciente como el 17 de junio de 2022, se aprobó la Ley 38-2022, para enmendar el Artículo 18 de la Ley 123-

2014, a los fines de extender el periodo de transición a 14 años para que la ATI no dependa de las asignaciones del Fondo General. Según su exposición de motivos, durante los últimos años se han llevado a cabo los procesos conducentes a culminar la fusión de las entidades en cuestión, pero no ha concluido. Para este fin, se extendió el plazo dispuesto en el Artículo 18, venciendo en el 2022.

Conforme la Ley 123-2014 y acorde con las entrevistas realizadas al Ing. Josué L. Menéndez Agosto, Director Ejecutivo de la ATI, y al Lcdo. Enzo Ramírez Echevarría, abogado de la ATM, para la fecha de los alegados hechos, entiéndase, verano del 2018, la ATM no estaba fusionada a la ATI para efectos legales y subsistía como una corporación conservando su personalidad jurídica.

La ATM fue creada en virtud de la Ley 1-2000, según enmendada, conocida como Ley de la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas Municipio. Esta ley creó un cuerpo corporativo y político en forma de corporación pública e instrumentalidad gubernamental, adscrita al DTOP y con existencia legal y personalidad separada del Gobierno del ELA, sus agencias, instrumentalidades y subdivisiones políticas. En su Exposición de Motivos, la legislatura detalló la necesidad de crear esta corporación, concediéndole amplios poderes.

El Artículo 6 de la citada ley crea la Junta de Directores, la cual está adscrita a la ATM. Dicha Junta, por disposición de Ley está compuesta por el Secretario del DTOP, el Director Ejecutivo de la Autoridad de los Puertos, los alcaldes de los municipios de Vieques y Culebra y un representante del interés público que será recomendado por los alcaldes de Vieques y Culebra y nombrado por el Gobernador. El referido Artículo 6 también dispone, que tres miembros autorizados constituirán *quórum* y los acuerdos se tomarán por mayoría de los presentes. Por su parte, el Artículo 7 establece que la función

de la Junta será servir como organismo rector en la determinación de la política relacionada con el servicio de transportación marítima para Vieques y Culebra, y de cualquier otro servicio que se establezca con dichos propósitos.

Es importante el hecho de que el Artículo 13 de la Ley 1-2000, establece una declaración de utilidad pública relacionada con la ATM que lee como sigue:

Los fines para los cuales se crea la Autoridad y para los cuales ejercerá sus poderes son propósitos públicos para el beneficio del Pueblo de Puerto Rico, y el ejercicio de los poderes conferidos por esta Ley constituye el cumplimiento de funciones gubernamentales esenciales. Toda obra, proyecto, empresa y propiedad y sus accesorios, que la Autoridad estime necesario o conveniente utilizar para llevar a cabo los propósitos de esta Ley, quedan por la presente declarados de utilidad pública.

El Departamento de Justicia analizó que la ley habilitadora de la ATM contempla la creación de la Junta de Directores de la corporación, cuya función es servir como organismo rector en la determinación de la política relacionada con el servicio de transportación marítima. Por tanto, decretar un estado de emergencia en el servicio de transportación marítima para atender los problemas de transportación de las islas de Vieques y Culebra es una de las facultades inherentes otorgada a dicha Junta de Directores en la mencionada Ley 1-2000.

De otra parte, se evaluó si la Resolución 2018-02 fue aprobada conforme a las disposiciones de la Ley 1-2000. De la prueba recopilada por la DIPAC surge que, en el verano del 2018, la Junta de Directores de la ATM estaba compuesta por el Secretario del DTOP, ingeniero Contreras Aponte, el Director de la Autoridad de Puertos, Lcdo. Anthony O. Maceira, el Alcalde de Vieques, Sr. Víctor Emeric, el Alcalde de Culebra, Sr. William I. Solís, y el Representante del interés público, Sr. Francisco Romero. De esta manera, todos los puestos de la Junta estaban ocupados por los funcionarios designados por ley.

De la Resolución 2018-02, se desprenden cuatro firmas, todas

pertenecientes a los miembros de la Junta antes mencionados, con excepción del Alcalde de Culebra. Fueron entrevistados los cuatro miembros de la Junta que firmaron la referida Resolución, a saber, el ingeniero Contreras Aponte, el licenciado Maceira Zayas, el entonces alcalde Víctor Emeric y el Sr. Francisco Romero. Todos admitieron haber aprobado la Resolución, mediante su firma, con excepción del señor Romero. Éste, reconoció su letra y su firma, pero alegó no recordar haber firmado el documento. Se advierte, sin embargo, que el señor Romero, así como todas las otras personas entrevistadas declararon que **no fueron presionadas, coaccionadas u obligadas para dar su aprobación a la Resolución 2018-02.** Los miembros de la Junta también recordaron que hubo alguna discusión relacionada con la aprobación de la mencionada Resolución. En vista de lo anterior, se concluye por la DIPAC, que la aprobación de la Resolución 2018-02 cumple con el requisito de mayoría dispuesto en la Ley 1-2000.

Otro de los factores examinados en el informe se refiere a los motivos que fundamentaron la declaración de emergencia contenida en la Resolución 2018-02. Para ello, se consideraron los testimonios de los funcionarios entrevistados. **El licenciado Maceira Zayas describió que las facilidades del terminal de Fajardo se encontraban en un estado tan crítico que fue *condemned* por el *Coast Guard*. También declaró que los estimados de las reparaciones eran sumamente altos.** De la prueba recopilada surge, que para atender ese asunto el Gobierno hizo estudios para determinar los costos de reparación en el terminal de Fajardo, pero ante el riesgo que presentaba el estado del muelle y las determinaciones del *Coast Guard*, se determinó relocalizarlo en Ceiba.

Por su parte, el Sr. Víctor Emeric, entonces alcalde de Vieques declaró que el terminal de lanchas ubicado en Fajardo **estaba cerrado por las condiciones deplorables del piso el cual se estaba cayendo.** Paralelo a esto, criticó la solución provista por la ATM de “aglomerar” en una carpa y *cyclone*

fence a la gente de Culebra y Vieques, en un espacio frente al terminal, acera y calle, llamado por la población el "chiquero", porque el área no era apta para que los pasajeros esperaran.

Adicionalmente, el Lcdo. Ramírez Echevarría informó **que el estado de emergencia sobre las instalaciones del terminal de Fajardo se había declarado desde el 2016** y comenzaron el proceso de solicitud de propuestas. Que dicho proceso fue detenido a consecuencia del resultado de las elecciones generales celebradas en el 2017 y el cambio de gobierno. La determinación de la nueva administración fue cerrar el terminal de Fajardo y establecer las instalaciones temporeras descritas previamente. Ahora bien, tras el paso del huracán María, el 20 de septiembre de 2017, el *Coast Guard* cerró el puerto y los viajes no se reanudaron a las islas de Vieques y Culebra hasta que estos autorizaron la apertura de los muelles.

Además, la OCPR proveyó copia del informe titulado, *Structural Inspection & Assessment Services: Fajardo Passenger and Cargo Terminal*, preparado por la firma *CMA Architects & Engineers, LLC*, con fecha del 17 de enero de 2017. En el documento se reveló, entre otras cosas, que el terminal de pasajeros de Fajardo presentó varias deficiencias detrimentales a la integridad estructural de la facilidad e inseguras para las operaciones del terminal. En dicho informe **se advirtió que las deficiencias requerían acciones inmediatas para evitar el colapso de la estructura**. Una de las recomendaciones era restringir todo el acceso al terminal debido a las condiciones estructurales inseguras y proveer un espacio de espera temporero para los pasajeros fuera del terminal. El estudio también presentó alternativas de rehabilitación para el terminal de Fajardo, cuyo tiempo de reparación se estimó entre los seis meses y los dos años, y los costos fueron estimados entre \$14,106,000 y \$24,818,000.

Del informe surge que toda esta información **presenta un panorama**

tétrico de las condiciones físicas del terminal de Fajardo e inseguro para los pasajeros, que requería acción inmediata por parte de las agencias concernidas. Las soluciones identificadas eran costosas y tomaba tiempo establecerlas. Consecuentemente, se concluye **que el estado de emergencia decretado estaba cimentado en resolver, de forma inmediata, las necesidades de transporte para los residentes y los visitantes a Vieques y Culebra.** Ante ello, la Junta de Directores de la ATM actuó, conforme a las facultades que le fueron concedidas en la Ley 1-2000 y su determinación estuvo sumamente justificada.

Delegación de Responsabilidades

El próximo elemento considerado por la DIPAC fue, si el ingeniero Contreras Aponte, Secretario del DTOP, podía delegar en el ingeniero Abreu Noble realizar la contratación para hacer la mudanza del terminal de Fajardo al muelle 2 de Ceiba, y la contestación fue en la afirmativa.

De acuerdo con la investigación, la OCPR alega que la Resolución 2018-02 delegaba directamente en el Secretario del DTOP el llevar a cabo las acciones necesarias y convenientes para que atendiera inmediatamente la situación crítica del sistema de transporte marítimo, así como, el solicitar las propuestas y hacer la contratación del servicio de transporte, con premura y bajo los términos y las condiciones que estimara convenientes. LA OCPR sostiene, además, que el ingeniero Contreras Aponte delegó en el ingeniero Abreu Noble, entonces Director Ejecutivo de la ATM, llevar a cabo la solicitud de propuestas y la contratación de la compañía seleccionada.

La Ley 1-2000 establece que el Secretario del DTOP puede nombrar, según determine necesario, a un funcionario ejecutivo y establecer sus deberes, poderes y facultades, siempre y cuando, estén conformes con dicha Ley. Igualmente, la misma le reconoce a la ATM, y, por ende, a su Director

Ejecutivo tener el completo control y la supervisión de las facilidades de tránsito marítimo que posea, maneje u opere, incluyendo, pero sin limitarse, a la determinación del sitio, la localización, el establecimiento y el control de los puntos de ingreso y egreso de tales facilidades. Ello, sin menoscabo de la construcción, el mantenimiento, la reparación y operación de éstas.

Considera la DIPAC, que Si bien es cierto que la Resolución 2018-02 le impuso al Secretario del DTOP la responsabilidad de contratar, la realidad es que la Ley 1-2000 permite que el Secretario del DTOP designe un director ejecutivo para la ATM, quien posee el control completo y la supervisión de las construcciones, el mantenimiento, la reparación y las operaciones de las facilidades de tránsito marítimo que posea la ATM. Concluye que el ingeniero Contreras Aponte no incumplió las facultades de su cargo por delegar en el Director Ejecutivo de la ATM las responsabilidades inherentes a su cargo. Por estas actuaciones, asevera que no incurrió en violación del Artículo 263 del Código Penal sobre negligencia en el deber.

Alegadas irregularidades en la otorgación del Contrato 2019-000003

De otra parte, la DIPAC evaluó si la otorgación del Contrato 2019-000003 cumplió con las leyes y reglamentos aplicables. Se consideró que el procedimiento de subasta pública es de suma importancia para la contratación de servicios en las agencias gubernamentales y está revestido del más alto interés público y se analizó la jurisprudencia pertinente a tales efectos.

Expuso en el informe, que sobre la autoridad de la ATM en la contratación de los servicios, la Ley 1-2000 dispone en su Artículo 11 lo siguiente:

- (a) Todo contrato de obra, servicios, excepto servicios personales, y toda compra que efectúe la Autoridad, incluyendo contratos para la construcción y mantenimiento de las facilidades de tránsito marítimo, deberán hacerse mediante subasta o solicitud de propuesta, cuyo aviso deberá hacerse con suficiente antelación a la fecha establecida para la apertura de los pliegos de subasta o el recibo de la propuesta para que la Autoridad provea el conocimiento adecuado y la oportunidad

de licitar. La Autoridad adoptará los reglamentos que regirán los procesos de subasta y solicitud de propuestas.

(b) Cuando la suma estimada para la adquisición u obra no exceda de veinticinco mil (25,000) dólares podrá efectuarse la misma sin necesidad de celebrar el procedimiento de subasta o solicitud de propuesta. Además, no será necesaria la celebración de subasta pública o solicitud de propuesta en los siguientes casos:

(1) cuando debido a una emergencia, se requiera la entrega inmediata de materiales, efectos y equipos, o prestación de servicios (...)

(c) ...

(d) La Autoridad promulgará los reglamentos necesarios para instrumentar estas facultades

La DIPAC consideró que conforme a dicha disposición de ley, todo contrato de obra, incluyendo contratos para la construcción y el mantenimiento de las facilidades de tránsito marítimo, deberá hacerse mediante subasta o solicitud de propuesta. No obstante, la misma ley exime la celebración de subasta pública o solicitud de propuesta cuando en una **emergencia** se requiera la prestación de servicios inmediatamente. Se advierte, que aunque la Ley 1-2000 se refiere a las situaciones de emergencia, no define el término. De la investigación realizada, tampoco, surge que la ATM haya aprobado un Reglamento de Subastas para regir sus procesos de adquisición de bienes y servicios y la contratación. Señala, que sobre el particular, el licenciado Ramírez Echevarría informó que la ATM no había aprobado un Reglamento de Subastas ni tenía constituida una Junta de Subastas. Además, carecía de un reglamento, procedimiento, manual, instrucción u otro documento que rigiese las solicitudes de propuesta, los procesos de compra y la contratación al decretarse los estados de emergencia. En vista de lo anterior, de forma supletoria, se verificó la definición de emergencia en el Reglamento de la Junta de Subastas del DTOP⁵, la cual lee como sigue:

⁵ Reglamento 4524 de 3 de septiembre de 1991.

Emergencia — Situación inesperada que requiere acción inmediata por estar en peligro la seguridad pública, la vida o salud de una o más personas o por estar en peligro de suspenderse o afectarse adversamente los servicios públicos esenciales o si el término para usar los fondos está a punto de expirar y se pierde la oportunidad de adquirir los bienes, obras o servicios, afectándose adversamente el interés público.

Se concluye que de acuerdo con la definición que precede, **la habilitación del muelle 2 de Ceiba y la mudanza de las facilidades del terminal de Fajardo a Ceiba cualifican como trabajos de emergencia, a la luz de las circunstancias expuestas anteriormente, y en virtud de la aprobación de la Resolución 2018-02 por la Junta de Directores de la ATM.** Se considera, además, que la Ley 1-2000 permite que la contratación examinada por los auditores de la OCPR se eximiera de la celebración de subasta o la solicitud de propuestas. Ello, sin menoscabo de que por otro lado, se ha identificado un vacío en la Ley 1-2000 y la carencia de reglamentos y normas formales en la ATM que regulen el procedimiento a seguir en la contratación. En cuanto a esto, el licenciado Ramírez Echevarría, abogado de ATM y quien ha sido Secretario de la Junta de Directores, declaró, que mientras era Secretario, la Junta de Directores usualmente incluía algún procedimiento de solicitud de propuestas dentro de las resoluciones que se aprobaban. En este caso, la Resolución 2018-02 se aprobó sin incluir el procedimiento a seguir para la selección del contratista.

Sobre la alegación de la OCPR respecto a que en mayo y junio de 2018, el ingeniero Abreu Noble compartió información relacionada al muelle 2 de Ceiba, con el contratista que eventualmente fue seleccionado para llevar cabo la construcción, antes de la aprobación de la Resolución 2018-02 de la ATM, la DIPAC expone que si lo anterior hubiera ocurrido en un proceso de subasta, pudieran coincidir con la OCPR en que esa alegada irregularidad podría conllevar la anulación de la subasta. Sin embargo, consideran que siendo claro que la Ley 1- 2000 **expresamente exime el requisito de subasta o solicitud**

de propuestas cuando se declara una emergencia, no pueden entender cómo se afecta el proceso de contratación.

Expone la DIPAC que en este caso en particular, la Junta de Directores de la ATM decretó un estado de emergencia con el propósito de resolver de forma expedita y “de una vez y por todas” los problemas del sistema de transporte marítimo para Vieques y Culebra. Ante ello, no es ilógico razonar que en una situación de emergencia que incide directamente en la seguridad, la salud y el bienestar de los viequenses y culebrenses, que había sido identificada en el 2017, mientras se atendía la aprobación de la Resolución 2018-02, se trabajara con los servicios profesionales que se debían contratar, las labores y demás asuntos que ameritaban una solución rápida y eficaz. **Máxime, ante el consenso de las autoridades estatales y federales sobre las pésimas condiciones del terminal de Fajardo**, es decir, desde la publicación del informe preparado por *CMA Architects*, en enero de 2017.

Igualmente, se encontraron documentos que acreditan que la mudanza del terminal de Fajardo al muelle 2 de *Roosevelt Roads* en Ceiba estaba siendo consultada con el *Coast Guard*, por lo menos, desde marzo de 2018. En abril de 2018, el entonces Gobernador Rosselló Nevares informó a la *Federal Transit Administration* que las facilidades del terminal de Fajardo se mudarían al muelle 2 de Ceiba.

Se concluye que, no existe concordancia entre el testimonio transcrito que alega la comisión de alguna irregularidad, con la prueba recopilada en la investigación. Esto, porque en primer lugar, existía una situación real y verídica relativa a la transportación marítima y el muelle de Fajardo que provocó la declaración de emergencia. En segundo lugar, la Resolución 2018-02 fue aprobada con el voto de los miembros de la Junta, quienes declararon bajo juramento, que no fueron coaccionados ni intimidados para ello. **De hecho, la Resolución 2018-02 expone que, para resolver los problemas de**

transportación marítima, se llevó a cabo “un esfuerzo interagencial sin precedentes entre el Departamento de Transportación y Obras Públicas, la Autoridad de Transporte Marítimo, la Autoridad de los Puertos, el Departamento de Desarrollo Económico y Comercio, y varios otros del ámbito federal y estatal, para trasladar el terminal de Fajardo a Ceiba, así como, de Isabel Segunda al terminal Mosquito.

Se advierte por la DIPAC que lo anterior establece que la mudanza del terminal de Fajardo a Ceiba no parte de un mero capricho de algún funcionario del gobierno de Puerto Rico. Esta mudanza fue el resultado de un esfuerzo concertado entre agencias del gobierno de Puerto Rico y agencias federales que regulan el ámbito marítimo en Puerto Rico. La mudanza del terminal no se planificó a la ligera, ya que era imperativo coordinarlo con otras agencias reguladoras, por ejemplo, se requiere autorización del *Coast Guard* para poder operar el nuevo puerto.

Se expone, además, que es notorio que el alegado delator de las irregularidades, el ingeniero Abreu Noble, conforme a la prueba recopilada en la investigación preliminar, estuvo presente en todas las etapas relacionadas con la contratación de *SQR Architects*. Los testigos lo ubican en una reunión celebrada en el *site* del terminal en Ceiba, en donde se discutieron los trabajos a realizarse en el área. El ingeniero Abreu Noble le envió un correo electrónico al licenciado Ramírez Echevarría que contenía la evaluación de los contratistas para que procediera con la redacción del contrato, y este compareció a firmar el mismo, en su capacidad de Director Ejecutivo de la ATM. Se indica también que cabe considerar, a su vez, **que el exsenador señor Torres Torres no pudo explicar en qué consistió el alegado esquema que el ingeniero Abreu Noble le informó, no empece a todas las oportunidades que se le brindaron para hacerlo.** Se concluye, que en tal sentido, una declaración hecha en términos generales, es decir, que establece la información mínima para imputar la

comisión de delito y carece de detalles importantes es considerada un testimonio estereotipado carente de credibilidad.

En lo referente a la ausencia de permisos imputados al Sr. Nelson Rosario Santiago, de *SQR Architects*, luego de un amplio análisis de la legislación pertinente a la luz de los hechos en el presente asunto, la DIPAC considera, que la prueba recopilada refleja que la orden para que se procediese con el proyecto en Ceiba fue emitida por el ingeniero Abreu Noble el 23 de julio de 2018. En cuanto a los permisos de construcción, la OGPe expidió el permiso número 2018-235804-PCO-015518 para la remodelación del muelle de Ceiba el 7 de septiembre de 2018, por lo que la OCPR sostiene que esos trabajos se llevaron a cabo sin contar con el permiso de construcción por 46 días. Sin embargo, ni la Junta de Planificación ni ninguna otra agencia concernida ha iniciado algún proceso administrativo por la alegada violación de permisos.

Sobre la habilitación del muelle Mosquito en Vieques, la OGPe expidió el permiso de construcción número 2018-246049-PCO-016874 el 14 de noviembre de 2018, por lo que la OCPR alega que los trabajos se realizaron por 114 días, sin contar con dicho permiso. Señala la DIPAC que en cuanto a este, tampoco surge de la evidencia que la Junta de Panificación o alguna otra agencia haya instaurado algún proceso administrativo por alegada violación de permisos.

En cuanto a los permisos de uso para ambos muelles, en Ceiba se comenzó operaciones el 10 de octubre de 2018 y la OGPe expidió el Permiso de Uso 2018-235804-PUS-054552, el 26 de diciembre de 2018. Esto ocasionó que supuestamente la ATM operara el muelle de Ceiba por 77 días, sin contar con dicho permiso. En cuanto al terminal del Muelle Mosquito de Vieques, la OCPR alega que no poseía el permiso de uso, pero la ATM presentó certificación fechada el 21 de marzo de 2023 en la que establece que no utiliza las

facilidades de este muelle como un terminal de pasajeros debido a que sólo se atracan las embarcaciones que transportan exclusivamente carga. La certificación igualmente expone que, conforme con los artículos 2.01, 2.02 y 5.01 de la Ley Núm. 151-168, conocida como Ley de Muelles y Puertos de 1968, la Autoridad de los Puertos designó ese terminal y su muelle como "Puerto". De igual manera se expresa que conforme a la Resolución de la Junta de Planificación JPE-032 de 10 de noviembre de 1977, se exime a la ATM de obtener los permisos de uso para sus facilidades.

De otra parte, la OCPR le imputa al señor Rosario Santiago, Gerente General de *SQR Architects* haber violentado la disposición 17.1 de la Ley 161-2009. Sobre esto, la DIPAC consideró que en el ámbito penal es necesario que se demuestre con prueba más allá de duda razonable que lleve a concluir que el señor Rosario Santiago a propósito y con conocimiento, violentó la referida disposición. Señalan que en cuanto a este aspecto, no surge de la investigación realizada evidencia que pruebe, primero que fue específicamente el señor Rosario Santiago quien violentó esta disposición, y segundo, que lo hizo con conocimiento y a propósito, entiéndase, con intención.

Por las razones expuestas anteriormente, y considerando que la prueba recopilada no establece que el señor Rosario Santiago intencionalmente infringiera las disposiciones de la Ley 161-2009, se concluye que no existe causa suficiente para creer que haya incurrido en violación al Artículo 17.1 de la Ley 161, *supra*.

Surge además del informe de investigación preliminar, que en lo referente a la alegación presentada sobre los permisos relativos al uso continuo de los generadores eléctricos en el terminal de lanchas de Ceiba, la prueba documental y testifical obtenida por la DIPAC revela que las instalaciones no cuentan con el servicio eléctrico provisto por la Autoridad de Energía Eléctrica/Luma, por lo que se ha operado con dos generadores eléctricos desde

el 10 de octubre de 2018, al comenzar a ofrecer los servicios. Los auditores exponen que la Junta de Calidad Ambiental aprobó el Permiso General de Emergencia Comercial/Industrial número 2018-235804-PGE-009056 el 29 de enero de 2019. Dicho permiso establece que el uso de cada generador de emergencia no debe sobrepasar las 500 horas anuales y sólo se opera en los casos en que se interrumpa el servicio de energía eléctrica a causa de un evento natural o tecnológico.

El actual Director Ejecutivo de la ATI explicó que el terminal de lanchas es uno de los tantos proyectos que opera con generadores eléctricos en los terrenos de *Roosevelt Roads*, porque dentro de la "base" no se cuenta con servicio eléctrico de AEE/Luma. Añadió, que los terrenos donde ubica el terminal de lanchas no son propiedad de la ATM, son arrendados a la Autoridad para el Redesarrollo Local de Roosevelt Roads (LRA) quien tiene que autorizar y proveer un punto de conexión eléctrica y de agua. Éste aseguró que la ATM está dispuesta a construir la subestación eléctrica, pero el punto de conexión tiene que ser provisto por el LRA. Además, el 16 de marzo de 2023, la ATM certificó que se encuentran en el proceso de convertir el permiso temporero de uso de generadores eléctricos a uno permanente, ante la División de Calidad de Aire del DRNA.

De otra parte, el Ing. Ismael Isern, perito contratado por la OCPR, detalla en su informe sobre este tema que:

"... ATM tiene una propuesta para la instalación de una subestación eléctrica para el terminal de Ceiba que incluye el costo de trabajos, materiales, seguros e impuestos por un total de \$41,995.00, a ser realizado por la compañía Kaisen Utility Construction Corp. La propuesta fue sometida al NAVY y se encuentra en espera de aprobación para comenzar los trabajos de construcción debido a que el área donde se realizaran los trabajos tiene regulaciones en el uso de terrenos..."⁶

Otro aspecto que presentan los auditores en el Memorando y que fuera evaluado por la DIPAC es que, del 10 de octubre de 2018 al 29 de abril de

⁶ Anejo 25

2021, la ATM incurrió en \$181,276, por concepto de compra de diésel para el uso continuo de los generadores eléctricos del muelle de Ceiba. Además, que de julio 2019 a julio de 2021, se incurrió en gastos por \$70,834 por las reparaciones de dichos generadores y el alquiler de generadores suplentes⁷. A la luz de todas las circunstancias, los gastos de dinero por estos conceptos son ineludibles, ya que la ATM no tiene el punto de conexión para el servicio de energía eléctrica provisto por la AEE/Luma. Como se ha indicado previamente, ese asunto está fuera del control de la ATM. Tampoco se puede pasar por alto que los servicios que ofrece la ATM para el pueblo, particularmente los residentes de Vieques y Culebra **son vitales**, tales como, su transportación para atender la salud y educación y la transportación de los víveres y mercancías de primera necesidad, entre otros. **La DIPAC asevera que no puede ser una alternativa, que los viequenses y culebrenses queden olvidados a su suerte.**

En materia de permisos, se evaluó la alegación de la OCPR en contra del Sr. Nelson Rosario Santiago y la compañía *SQR Architects*, por alegadas violaciones a las Secciones 301 (a) y 402 (p) del *Clean Water Act*. El 19 de diciembre de 2018, la agencia federal de la EPA, por sus siglas en inglés, emitió la Orden Número CWA-02-2019-3103 a *SQR Architects* y a la ATM. En la orden, surge que la EPA realizó inspecciones el 17 de septiembre de 2018 y el 6 de noviembre de 2018, en las facilidades de Ceiba, encontrando que la ATM no contaba con el *National Pollutant Discharge Elimination System* (NPDES permit), entiéndase, que la ATM no había solicitado ni obtenido el permiso para las descargas de contaminantes producto de la construcción en el muelle de Ceiba. En las inspecciones se documentaron una serie de violaciones al *Clean Water Act*, entre ellas, que el terreno no tenía control de sedimentos, el suelo estaba expuesto a precipitaciones sin estabilización, los productos derivados de

⁷ Cálculos hechos por los auditores de la OCPR.

petróleo no tenían contención secundaria y estaban expuestos a las aguas. La EPA concluyó que se incumplió con las disposiciones de la mencionada ley y le ordenó a la ATM cumplir con un Plan de Remediación y con la Orden Administrativa emitida. La EPA, además, le impuso a *SQR Architects* una penalidad ascendente a \$58,064, por las infracciones a esa ley. Como puede colegirse de lo anterior, la agencia que posee la jurisdicción primaria para fiscalizar esos asuntos los atendió e impuso las medidas remediales y punitivas que estimó pertinentes a la naturaleza de los hallazgos. En vista de ello, la DIPAC considera, que no es meritorio que el estado imponga acciones adicionales a las establecidas por la agencia federal.

Pagos por Servicios no ofrecidos

La OCPR alega que el señor Rosario Santiago y *SQR Architects* incluyeron información falsa en siete facturas para cobrar por obra no construida, incurriendo en el delito de apropiación ilegal agravada. Los auditores sostienen que dos funcionarios de la ATM, el Señor Basilio Graciani Pereira y el Señor José Alejandro Ponce certificaron en los formularios de *Solicitud y Comprobante Desembolsos Especiales*, que los servicios fueron recibidos, lo que le permitió a *SQR Architects* apropiarse ilegalmente de \$320,600, al facturar por obra no construida.

Señala la DIPAC que la OCPR fundamenta su posición únicamente en el informe rendido por su perito, el cual fue discutido con éste durante su entrevista, por lo que existe discrepancia entre las alegaciones de los auditores y la información obtenida del perito. Como surge de la investigación, **la DIPAC advierte que a este no se le ofreció toda la información necesaria para llevar a cabo su encomienda, habiendo admitido algunas de sus deficiencias de conocimiento, sobre las que ofreció ejemplos específicos y no contó con un plano base para hacer la comparativa, entre otros asuntos medulares.** Ante ello, expone la DIPAC que la prueba obtenida en la

investigación no establece los elementos de los delitos en el Código Penal de incumplimiento de deber (Artículo 262), negligencia en el cumplimiento del deber (Artículo 263), en lo concerniente a los funcionarios de la ATM, como tampoco, el delito de apropiación ilegal de fondos públicos (Artículo 182) por parte de *SQR Architects* y fraude (Artículo 202), fraude en ejecución de obras (artículo 204) y falsedad ideológica (Artículo 212) para todas las partes.

En cuanto al delito de apropiación ilegal, que la OCPR le imputa haber cometido al señor Rosario Santiago y *SQR Architects*, el Código Penal dispone que toda persona que ilegalmente se apropie sin violencia ni intimidación de bienes muebles pertenecientes a otra persona en cualquiera de las siguientes circunstancias (a) cuando se toma o sustrae un bien sin el consentimiento del dueño, o (b) cuando se apropia o dispone de un bien que se haya recibido en depósito, comisión o administración, o por otro título que produzca obligación de entregarlos o devolverlos, o (c) cuando mediante engaño se induce a otro a realizar un acto de disposición de un bien; incurrirá en delito menos grave⁸. Cuando la persona que comete el delito de apropiación ilegal descrito, se apropie de propiedad o fondos públicos, comete apropiación ilegal agravada y será sancionada con pena de reclusión por un término fijo de 15 años⁹.

En cuanto al delito de fraude en ejecución de obras, el Artículo 204 dispone:

Toda persona que se comprometa a ejecutar cualquier tipo de obra y que, luego de recibir dinero como pago parcial o total para ejecutar el trabajo contratado, con el propósito de defraudar incumple la obligación de ejecutar o completar la obra según pactada, será sancionada con pena de reclusión por un término fijo de tres (3) años¹⁰.

El Artículo 202 sobre fraude establece:

Será sancionada con pena de reclusión por un término fijo de ocho (8) años, toda persona que fraudulentamente con el propósito de defraudar:

⁸ 33 L.P.R.A. § 5251

⁹ 33 L.P.R.A. § 5252

¹⁰ 33 L.P.R.A. § 5274

- (a) Induzca a otra a realizar actos u omisiones que afecten derechos o intereses patrimoniales sobre bienes inmuebles o bienes muebles de esa persona, del Estado o de un tercero, en perjuicio de éstos; o
- (b) Realice actos u omisiones que priven a otra persona o afecten los derechos o intereses patrimoniales sobre bienes inmuebles o bienes muebles para perjuicio de esta, del Estado o de un tercero.

Si la persona convicta es una persona jurídica será sancionada con pena de multa hasta treinta mil dólares (\$30,000).

El tribunal también podrá imponer la pena de restitución¹¹.

En torno a los señores Basilio Graciani Pereira y José Alejandro Ponce, funcionarios de la ATM, la OCPR le imputa haber cometido una violación al Artículo 212 del Código Penal, sobre falsedad ideológica, el cual dispone:

Toda persona que con el propósito de defraudar haga en un documento público o privado, declaraciones falsas concernientes a un hecho del cual el documento da fe y, cuando se trate de un documento privado, tenga efectos jurídicos en perjuicio de otra persona, será sancionada con pena de reclusión por un término fijo de tres (3) años. Si la persona convicta es una persona jurídica será sancionada con pena de multa hasta diez mil dólares (\$10,000)¹².

En el informe se expone, que la evidencia recopilada no lleva razonablemente a la DIPAC a concluir que el señor Rosario Santiago cometió fraude o fraude en ejecución de obras y tampoco se apropió ilegalmente de fondos públicos. La OCPR le imputa al señor Rosario Santiago haber cobrado trabajos de construcción que luego no realizó, por lo que se evaluó, si además de apropiación ilegal agravada, cometió fraude o fraude en ejecución de obras. Se indica en el informe, que el delito de fraude no se consideró para este análisis porque el Código Penal contiene el delito de fraude en ejecución de obras, el cual es más específico a los hechos alegados¹³.

Se asegura además, por la DIPAC, que la cuantía de \$320,600 dólares

¹¹ 33 L.P.R.A. sec. 5272

¹² 33 L.P.R.A. sec. 5282

¹³ Código Penal de Puerto Rico, Instituto para el Desarrollo del Derecho Inc., Edición 201, página 327. La profesora Nevares Muñiz escribe que para este delito es prueba pertinente para establecer la intención de defraudar, que el acusado recibió todo o parte del dinero pactado por una obra de construcción la cual no ejecutó o ejecutó parcialmente, en incumplimiento intencional de los términos y condiciones pautados. Si no puede probarse intención de defraudar, estaríamos ante un caso civil de incumplimiento de contrato.

que la OCPR alega fueron trabajos no realizados por *SQR Architects*, parte de una conclusión que hace el Ing. Ismael Isern, perito contratado, pero interpretada erróneamente por la OCPR. Se expresó, que el perito concluyó que eran trabajos que no fueron realizados, conforme lo acordado en el contrato. El perito expuso que en los trabajos en Ceiba había cinco partidas facturadas por \$156,100 y en los trabajos de Vieques 3 partidas facturadas por \$164,500 que no se realizaron de acuerdo con el contrato¹⁴. Las alegadas partidas que componen la cantidad de \$320,600 son descritas por el perito en su informe.

No obstante, la DIPAC señala que del propio informe del perito surge que este reconoce que hubo trabajos realizados. Por ejemplo, en cuanto a la tabla de los trabajos que no se realizaron en Ceiba, se habla de una verja eslabonada de 8' x 450' valorados en \$19,800. El perito expone que el trabajo no se realizó según lo acordado, pero explica que lo acordado era una verja de 450' de largo y en las medidas del perito la verja midió 400'. Igual situación surgió con la partida que habla de una verja de 6' x 1,664' sobre *jersey barrier* valorada en \$102,000. El perito expuso en su informe que el trabajo no se realizó según lo acordado, pero escribe que lo acordado era una verja de 1,664' de largo y que en la inspección se observaron cerca de 1300' lineales¹⁵. Esta situación también se ve en las partidas de Vieques, sobre una verja y portones en la boletería de 2,400 pies de largo, trabajo valorado en la cantidad de \$156,500 donde el perito expresó que el mismo no se realizó según lo acordado, porque lo acordado era una verja y portones en la boletería de 2,400 pies de largo valorado en la cantidad de \$156,500 y que en la inspección se observaron cerca de 1,500 pies de verja, aunque además, observó materiales para armar verjas en el piso de la boletería¹⁶.

¹⁴ Anejo 2 Informe pericial

¹⁵ Id.

¹⁶ Informe de Perito. Anejo 25 a la página 31.

La DIPAC considera que, alegar que el trabajo facturado no fue realizado, imputar comisión de delitos y solicitar el recobro de la cantidad total de \$320,600 es incorrecto e improcedente. Explica que del propio informe pericial surge que el perito reconoce que parte de estos trabajos se realizaron, aunque hay discrepancia en la medida. Además, en las tablas provistas se indica que, para dos de las partidas mencionadas, la partida que factura la verja de 6' x 1,664' sobre *jersey barrier* valorada en \$102,000 y la verja y portones en la boletería de 2,400', valorados en la cantidad de \$156,500, el perito no midió, sino que sólo comparó la medida facturada con su mera observación.

Adicionalmente, la DIPAC entiende que la OCPR no proveyó toda la evidencia disponible al perito para que pudiera presentar sus conclusiones en el Informe. El perito indicó que por falta de información hubo gran cantidad de partidas facturadas donde no pudo determinar si los trabajos se realizaron o no. **No obstante, en el informe, se señala que examinando los discos compactos provistos por la OCPR, que incluyen todos los documentos ocupados mediante la Orden de Registro Administrativo, la fiscal que investigó el asunto vio facturas, cartas, fotos tomadas con anterioridad a la construcción realizada y otra documentación que le pudieron haber sido de utilidad al perito para llegar a conclusiones distintas, si se le hubiera permitido evaluarlas.**

Igualmente, la DIPAC expone, que luego de que el perito rindió su informe final, la OCPR tomó declaraciones juradas a subcontratistas, entre ellos, al Lcdo. Héctor Serrano quien declaró que fue contratado para instalar la verja del perímetro. Estos subcontratistas pudieron haber aportado más información respecto a los trabajos realizados si las entrevistas se hubieran realizado antes de que el perito rindiera su Informe y se le hubiera brindado al perito oportunidad de participar de estas entrevistas.

La DIPAC sostiene que tampoco encontró evidencia que permita concluir que los señores Basilio Graciani y José Alejandro incurrieron en incumplimiento de deber (Artículo 262) o negligencia en el cumplimiento del deber (Artículo 263), como tampoco falsedad ideológica (Artículo 212). Señala el informe que la única prueba aportada por la OCPR para sustentar la comisión de estos delitos, además de los delitos de apropiación ilegal y fraude, parte de una interpretación errónea de una conclusión del perito de la OCPR. Se aduce en el informe, que el perito les explicó con ejemplos que no puede determinar la corrección de la construcción. También, que como establece su Informe, éste corroboró con su observación y no midió. El perito tampoco estuvo presente en las declaraciones juradas de los subcontratistas y la OCPR no le puso a su disposición documentos ocupados en la Orden de Registro Administrativo llevada a cabo en las oficinas de *SQR Architects*.

De otra parte, la prueba establece que la ATM acogió y pagó por los servicios sin que nadie levantara objeción referente a la corrección de los pagos. De la prueba no surge que algún funcionario de la ATM, de la Junta de Directores de la ATM, ATI o DTOP haya hecho alguna gestión de reclamo en contra del señor Rosario Santiago o *SQR Architects*, por trabajos no completados en el contrato 2019-000003. El actual Director Ejecutivo de ATI y ATM manifestó que no se está contemplando gestión alguna en contra de este contratista por incumplimiento de contrato.

Conforme a lo expresado, concluyeron que los delitos de apropiación ilegal agravada, falsedad ideológica, incumplimiento del deber, negligencia en el cumplimiento del deber, fraude o fraude en ejecución de obras, no se cometieron.

Se analizaron las alegaciones de la OCPR en cuanto a:

1. El ingeniero Contreras Aponte violentó el Artículo 263 del Código Penal, sobre negligencia en el cumplimiento del deber, debido a que fue

negligente al delegar de manera verbal en el ingeniero Abreu Noble la solicitud de propuestas y la contratación, en no evaluar las propuestas presentadas para su aprobación, en no supervisar las actuaciones del ingeniero Abreu Noble y al no asegurarse que se cumplían los requerimientos federales para la obtención de los fondos federales por parte de la FTA.

2. Sobre estos mismos actos, la OCPR sostiene que el ingeniero Abreu Noble tenía el deber de cumplir las normas y reglamentos aplicables a los procesos de contratación y por el contrario, realizó actos ilegales dirigidos a simular un proceso de solicitud de propuestas y al omitir supervisar a SQR Architects adecuadamente. Por ello, la OCPR alega que el ingeniero Abreu Noble violentó el Artículo 262 del Código Penal, (incumplimiento del deber), así como los artículos 4.2 (b) y (f) de la Ley Núm. 1-2012, según enmendada, conocida como Ley Orgánica de la Oficina de Ética Gubernamental de Puerto Rico (LOOEG)¹⁷.

3. Alega la OCPR que las actuaciones de estos funcionarios ocasionó la pérdida de \$320,600 por trabajos no realizados conforme al contrato, \$252,110 en gastos relacionados a la operación de generadores eléctricos debido a la falta de energía eléctrica en las instalaciones de Ceiba y \$447,909 en contratos para la implementación del Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales, como consecuencia de los movimientos de tierra ocasionados por SQR Architects, además de \$1,067,299 por fondos federales dejados de recibir por las excavaciones realizadas por SQR Architects.

El Código Penal define el delito de negligencia del deber de la manera siguiente:

Todo funcionario o empleado público que obstinadamente mediante acción u omisión y negligentemente incumpla con las obligaciones de su cargo o empleo y como consecuencia de tal descuido se ocasione pérdida de fondos

¹⁷3 LPRA Sec. 1857a.

públicos o daño a la propiedad pública incurrirá en delito menos grave, el cual conllevará pena de restitución.

Si el valor de la pérdida de los fondos públicos o el daño a la propiedad pública sobrepasa diez mil (10,000) dólares será sancionado con pena de restitución, y reclusión por un término fijo de tres años.

Luego de una amplia evaluación de los hechos y del Derecho, la DIPAC sostiene que no encontró evidencia que sostenga que el ingeniero Contreras Aponte haya descuidado de forma obstinada los deberes de su cargo e infringido el Artículo 263 del Código Penal sobre negligencia del deber. Según expuesto anteriormente, consideró que la delegación de funciones hecha por el ingeniero Contreras Aponte sobre el ingeniero Abreu Noble para que llevara a cabo los procesos de contratación fue conforme a la Ley 1-2000.

Se reafirmó, además, en que los trabajos que la OCPR alega no fueron realizados conforme al contrato que totalizan \$320,600 parten de una errada interpretación de la conclusión del Informe preparado por el perito Ing. Ismael Isern. Concluye, que los \$252,110 en gastos relacionados a la operación de generadores eléctricos debido a la falta de energía eléctrica en las instalaciones de Ceiba están justificados a la luz de la totalidad de las circunstancias que, en estos momentos no permiten que la ATM pueda contratar servicio eléctrico con AEE/Luma.

La DIPAC expone, que sobre la cantidad de \$1,067,299 por fondos federales dejados de recibir por las excavaciones realizadas por *SQR Architects*, la OCPR sostiene y textualmente cita: "De acuerdo con la información provista por el ingeniero Contreras Aponte y la documentación provista por el doctor González Montalvo, los auditores determinaron que la excavación realizada por *SQR* pudo ser la razón para que la FTA descalificara a la ATM para la obtención de fondos federales para el proyecto. Analizada esta alegación de la OCPR, la DIPAC arguye que esta es una conclusión de la OCPR que no se encuentra

sostenida por la prueba recopilada, ya que no se produjo evidencia que establezca que la FTA activamente haya denegado el reembolso de fondos y directamente aluda a las excavaciones como razón para ello.

En cuanto a la cantidad de \$447,909 invertidos en contratos para la implementación del Plan de Prevención de Contaminación de Aguas Pluviales como consecuencia de los movimientos de tierra ocasionados por *SQR Architects*, se concluye que, aunque podría considerarse que pudo haber existido falta de supervisión adecuada, este hecho por sí solo no es suficiente para probar el patrón de descuido obstinado de las funciones del cargo que requiere el delito. Se sostiene, además, que este descuido no sería atribuible al ingeniero Contreras, en virtud de la delegación de responsabilidades que hizo sobre el ingeniero Abreu Noble.

Por otro lado, la DIPAC considera que en cuanto a los delitos imputados al ingeniero Abreu Noble, tampoco existe evidencia suficiente para concluir que los cometió. A la misma conclusión se llegó en lo concerniente al contratista Nelson Rosario Santiago y a los subcontratistas Juan M. Ortiz Beltrán, Carlos M. González Román y el Lcdo. Héctor M. Serrano Ramos y sus respectivas compañías.

En apretada síntesis, resumimos que la DIPAC asevera que la prueba demuestra que se llevó a cabo un proceso de contratación de obra sin subasta y amparados en la aprobación de la Resolución 2018-02. La aprobación de la misma se llevó a cabo entre funcionarios que no fueron coaccionados a dar su aprobación ni intervinieron en el proceso de selección del contratista. Para la contratación no se otorgaron directrices de ningún reglamento, procedimiento o instrucción, porque los mismos no existían en la ATM a la fecha de los hechos.

De igual modo, no surge evidencia documental ni testifical que razonablemente pueda llevar a concluir que el ingeniero Abreu Noble junto con el Sr. Nelson Rosario, con el Sr. Juan M. Ortiz Beltrán, con el Sr. Carlos M.

González Romano y el Lcdo. Héctor M. Serrano Ramos, hayan conspirado para simular un proceso de solicitud de propuestas para adjudicarle el contrato a *SQR Architects*. Evidentemente, en vista de la declaración de emergencia, no era necesario llevar a cabo un proceso de subasta. De la prueba surge que, por virtud del decreto de estado de emergencia no era imperativo celebrar un proceso de subasta previo a la contratación, por lo que no se constituyen los delitos de conspiración, intervención indebida en operaciones gubernamentales ni fraude. Tampoco se constituyen violaciones a la Ley Antimonopolística.

Es decir, que basado en la evaluación de la prueba recopilada por la DIPAC en el curso de la investigación criminal que surgió a raíz de haber recibido el Memorando OALCL-CTD SP-2023-01, de parte de la OCPR, la DIPAC concluye que no existe causa suficiente para creer que el Ing. Carlos M. Contreras Aponte, exsecretario del DTOP, el Ing. Luis M. Abreu Noble, exdirector ejecutivo de la ATI y ATM, el Sr. Basilio Graciani Pereira y el Sr. José Alejandro Ponce, funcionarios de la ATM, los señores Nelson Rosario Santiago, Juan M. Ortiz Beltrán, Carlos M. González Román y el Lcdo. Héctor M. Serrano Ramos, hayan incurrido en posible conducta delictiva bajo nuestro ordenamiento jurídico cuando se declaró un estado de emergencia en la ATM para mudar las instalaciones del terminal de lanchas de Fajardo al muelle 2 de *Roosevelt Roads* en Ceiba.

Se puntualizó, entre otras **cosas, que la Junta De directores de la ATM tiene facultad para decretar un estado de emergencia en el servicio de transportación marítima a las islas de Vieques y Culebra, y que la Resolución 2018-02 cumple con los requisitos legales pertinentes y estuvo justificada por las condiciones físicas e inoperantes en que se encontraba el muelle de Fajardo.** En cuanto a la ausencia de permisos, la investigación reveló que la OGPe otorgó los permisos de construcción y ni la Junta de Planificación ni ninguna otra concernida iniciaron algún proceso

administrativo por violación a los permisos. También se alude a la Resolución de la Junta de Planificación, *supra*, que exime a la ATM de otorgar permisos de uso a sus facilidades.

Igualmente, se determinó que la prueba recopilada no sostiene las alegaciones de pagos por servicios no ofrecidos. Particularmente, la DIPAC concluyó que no se infringieron las disposiciones de Ley Antimonopolística de Puerto Rico, *supra*, la Ley 1-2000, *supra*, la Ley Núm. 161-2009, *supra*, el Código Municipal de Puerto Rico, *supra*, la Ley Núm. 1-2012, *supra*, el Código Anticorrupción, *supra*, ni, el Reglamento sobre Competencia Justa Núm. VII. Tampoco se cometieron los delitos bajo el Código Penal que se alegaba pudieron posiblemente haber sido cometidos por las personas antes mencionadas.

Por los fundamentos antes expuestos, la DIPAC aconsejó al Hon. Domingo Emanuelli Hernández, que le recomiende al PFEI que no se le designe un Fiscal Especial Independiente al exfuncionario Ing. Carlos M. Contreras Aponte, exsecretario del DTOP, ni al Ing. Luis M. Abreu Noble, exdirector ejecutivo de la ATI y ATM, por los hechos investigados en este caso.

Además, se recomienda que, finalizados los procedimientos en el PFEI, tomando en consideración que la OEG tiene paralizada la investigación número 2023-IP-0088 sobre este asunto, se le notifique copia del expediente y del presente informe a dicha agencia.

Hemos evaluado cuidadosamente el informe de investigación preliminar del Departamento de Justicia y ponderado minuciosamente también la información remitida por la Oficina del Contralor y todas sus alegaciones. El Artículo 6 de la citada Ley del Panel sobre el Fiscal Especial Independiente establece que el Panel revisará cualquier recomendación del Secretario (a) de Justicia y determinará si procede el nombramiento de un Fiscal Especial

Independiente que lleve a efecto la investigación y procesamiento que sea necesario para la disposición de tal querrela.

Es importante señalar, que al evaluar la evidencia recopilada, los miembros del Panel tenemos que considerar que la investigación que haría el Fiscal Especial Independiente es una a fondo para determinar si existe evidencia que supere el *quantum* de prueba más allá de duda razonable, el cual es necesario para lograr la convicción de un acusado.

Luego de nuestra evaluación, acogemos la recomendación del Secretario de Justicia y determinamos que en este caso no existe el *quantum* de prueba necesario para la designación de un Fiscal Especial Independiente. Conforme a lo expuesto, se ordena el archivo de este asunto. No obstante, se refiere el expediente a la Oficina de Ética Gubernamental (donde existe una investigación sobre este mismo asunto que está paralizada) para la acción que se estime procedente.

NOTIFÍQUESE.

En San Juan, Puerto Rico, hoy, 28 de septiembre de 2023.



Nydia M. Cotto Vives
Presidenta del PFEI



Rubén Vélez Torres
Miembro del PFEI



Ygrí Rivera Sánchez
Miembro del PFEI

