

COLEGIO DE INGENIEROS Y AGRIMENSORES DE PUERTO RICO



Comisión de Asuntos del Consumidor, Banca y Seguros

Hon. Yashira Lebrón Rodríguez
Presidenta

Memorial Explicativo sobre el Proyecto de la Cámara 744

15 de junio de 2017

Atendiendo una solicitud del Hon. Yashira Lebrón Rodríguez, Presidenta de la Comisión de Asuntos del Consumidor, Banca y Seguros de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, presentamos la posición institucional del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico (en adelante, Colegio) en torno al Proyecto de la Cámara 744:

“Para adicionar al Artículo 6 de la Ley Número 5 del 23 de abril de 1973, según enmendada conocido como la “Ley Orgánica del Departamento de Asuntos del Consumidor” el inciso (dd) a los fines de conceder el poder de reglamentar, fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias y las tasas de rendimiento sobre capitales invertidos en todos los niveles de mercadeo del asfalto.”

El Colegio es una corporación quasi-pública sin fines de lucro que se constituyó en el 1938 para agrupar a los profesionales con derecho a ejercer la ingeniería y agrimensura en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

La misión primaria del Colegio es la seguridad, salud y vida de los ciudadanos. También promover la defensa y el desarrollo de la ingeniería y la agrimensura, fomentando la ética y la excelencia en la práctica profesional en beneficio de los colegiados y el pueblo de Puerto Rico. Además, pronunciarse en asuntos de interés público, promover el progreso cultural, científico y tecnológico en las disciplinas de sus colegiados y el mejoramiento energético y ambiental de la sociedad a tono con los nuevos estándares mundiales de desarrollo sostenido, entre otros.

Así las cosas, se nos presenta el P. de la C. 744 cuyo propósito es reglamentar, fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias y las tasas de rendimiento sobre capitales invertidos en todos los niveles de mercadeo del asfalto.



En el proyecto ante nos, su Exposición de Motivos señala lo siguiente:

“La pavimentación de las carreteras un servicio esencial del Gobierno Central y los Municipios, para beneficio de la infraestructura y la seguridad de nuestros ciudadanos.”

Coincidimos con las expresiones anteriores. Más adelante la Exposición de Motivos señala lo siguiente:

“El Artículo 403 de nuestro Código Político del 1902, le impone al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, el deber de que las carreteras a su cargo se mantengan en un buen estado de conservación. Ahora bien, debido a lo oneroso que resulta mantener las carreteras en condiciones óptimas, el Estado se ha visto imposibilitado de poder cumplir esta obligación.”

Ciertamente, la conservación o mantenimiento de las carreteras conlleva un costo, como lo conlleven otros compuestos o productos. Ahora bien, si lo que se quiere argumentar es que es costoso, eso es relativo a la economía en que se vendan los compuestos y servicios necesarios para conservar en buen estado las carreteras. Ante la crisis fiscal del gobierno de Puerto Rico, resulta difícil para este cumplir en mantener las carreteras en condiciones óptimas por falta de disponibilidad de fondos y también de liquidez. Por tanto, no puede hacer por sí mismo, ni hacer las suficientes contrataciones para mantener las carreteras en condiciones óptimas.

Continua la Exposición de Motivos con lo siguiente:

“En otras instancias, la Autoridad de Transportación y Obras Públicas (ACT) ha señalado que el precio del petróleo es uno de los factores que afecta el precio de la tonelada de asfalto, no obstante, éste no es el único. El precio de la tonelada de asfalto también depende de: las cantidades a depositar; las condiciones existentes que facilitan o dificultan el tiro de asfalto y la oferta y demanda.

Debido a lo oneroso que resulta mantener las carreteras en condiciones óptimas, el Estado se ha visto imposibilitado de poder cumplir su obligación de proveerle a la ciudadanía carreteras aptas. El factor principal para incumplir con este mandato ha sido el costo del agregado de la mezcla y el del petróleo, pues el precio de este último cada vez es más difícil de predecir debido al comportamiento errático del precio del barril en el mercado. Sin embargo, existen



otros factores que siendo regulados controlarían el precio del asfalto haciendo viables proyectos para mejoras en las carreteras.”

Según lo anterior, el petróleo es el principal factor en el incumplimiento del Estado en mantener las carreteras en condiciones óptimas y nada se menciona sobre la insuficiencia de fondos asignados por el Estado para tales propósitos. Recomendamos a la Comisión solicitarle a la Comisión de Hacienda de la Cámara de Representantes la Resolución Conjunta sobre el presupuesto solicitado y el aprobado para el Departamento de Transportación y Obras Públicas para la reparación (bacheo), mantenimiento o conservación de las carreteras.

Volviendo al petróleo se dice que: “*el precio de este último cada vez es más difícil de predecir debido al comportamiento errático del precio del barril en el mercado.*” Según fuentes especializadas en la compraventa de petróleo a nivel mundial, el mismo esta en uno de sus momentos más estables en muchos años y el pronóstico general es un precio estable.¹ Se hace mención a: “*otros factores que siendo regulados controlarían el precio del asfalto haciendo viables proyectos para mejoras en las carreteras.”* No obstante, no sé dice cuáles son y como se regularían.

Finaliza la Exposición de Motivos diciendo lo siguiente:

“*A esos efectos, esta Asamblea Legislativa estima prudente conceder la facultad al Departamento de Asuntos del Consumidor para fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias y las tasas de rendimiento sobre capitales invertidos en todos los niveles de mercadeo del asfalto.”*

Lo anterior en esencia es la enmienda que se propone hacer, en la parte decretativa del proyecto ante nos, al Artículo 6 de la Ley Número 5 del 23 de abril de 1973, según enmendada, conocido como la “Ley Orgánica del Departamento de Asuntos del Consumidor” (en adelante, DACO) incorporando un nuevo inciso (dd). Ilustramos a la Comisión con respecto a que ya existe un inciso (dd) en el Artículo 6 de la Ley Número 5 del 23 de abril de 1973, según enmendada, el cual fue incorporado por el Artículo 30 de la Ley 153-2013, y lee como sigue:

“Artículo 30.-Transferencia de funciones

Se adiciona un nuevo inciso (dd) al Artículo 6 de la Ley Núm. 5 del 23 de abril de 1973, según enmendada, conocida como “Ley Orgánica del Departamento de Asuntos del

¹ <http://www.preciopetroleo.net/precio-petroleo-2017.html>



Consumidor” a los fines de disponer que la reglamentación y supervisión de las Agencias Rectificadoras de Crédito estará bajo la jurisdicción del Departamento de Asuntos del Consumidor, que lee como sigue:

“(dd) Reglamentar y supervisar las Agencias Rectificadoras de Crédito.”

Se pretende establecer un control de precio al asfalto, algo similar al control de precio del gas licuado (inciso bb) o del diesel (inciso cc), que lee como sigue:

“Artículo- 6 Poderes y facultades del Secretario

En adición a los poderes y facultades transferidos por este capítulo, el Secretario de Asuntos del Consumidor tendrá los siguientes poderes y facultades:

(a)...

...

(bb) Reglamentar, fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias y las tasas de rendimiento sobre capitales invertidos, en todos los niveles de mercadeo del gas licuado de petróleo.

(cc) Reglamentar, fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias y las tasas de rendimiento sobre capitales invertidos en todos los niveles de mercadeo del combustible para motores diesel.

(dd) ...”

Se puede colegir que la promoción de establecer un control de precio al asfalto tiene como finalidad reducir el costo del asfalto ante un hipotético o supuesto de amplio margen de ganancia de los productores de asfalto, y por tanto la alta onerosidad del mismo.

Por otro lado, es interesante que el control de precio de la gasolina se hace mediante el inciso (a) del Artículo 6 de la Ley Número 5 del 23 de abril de 1973, según enmendada, que es la Ley Orgánica del DACO, la cual es una norma general para reglamentar, fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias que se venden u ofrecen en Puerto Rico, y lee como sigue:

“Artículo- 6 Poderes y facultades del Secretario

En adición a los poderes y facultades transferidos por este capítulo, el Secretario de Asuntos del Consumidor tendrá los siguientes poderes y facultades:



(a). Reglamentar, fijar, controlar, congelar y revisar los precios, márgenes de ganancias y las tasas de rendimiento sobre capitales invertidos a todos los niveles de mercadeo, sobre los artículos, productos y aquellos servicios que corriente y tradicionalmente se prestan y se cobran por horas o por unidad, se ofrezcan o se vendan en Puerto Rico, en aquellos casos que tales medidas se justifiquen para proteger al consumidor de alzas injustificadas en los precios, evitar el deterioro del poder adquisitivo del consumidor, y proteger la economía de presiones inflacionarias.

..."

Quiere decir que quizás una alternativa podría ser que el DACO asuma jurisdicción sobre el asfalto bajo el anterior inciso (a), sin la necesidad de crear nueva legislación al respecto tal como se hace con la gasolina y otros artículos o servicios.

Pero surge una gran interrogante cuando recientemente el actual Secretario del Departamento de Asuntos del Consumidor (DACO) Michael Pierluisi Rojo, expreso lo siguiente:

"Históricamente ha existido mucha confusión en cuanto al rol de DACO con relación al precio de la gasolina. Muchos creen que DACO lo controla, pero la realidad es que desde hace 20 años, salvo en situaciones de emergencia, DACO no controla los precios de la gasolina."²

Si el DACO no controla el precio de la gasolina hace dos décadas, aun existiendo en el pasado una inestabilidad en el precio del petróleo, que actualmente no existe, y que de controlarse el precio se haría bajo un estado de emergencia, amparándose en el inciso (a), antes mencionado, entonces nos preguntamos: ¿Por qué legislar para controlar el asfalto?

Vayamos al pasado, y de forma análoga veamos el caso de control de precio de la gasolina.

El actual Secretario de Estado y entonces Secretario de DACO, Hon. Luis G. Rivera Marín, hace seis años atrás, expreso lo siguiente con respecto al tema del control de precio de la gasolina:

² Pierluisi Rojo, M. (31 de mayo de 2017). El control del precio de la gasolina. El Nuevo Día, pp. 56.



“Es un hecho de que el precio de gasolina al detal está cerradamente relacionado con los costos de adquisición del producto, determinados por el precio prevaleciente en el Golfo de México. El precio de la gasolina en el Golfo está íntimamente atado al precio del petróleo crudo, aunque con unas discrepancias a corto plazo que pueden aumentar el comportamiento de estos precios. A largo plazo el precio al detal de la gasolina refleja los movimientos en el precio del petróleo, si existe un grado significativo de competencia en el mercado.

Existe una marcada correlación entre los movimientos del precio al detal de la gasolina en Puerto Rico, los precios al detal en Estados Unidos Continentales y el precio internacional del petróleo. El coeficiente que determina la ecuación de la correlación tiene un valor de 0.908, lo cual significa que el 90.8% de las fluctuaciones en el precio al detallista de la gasolina están explicadas por los movimientos en el precio del petróleo crudo.¹⁸ A nivel del mayorista de la gasolina este coeficiente de correlación puede ser mucho más bajo porque no le transfiere al consumidor (distribuidor) las bajas en el precio del petróleo inmediatamente.

Como indicamos anteriormente existen en el mercado internacional tres (3) indicadores del precio de petróleo o sea Indices de Precios y todos están denominados como US dollar denominated. En Estados Unidos el mercado de referencia lo es "North America's West Texas Intermediate crude (WTI). Ello por ser Texas el estado de mayor producción de petróleo dentro del mercado americano y siendo Puerto Rico un territorio perteneciente a los Estados Unidos para propósitos prácticos utilizamos el mismo mercado de referencia, e Indice de Precios del mercado americano, North America's West Texas Intermediate crude (WTI).

De acuerdo con dicha información NO se justificaba restablecer los controles de márgenes a nivel de mayorista, aunque se señala y aclara que en situaciones de emergencia o de inestabilidad sustancial en el mercado sí se justifica establecer controles aunque sea de forma provisional.

*El margen que DACO hubiese establecido hubiese sido mucho mayor que el margen promedio del mercado, lo cual una fijación hubiera acarreado las consecuencias antes indicadas de un mayor precio en la gasolina y un impacto millonario (costo) al bolsillo del consumidor. **De los estudios antes indicados podemos concluir, que no se justifica fijar controles de márgenes a nivel mayorista aunque se reconoce que en situaciones de emergencia o de***



inestabilidad sustancial en el mercado sí se justifica establecer controles aunque sea de forma provisional.

Entendemos que en estos momentos no se justifica por el Departamento (DACO) la implantación y/o establecimientos de controles fijos a los márgenes de ganancia (la venta) tanto al sector mayorista como al sector detallista, pero siempre reservándonos la facultad y la autoridad conferida por las leyes y los reglamentos antes mencionados, de que en situaciones de emergencia o de inestabilidad sustancial en el mercado de la libre competencia, de establecer los mismos sí se justifica aunque sea de forma provisional para evitar las alzas especulativas e injustificadas en los precios como lo hacemos ante las llegadas de fenómenos atmosféricos.”³ (énfasis suprido)

Entendemos que lo anterior habla por sí solo. Nos preguntamos: ¿Cuáles estudios se han hecho para determinar que se deben establecer controles al precio del asfalto?

Notamos la peculiaridad o similitud de la gasolina, el diesel, gas licuado y otros artículos en que son de primera necesidad para los consumidores que son las personas que protege el DACO. Nos preguntamos: ¿Es el asfalto un artículo de primera necesidad para el consumidor? El asfalto como regla general es comprado mayormente por contratistas para hacer trabajos para el gobierno o es comprado por el gobierno estatal o municipal. Nos preguntamos: ¿Esta legislación es para proteger al gobierno o a los consumidores? De controlarse el precio del asfalto incluyéndole a tales fines en la Ley Orgánica del DACO se estaría promoviendo un claro conflicto de intereses. El Estado legislaría para controlar y para bajar los precios del asfalto y por ende comprarlo a menor precio cuando es el Estado mismo el principal o uno de los principales compradores de asfalto y lo haría a expensas de los productores de asfalto.

Lo anterior es más complejo y desacertado, porque puede provocar el cierre de alguna empresa dedicada a la producción de asfalto, lo cual sería contraproducente para la industria de asfalto y también para el Estado, siendo este último quien tiene el deber ministerial de mantener o fomentar la creación de nuevos negocios y empleos ante la crisis que vive el país, el Estado no debe fomentar el cierre de empresas y la pérdida de empleos. De cerrar alguna empresa, de las pocas que quedan se promovería un posible aumento al precio final del asfalto para llevarlo a su destino o proyecto, porque el acarreo del mismo

³ Ponencia P. del S. 2095 y 2096 DACO Luis G. Rivera Marín Secretario de DACO 23 de junio de 2011



conllevaría distancias mayores y al haber un costo mayor en el acarreo aumentará el precio final del asfalto.

Para finalizar, el DACO tiene *como propósito primordial vindicar e [implantar] los derechos del consumidor, frenar las tendencias inflacionarias; así como el establecimiento y fiscalización de un control de precios sobre los artículos y servicios de uso y consumo.*⁴ El DACO no fue creado para proteger las instituciones o corporaciones del Estado como se pretende en el proyecto ante nos.

El Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico no favorece la aprobación del P. de la C. 744. El Colegio le reitera a la Cámara de Representantes de Puerto Rico nuestra disposición de colaborar en toda gestión o esfuerzo en bienestar del Pueblo de Puerto Rico.

Cordialmente,

Ing. Ralph Kreil Rivera**

Presidente

⁴ Artículo 3 de la Ley Número 5 del 23 de abril de 1973, según enmendada.