

(P. de la C. 2729)
(Conferencia)

LEY NUM. 212 8 DE DICIEMBRE DE 2015

Para enmendar el Artículo 4 de la Ley 416-2004, según enmendada, conocida como la “Ley sobre Política Pública Ambiental”, y establecer las funciones que ejercerán la Oficina de Gerencia de Permisos y la Junta de Calidad Ambiental en ciertos proyectos de tránsito y transportación en los cuales el Departamento de Transportación y Obras Públicas y el Departamento de Transportación Federal actúen como agencias coproponentes en la preparación de una declaración de impacto ambiental bajo la Sección 102 (C) del *National Environmental Policy Act of 1969*, según enmendada, y la Sección 6002 del *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users*, según enmendada, con el propósito de mejorar y agilizar la evaluación ambiental de tales proyectos, por los Gobiernos del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y de los Estados Unidos de Norteamérica, logrando la preparación de un solo documento ambiental y mejorando la participación pública y coordinación interagencial en tales procesos de estudio ambiental; y para otros fines.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Ley Núm. 9 de 18 de junio de 1970, según enmendada, conocida como la “Ley sobre Política Pública Ambiental” (Ley Núm. 9), fue la primera legislación, fuera del marco federal, en requerir la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental (DIA), (véase, *U.S. Environmental Protection Agency, Office of Research and Development, Environmental Impact Requirements in the States: NEPA’s Offspring (1974)*). Seis meses antes, el 1ro. de enero de 1970, el Gobierno Federal había aprobado el *National Environmental Public Policy Act of 1969*, (NEPA), ley que sirvió de modelo para nuestra principal legislación de índole ambiental.

En su Sección 102(2)(C) NEPA dispuso que las agencias del Gobierno Federal deberían incluir, junto a toda recomendación o informe sobre propuestas para acciones mayores con impacto ambiental significativo sobre el medio ambiente, una DIA en la cual se evalúe el impacto de tales acciones. De manera similar, la Ley Núm. 9, *supra*, dispuso que los departamentos, agencias, municipios, corporaciones e instrumentalidades públicas del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y sus subdivisiones políticas deberían preparar una DIA antes de efectuar cualquier acción o promulgar cualquier decisión gubernamental que afecte significativamente la calidad del medio ambiente.

Posteriormente, la Ley Núm. 9 fue derogada por la Ley 416-2004, según enmendada (Ley Núm. 416), la cual en su Artículo 4 B(3), también provee para la preparación de una DIA. Éste es, a todos los fines, idéntico al Artículo 4 C de la anterior Ley Núm. 9 y su homólogo en NEPA, la Sec. 102(2)(C). Según señalado en *Misión Industrial de P.R. v. J.C.A.*, 145 D.P.R. 908, 920 (1998), la Ley Núm. 9 se tomó en su mayor parte, casi literalmente, de NEPA. Véase, N. Martí, *Article 4 C of The Environmental Public Policy Law: A need for clarification*, 36 Rev. Col. Abogados 771 (1975). La Ley Núm. 416 y su antecesora, en lo concerniente al proceso de estudio de impactos ambientales centrado sobre la preparación de una DIA, son esencialmente idénticas.

Propagación de Metodología NEPA como Técnica de Análisis de Impactos Ambientales. Puerto Rico no fue la única jurisdicción que descansó en NEPA como fuente o guía para la utilización de la técnica de análisis de impactos ambientales mediante la preparación de DIAs. Según indica el Profesor Nicholas Robinson, desde que el Congreso aprobó la Sección 102(2) (C) de NEPA, hasta el 1992, más de setenta y cinco (75) jurisdicciones en el plano internacional, habían adoptado la técnica de evaluación (assessment) de impactos ambientales como un instrumento de toma de decisiones.

Ya para enero de 1976 treinta (30) estados y Puerto Rico tenían requisitos de preparación de DIAs, aunque no necesariamente mediante estatutos tan abarcadores como NEPA. Este tipo de legislación estatal es comúnmente conocido como *State Environmental Policy Acts* (SEPA, por sus siglas en inglés). Trece (13) de estos estados y Puerto Rico contaban con legislación abarcadora tipo NEPA. Catorce (14) estados requerían DIAs para ciertos tipos de acción o actividad, o para determinadas áreas geográficas, agencias o actividades.

Cinco (5) años luego de aprobarse el NEPA, además de Puerto Rico, los estados de California, Hawái, Connecticut, Indiana, Maryland, Massachusetts, Michigan, Minnesota, Montana, Nuevo Méjico, Nueva York, Carolina del Norte, Tejas, Virginia, Washington y Wisconsin tenían legislación, requiriendo la preparación de DIAs. Ya para el año 1981, veintiocho (28) jurisdicciones tenían requisitos de preparación de DIAs. De éstas, dieciséis (16), al igual que Puerto Rico, seguían el modelo NEPA, y cuatro (4) habían promulgado órdenes ejecutivas abarcadoras, estableciendo procedimientos equivalentes a una DIA. Nueve (9) estados requerían análisis ambiental para ciertos propósitos específicos limitados.

Costos Asociados a Formulación de DIAs en Procesos Concurrentes NEPA/SEPA. Cuando una acción propuesta o proyecto, particularmente uno de envergadura desde el punto de vista de escala, tamaño, tipo o impactos requiere aprobación por organismos estatales y municipales, al igual que por el Gobierno Federal, la actividad puede estar sujeta tanto a NEPA como al SEPA correspondiente. Al basarse en NEPA, los distintos SEPA, incluyendo la Ley Núm. 416, sirven las

mismas funciones analíticas: evaluar el potencial impacto de acciones o proyectos propuestos, sobre el medio ambiente natural y valores protegidos, por ejemplo, aire, agua, suelo, lugares históricos, ciertas especies de flora y fauna, entre otros, y las alternativas a éstos.

La posible repetición y los gastos inherentes a la utilización de un instrumento de política pública, como lo es un requisito de informar impactos ambientales, necesariamente conlleva una consideración de los costos institucionales a incurrirse. Por ejemplo, el Departamento de Energía Federal indicó que entre el 2003 y 2012 los pagos a contratistas para la preparación de una DIA fluctuaron entre sesenta mil (60,000) y ocho punto cinco (8.5) millones de dólares. Un estudio para el *Council on Environmental Quality* (CEQ), entidad con funciones similares a nivel federal, en cuanto a la promulgación de pautas para los aspectos procesales y sustantivos inherentes al proceso de DIA, a las de la Junta de Calidad Ambiental, estimó que en el año 2003 una DIA típicamente costaba entre \$250,000 y \$2 millones.

DIA's preparados bajo SEPAs son igualmente costosos y pueden también resultar en atrasos a proyectos. Aunque no hay información pública disponible para Puerto Rico, se entiende que los gastos asociados a la preparación y eventual aprobación de una DIA para un proyecto controversial, de potenciales impactos amplios o abarcadores, o tecnológicamente complejo, excederá varios cientos de miles de dólares, e irá acompañado de significativos atrasos al eventual desarrollo y terminación del proyecto. En el caso de un proyecto vial, el costo del documento ambiental y estudios científicos y de ingeniería relacionados puede fluctuar entre los dos punto cinco (2.5) y tres (3) mil millones de dólares. Todo ello sin certeza alguna que la acción propuesta o proyecto se completará.

Por otra parte, acciones judiciales bajo NEPA cuestionando si una DIA es adecuada, por lo general, no son exitosas. Por ejemplo, según un informe del *General Accounting Offices* (GAO), entre el 2008 y 2011 el Gobierno Federal defendió exitosamente sus decisiones en más del 50% de los casos. A manera de ejemplo, en el 2011, en el 68% de las acciones judiciales instadas bajo NEPA, el Gobierno Federal prevaleció. Las acciones judiciales tienen, sin embargo, el efecto de atrasar el comienzo de las acciones o proyectos contemplados en el documento ambiental y aumentar los costos por el riesgo de gastos de litigio y litigación, propiamente. La convergencia de propósitos entre NEPA y SEPA ocasiona que el cumplimiento por separado con ambos estatutos resulte en la duplicación de esfuerzos y resultantes ineficiencias, situación que ha sido objeto de críticas por lo prolongado de los procesos y sus costos.

Las ineficiencias identificadas pueden resultar de la repetición concurrente o consecutiva de esfuerzos y actividades cuando una acción, desarrollo o proyecto está sujeta tanto a NEPA como a SEPA. Esta situación fue prontamente identificada por el Gobierno Federal en los inicios de la implantación de NEPA.

Medidas de Agilización de Procedimientos bajo NEPA. Mediante Orden Ejecutiva Presidencial de 5 de marzo de 1970, *Executive Order* 11514, 35 *Fed Reg* 4247, suscrita dos meses luego de aprobada NEPA, se dispuso que las agencias federales están obligadas a, primero, consultar con las instrumentalidades federales, estatales y locales apropiadas al conducir actividades que afecten la calidad del ambiente; y, segundo, a fomentar la adopción por agencias estatales y locales de procedimientos similares para informar al público sobre aquellas actividades con efecto sobre la calidad del ambiente.

El documento ambiental es el resultado tangible del proceso de examen bajo NEPA. Su propósito es proveer, en la etapa de planificación y antes de la implantación del proyecto, una discusión amplia y justa de los impactos ambientales significativos que se anticipan del proyecto propuesto. Antes de NEPA y los SEPAs existía poca o ninguna supervisión sobre actividades públicas o privadas con potenciales impactos en detrimento del medio ambiente. Luego, actividades en la esfera federal tan dispares como la realineación de un sistema vial principal, *City of Carmel by the Sea et al. v. U.S. Dept. of Transportation*, 123 F. 3d 1142 (1997), o la restauración de un tribunal federal, *Save the Courthouse Committee v. Lynn*, 408 F. Supp. 1323, 1327,1343. (S.D. N.Y. 1975), requirieron la presentación previa de una DIA. La situación en Puerto Rico no es distinta. Ha sido necesario preparar una DIA para actividades tan dispares como la adopción por el Departamento de Salud de un reglamento sobre la utilización de pesticidas, véase, *Salas Soler et al. v. Srio. de Agric.*, 102 D.P.R. 716 (1972); la construcción de una nueva ruta vial en el Este de Puerto Rico, conocida como la Ruta 66, véase *Colon Cortés v. Pesquera*, 150 D.P.R. 724 (2000); la construcción de un sistema de acueducto en el Norte de Puerto Rico, conocido como el Superacueducto, véase, *Misión Industrial et al v. Junta de Planificación et al*, 142 D.P.R. 656 (1997); la restauración de instalaciones hoteleras en el Condado, conocidas como el Condado Trío, véase, *Mun. de San Juan v. JCA*, 152 D.P.R. 673 (2000); la construcción de un gasoducto entre el Sur y el Norte de la Isla, conocido como el Proyecto Vía Verde, véase, *Lozada Sánchez et al. v. A.E.E.*, 2012 TSPR 50, 184 DPR ____ (2012); o, el desarrollo de un proyecto residencial, comercial y turístico en los Municipios de Aguada y Aguadilla, véase, *In re: Municipio de Aguada y Municipio de Aguadilla v. J.C.A.*, 2014 TSPR 7, 190 D.P.R. ____.

El Problema de la Repetición de Trámites bajo NEPA y bajo Procedimientos Germanos. Esfuerzos por agilizar la preparación de documentos ambientales y, en términos generales, mejorar los procesos bajo NEPA, resultaron en que el Presidente Carter emitiera, en el 1977, la Orden Ejecutiva 11991. Ésta resultó en que el *Council for Environmental Quality* (CEQ, por sus siglas en inglés) adoptara reglamentación, proveyendo para la coordinación de procedimientos de estudio o evaluación ambiental con gobiernos estatales y municipales. Véase, *National Environmental Policy Act-Regulations*, 43 *Fed Reg* 55,978 (Nov. 29, 1978) (codificadas en 40 C.F.R. pt. 1500). La Sección 1506.2 (b) describe medidas para manejar el problema de los atrasos

ocasionados por la repetición de procedimientos similares, instaurados para beneficio de las mismas poblaciones institucionales y ciudadanas, bajo NEPA y bajo los SEPAs estatales. Las medidas incluyen la celebración por agencias federales y estatales o locales de procesos conjuntos de: (1) planificación; (2) investigación y estudios ambientales; y, (3) vistas públicas, entre otras. Requieren, además, cooperación en la preparación de documentos ambientales conjuntos, extendiéndose tal cooperación, al grado mayor posible, a la preparación de DIAs conjuntas, particularmente cuando las leyes o normas estatales contienen requisitos para las DIAs que no confligen con los requisitos de NEPA, aunque sean adicionales a éstos. La reglamentación se promulgó teniendo presente, específicamente, la prestación de asistencia por las instrumentalidades federales a las jurisdicciones que, como Puerto Rico, administran "little NEPA's". El preámbulo a la nueva reglamentación (43 Fed. Reg. 5978, 55986) señaló que, aproximadamente, la mitad de los estados ya contaban con algún tipo de requisito de DIA, ya fuese legislativamente adoptado o administrativamente promulgado. Bajo tales circunstancias a las agencias federales se les requirió cooperar para lograr el cumplimiento con tales requisitos estatales, al igual que con los federales, de forma tal que un solo documento satisfaga todos los requisitos legales aplicables.

Resulta, pues, que la reglamentación para la implantación de NEPA taxativamente promueve que las agencias federales cooperen con los estados de forma tal que se logre, al mayor grado posible, reducir la duplicación de requisitos entre NEPA y reglamentaciones estatales y locales, como los de Puerto Rico, comparables. De igual manera, promueve, a los fines aquí pertinentes, la celebración de vistas públicas conjuntas, y la preparación de investigaciones, estudios, evaluaciones ambientales y DIAs conjuntas. En síntesis, las agencias federales cooperarán para lograr cumplimiento con requisitos estatales, al igual que con las exigencias federales, de forma tal que un solo documento ambiental cumpla con todas las leyes aplicables.

No obstante, el Congreso entendió que tales medidas eran insuficientes para reducir costos y repetición de esfuerzos, y agilizar el desarrollo y eventual construcción de cierto tipo de proyecto: los de carreteras o transporte. Como resultado, ya en dos ocasiones recientes, bajo Presidentes distintos, se adoptaron medidas legislativas, el *Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act-A Legacy for Users* (SAFETEA-LU) en el 2005, bajo el Presidente George W. Bush, y *Moving Ahead for Progress in the 21st Century Act*, (MAP-21)(P.L. 112-141), en el 2012, bajo el Presidente Barack Obama con, entre otros objetivos, lograr reducción en los atrasos y costos inherentes al desarrollo de proyectos de transportación pública. Ambas leyes mantienen las garantías de participación ciudadana distintivas de NEPA, a la vez que introducen mejoras a los procesos y requisitos de colaboración y coordinación interagencial dirigidos a acelerar la entrega de proyectos.

Agilización de Procesos bajo NEPA para Proyectos de Transporte o Carreteras: SAFETEA-LU. Preocupación ante lo que se percibe como las ineficiencias del proceso de

estudio o revisión ambiental de proyectos de carreteras o transporte, grandes y complejos, y los resultantes atrasos en su terminación propició que el Congreso actuara para agilizar (streamline), el proceso ambiental, específicamente, mejorando a su vez la cooperación interagencial e intragubernamental para ese tipo de obra. Véase, CRS Report RL33267, *The National Environmental Policy Act: Streamlining NEPA*, CRS Report for Congress, Feb. 13, 2006. Aunque ya anteriormente había aprobado medidas de agilización, en el 2005 tomó otro paso con la aprobación de la ley federal conocida como SAFETEA-LU.

Un proyecto de transporte o vial puede estar cubierto por docenas de requisitos ambientales federales, estatales y municipales administrados por múltiples organismos. El Congreso identificó la necesidad de mejorar la coordinación gubernamental como un elemento importante en la agilización exitosa de los procesos de revisión ambiental. Las medidas adoptadas incluyen la codificación de disposiciones reglamentarias existentes bajo NEPA, tales como: designar al Departamento de Transportación Federal (DOT, por sus siglas en inglés) como la agencia proponente para proyectos de transporte; especificar roles para agencias identificadas como proponentes y cooperadoras; y fijar fechas límites para la toma de decisiones. Entre otras medidas, la Sección 6002 de SAFETEA-LU provee para procesos de revisión ambiental más eficientes, designa agencias responsables y establece un término jurisdiccional de 180 días para el inicio de litigación, comenzando con la publicación de la notificación en el Registro Federal (Federal Register) de que un permiso, licencia o aprobación concedida por una agencia es final con relación a un proyecto de autopista.

El proceso de revisión ambiental provisto por la Sección 6002 es mandatorio para todo proyecto del DOT en el cual se prepara una DIA. Una DIA bajo la Ley Núm. 416 que no incorpora los requisitos de SAFETEA-LU, particularmente los de índole procesal sobre participación pública en las distintas etapas provistas para el desarrollo del documento ambiental, es insuficiente para el análisis ambiental de un proyecto de transporte bajo los auspicios del DOT y sus instrumentalidades como el *Federal Highway Administration* (FHWA, por sus siglas en inglés).

SAFETEA-LU combina los procesos de planificación y de desarrollo de proyectos de autopistas en un proceso estructurado para la participación e interacción entre agencias o instrumentalidades de gobierno y la ciudadanía. Para evitar atrasos se requiere atender aspectos ambientales en la etapa temprana de planificación de los proyectos, promoviendo así mayor cooperación y comunicación entre el FHWA y sus homólogos estatales. Los procedimientos establecidos por SAFETEA-LU son de aplicación obligatoria a todos los proyectos viales y de transporte público para los cuales se prepara una DIA bajo NEPA.

Roles de Agencias y Coordinación Gubernamental bajo SAFETEA-LU. Esta legislación federal destaca cuáles son las agencias responsables por agilizar los procesos

ambientales, a saber: la agencia proponente (lead agency), las agencias co-proponentes (joint lead agencies), las agencias participantes (participating agencies) y las agencias cooperadoras “cooperating agencies). La Ley Núm. 416 solamente hace mención de la “agencia proponente”, mientras que el Reglamento Número 7948 de 30 de noviembre de 2010, conocido como el “Reglamento de Evaluación y Trámite de Documentos Ambientales de la Junta de Calidad Ambiental” (en adelante, Reglamento 7948), mediante el cual se implanta la Ley Núm. 416, se refiere solamente a la “agencia consultada” y la “agencia proponente” (véase, Regla 109 C. y D., respectivamente). La Regla 109 define la “agencia consultada” como “aquella instrumentalidad gubernamental que, por su incumbencia o peritaje, la Oficina de Gerencia de Permisos (OGPe) le solicita recomendaciones sobre un documento ambiental presentado.” Define “agencia proponente” como la “OPGe o cualquier otra agencia entidad, instrumentalidad, departamento o Municipio Autónomo que tenga jurisdicción sobre la acción a llevarse a cabo...”. La Regla 109 W., define también a la “Entidad Gubernamental Concernida”. Esta es una de varias agencias listadas en la propia regla, entre las cuales se incluyen la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) y el DTOP. Estas son equivalentes, dependiendo del proyecto, a agencias proponentes o consultadas.

Bajo SAFETEA-LU, el DOT es la agencia proponente en el proceso de revisión ambiental de todo proyecto de transporte o vial auspiciado por el Gobierno Federal. La práctica bajo NEPA de permitir agencias co-proponentes (joint lead agencies) se mantiene. El auspiciador estatal (sponsor) del proyecto actúa como agencia co-proponente, en unión a la FHWA, para fines de cualquier documento ambiental bajo NEPA y puede preparar cualquier documento ambiental requerido en apoyo de la acción propuesta siempre y cuando la FHWA, como agencia proponente, provea asesoría en su preparación, evaluación independiente y el documento se apruebe y adopte antes de cualquier acción subsiguiente del FHWA. Las agencias coproponentes son responsables por manejar el proceso de revisión ambiental y preparar los documentos ambientales de análisis o evaluación ambiental apropiados. El DOT asegura que el auspiciador del proyecto cumple con los compromisos de diseño y mitigación acordados entre DOT y el auspiciador en cualquier documento ambiental. Asegura también que dicho documento se suplementará en la medida que sean necesarios cambios al proyecto. Finalmente, la agencia proponente tiene la autoridad y responsabilidad por tomar aquellas acciones necesarias y apropiadas, dentro del ámbito de su autoridad, que faciliten la pronta resolución del proceso de revisión ambiental de la acción propuesta o proyecto. Es también la responsable de preparar o asegurar la preparación del documento ambiental requerido por NEPA.

SAFETEA-LU crea una categoría de agencias, las participantes, inexistentes bajo NEPA o bajo la Ley Núm. 416. La creación de la figura de agencia participante persigue conseguir que las agencias gubernamentales, a cualquier nivel, con jurisdicción o inherencia en un proyecto propuesto, se conviertan en participantes activos en el

proceso de evaluación ambiental bajo NEPA. Sobre la agencia proponente recae la responsabilidad de invitar y designar las agencias participantes según las pautas establecidas en SAFETEA-LU. La agencia proponente identifica, lo más pronto posible, cualquier otra agencia federal o no federal, por ejemplo, agencias estatales o municipios con interés en el proyecto, y los invita a convertirse en agencias participantes en el proceso de revisión ambiental del mismo.

Cualquier agencia federal invitada por la agencia proponente a participar en el proceso de revisión ambiental es designada como agencia participante por la agencia proponente, a no ser que la agencia invitada informe por escrito a la proponente, antes de la fecha límite especificada en la carta de invitación, que no tiene jurisdicción o autoridad con relación al proyecto, no tiene pericia particular o información relevante al proyecto; y no tiene la intención de someter comentarios sobre el proyecto. La designación como agencia participante no implica que la agencia apoya el proyecto propuesto, o que tiene jurisdicción o pericia particular para su evaluación.

Una agencia puede también ser designada como agencia cooperadora, según la reglamentación de NEPA. En tal capacidad participa, en el momento más oportuno posible y en la medida que sus recursos lo permitan, en el proceso de revisión ambiental del proyecto; en el proceso de delimitación de ámbito (scoping); de serle solicitado por la agencia proponente, asume responsabilidad por desarrollar información y preparar análisis ambientales, incluyendo partes de la DIA sobre las cuales la agencia cooperadora tiene pericia particular. De serle solicitado por la agencia proponente, provee el apoyo de su personal para realizar las capacidades interdisciplinarias de esta última y su personal. Para FHWA una agencia cooperadora significa cualquier agencia distinta a la proponente con jurisdicción en ley o pericia particular sobre cualquier aspecto del impacto ambiental de un proyecto propuesto o de sus alternativas. Las agencias participantes, por otro lado, son aquellas con un interés en el proyecto mientras que las cooperadoras tienen un grado mayor de autoridad, responsabilidad y participación con el proceso de revisión ambiental. Cuando una agencia no acepta la invitación de servir como una agencia cooperadora, es tratada como una agencia participante.

La Ley Núm. 416, identifica a OGPe, como agencia proponente y como agencia con inherencia o reconocido peritaje en relación a cualquier acción que requiera cumplimiento con las disposiciones del Artículo 4(b)(3) sobre preparación de DIAs para proyectos con impacto ambiental significativo.

Notificación del Inicio de Proceso de Revisión Ambiental y Áreas de Inherencia de Ciudadanía y Agencias. En proyectos cubiertos por SAFETEA-LU, el auspiciador informa que un proceso de revisión ambiental está por comenzar notificando a la FHWA sobre el tipo de trabajo, extensión, largo y ubicación general del proyecto propuesto, conjuntamente con una declaración sobre las aprobaciones del Gobierno

Federal que anticipa serán necesarias para el mismo. Al público se le informa, mediante publicación en el Registro Federal y en la prensa sobre el inicio de un proceso de estudio o revisión ambiental para un proyecto vial o de transporte.

Contrario a la práctica bajo la Ley Núm. 416, bajo SAFETEA-LU la agencia proponente ofrece oportunidad de aportación a agencias participantes y al público en definir el propósito y necesidad para el proyecto. Esto ocurre antes de prepararse el documento ambiental aunque sea en forma preliminar. Recibidos dichos insumos, la agencia proponente procede a definir el propósito y necesidad del proyecto para fines de cualquier documento ambiental cuya responsabilidad por su preparación recae sobre ella.

Las agencias y la ciudadanía participan también del proceso de determinar el rango de alternativas para el proyecto. Luego de este proceso de participación, la agencia proponente determina la gama de alternativas del proyecto para fines de cualquier documento cuya preparación sea de su responsabilidad. El insumo para determinar propósito y necesidad y el rango de alternativas puede ser concurrente o secuencial. Sin embargo, si se realiza de forma concurrente y surgen alteraciones sustanciales en la expresión de propósito y necesidad como resultado de la participación del público o las agencias participantes, entonces las agencias proponentes deberán considerar si se debe proveer otra oportunidad para volver a articular la gama de alternativas. La Ley Núm. 416 y el Reglamento 7948 no proveen para la participación de la ciudadanía o de agencias en la determinación de propósito y necesidad de acciones propuestas.

Las agencias proponentes coordinan y deciden, caso a caso, cuándo y cómo se da la intervención de agencias participantes y del público. Luego de considerar el insumo de otras agencias y del público, las agencias proponentes dilucidan cualesquiera diferencias, resuelven las mismas y llegan a acuerdos sobre el propósito y necesidad del proyecto, ya que otras actividades que dependen de la identificación de alternativas se atrasarán hasta tanto las agencias proponentes alcancen tales acuerdos.

La agencia proponente también determina, en colaboración con las agencias participantes, las metodologías que empleará y el grado de detalle que exigirá en el análisis de cada alternativa para la acción propuesta o proyecto. FHWA enfatiza la utilización del proceso de delimitación de ámbito (scoping) con insumos de la ciudadanía y agencias para determinar metodologías de análisis y evaluar impactos directos e indirectos de acciones propuestas. En procesos de DIA bajo la Ley Núm. 416, la delimitación de ámbito, si se realiza, por lo general, no se hace con participación de la ciudadanía y agencias.

Plan de Coordinación, Itinerario de Trabajo y Manejo General del Proceso. Bajo SAFETEA-LU la agencia proponente es responsable por preparar un Plan de

Coordinación para canalizar la participación y comentarios por agencias y ciudadanía en el proceso de revisión ambiental para un proyecto propuesto. El grado de detalle del Plan de Coordinación lo determina la agencia proponente e incluye cómo las agencias proponentes se dividen la responsabilidad de cumplimiento y cómo el plan provee para el insumo de otras agencias al igual que del público e identifica cómo se canalizan tales insumos.

La agencia proponente puede, como práctica favorecida aunque no requerida establecer, en consulta y concurso con las demás agencias participantes, un itinerario dentro del plan de coordinación para la terminación del proceso de revisión ambiental del proyecto o acción propuesta. De establecerse, se requiere que las agencias cooperadoras concurren con el itinerario y ponderen factores tales como: las responsabilidades bajo las leyes aplicables de las agencias participantes; recursos con los que cuentan las agencias cooperadoras; tamaño y complejidad general del proyecto; el itinerario y costo general del proyecto; y, la sensibilidad de los recursos naturales e históricos que pudiesen verse afectados. Si se opta por establecer un itinerario cualquier modificación propuesta requerirá mostrar justa causa y, si se acorta, tendrá que haber concurso de las agencias cooperadoras afectadas. A la ciudadanía y a las agencias se le ofrece la oportunidad de dar sus insumos al Plan de Coordinación e itinerario propuesto.

Las agencias proponentes establecen fechas límites para comentarios por agencias y el público a un borrador de DIA o DIA Preliminar durante el proceso de revisión ambiental de acciones propuestas o proyectos. El término no excede de más de sesenta (60) días luego de publicado en el Registro Federal la notificación de disponibilidad del documento. Para todos los demás períodos establecidos por la agencia proponente para comentarios del público y agencias participantes se establece un término de no mas de treinta (30) días luego de publicado la notificación de disponibilidad del documento en el Registro Federal. La agencia proponente puede modificar estos términos por acuerdo con el auspiciador del proyecto y todas las agencias participantes o por justa causa. El plazo establecido bajo el Reglamento 7948 es menor: treinta (30) días calendario a partir de la notificación de disponibilidad de la DIA.

A las agencias proponentes y participantes se les requiere cooperar en identificar y resolver problemas o controversias que atrasan el proceso de revisión ambiental o pueden resultar en la denegación de aprobaciones requeridas para el proyecto a tenor con leyes aplicables. A tales fines, temprano en el proceso la agencia proponente provee a las agencias participantes información sobre los recursos ambientales y socios económicos localizados dentro del área del proyecto y la ubicación general de las alternativas bajo consideración. Tal información puede basarse en bancos de datos disponibles incluyendo mapas de sistemas de información geográfica. Con la información provista, las agencias participantes, tan pronto como es factible, identifican

problemas significativos relacionados a los impactos ambientales o socioeconómicos potenciales del proyecto. SAFETEA-LU cataloga problemas significativos (issues of concern) como cualquier problema que pudiese sustancialmente atrasar o impedir la concesión de un permiso, o alguna otra aprobación requerida para una acción propuesta o proyecto.

Carácter Central de la Participación Pública bajo SAFETEA-LU. La política pública de la FHWA es que al mayor grado posible todas las investigaciones ambientales, evaluaciones y consultas se coordinen como un solo proceso y que el cumplimiento con todos los requisitos ambientales aplicables se refleje en el documento ambiental, como lo podría ser, por ejemplo, la DIA que se requiera. La participación pública es un elemento central de este proceso el cual FHWA indica tiene que desarrollarse dentro de un marco sistemático e interdisciplinario. Se promueve la utilización de una multiplicidad de mecanismos participativos tales como talleres públicos o reuniones, insumos verbales o escritos, llamadas en conferencia, avisos en prensa, distribución de materiales impresos o cualquier otra técnica de participación o medio.

Antes de SAFETEA-LU, el público no participaba en los procesos de comentar el propósito y necesidad de un proyecto y la gama de alternativas previo publicarse el borrador de DIA o DIA Preliminar. SAFETEA-LU creó ésta y otras oportunidades de participación pública. La agencia proponente tiene ahora que brindarle al público la oportunidad de participar en definir el propósito y necesidad de un proyecto y en determinar la gama de alternativas que se considerarán. Las directrices o guías de FHWA implantando SAFETEA-LU disponen que la participación pública puede ocurrir temprano en el proceso de planificación de transporte o luego durante la delimitación de ámbito (scoping) según determinen las agencias proponentes, caso por caso. Al público hay que brindarle la oportunidad para comentar el borrador de DIA antes de convertirse en DIA Preliminar y para comentar sobre cualesquiera otros materiales para los cuales se solicite comentario. La Ley Núm. 416 y el Reglamento 7948 no proveen oportunidades similares de participación.

SAFETEA-LU introdujo prácticas vinculadas a objetivos de agilización modificando pautas estatutarias o reglamentarias bajo NEPA, inexistentes bajo la Ley Núm. 416, entre éstas:

- El establecimiento de una nueva entidad en el proceso de NEPA, conocida como la “agencia participante,” que incluye aquellas que tienen la intención de someter comentarios a la documentación de NEPA, por ejemplo a la DIA, además de aquellas que satisfacen la definición de agencia cooperadora.
- Los procedimientos que seguirán las agencias proponentes y participantes

en el desarrollo colaborativo de las declaraciones de propósito y necesidad y alternativas al proyecto, incluyendo la fijación de fechas límites para la presentación de comentarios.

- La participación ciudadana en los procesos de desarrollo de la declaración de propósito, necesidad y objetivos de la acción propuesta, antes de prepararse una DIA Preliminar.
- La participación ciudadana en los procesos de desarrollo de alternativas a la acción propuesta, antes de prepararse una DIA Preliminar.

Cambios introducidos a la Ley Núm. 416 por la Ley Núm. 161 y Diferencias Fundamentales con el Esquema Federal. Con la aprobación de la Ley 161-2009, según enmendada, conocida como la “Ley para la Reforma del Proceso de Permisos de Puerto Rico”, OGPe asumió en su División de Evaluación de Cumplimiento Ambiental (DECA) las siguientes facultades, entre otras, antes ejercidas por la JCA:

- Recibir los documentos ambientales, incluyendo DIAs, preparados en cumplimiento con el Artículo 4 (b)(3) de la Ley Núm. 416; y
- Obtener las recomendaciones de otras entidades gubernamentales, por medio de sus representantes destacados en OGPe, sobre la acción propuesta y documento ambiental.

El DECA, a su vez, remite recomendaciones al Director Ejecutivo de la OGPe, quien eventualmente determina si el documento ambiental es aceptable o no. El proceso de participación pública bajo la Ley Núm. 416 comienza con la publicación de un Aviso Público de Intención de Presentación de Documento Ambiental. El aviso informa sobre la disponibilidad de un borrador de documento ambiental o de DIA, de ser ese el caso, para revisión pública. A pesar de ser similar a NEPA, existen diferencias fundamentales, de índole procesal, entre SAFETEA-LU y la Ley Núm. 416 que inciden particularmente sobre la forma, manera y momento de participación por la ciudadanía en el desarrollo del documento ambiental incluyendo formulación del ámbito del documento, articulación de propósito y necesidad y selección de alternativas a ser evaluadas.

Primero, OGPe, funja o no como agencia proponente de una acción propuesta, es quien se entera de la intención de una agencia o proponente privado de iniciar un proceso de revisión ambiental. Esto puede ocurrir durante un proceso de Pre-Consulta que ocurre antes de la presentación del documento ambiental ante OGPe, al recibir la notificación de intención del comienzo de un trámite de evaluación ambiental, o en la etapa, conocida como de Solicitud de Recomendación, y que se utiliza para verificar ante OGPe la disponibilidad de infraestructura para la acción propuesta. Las últimas

dos etapas conllevan la presentación informal de un borrador de documento ambiental. Este no debe confundirse con el documento ambiental, conocido como DIA Preliminar, que se presenta para examen público según la Regla 115 E. del Reglamento 7948, aunque es de esperar que el borrador presentado para la Solicitud de Recomendación y el puesto a la disposición del público serán el mismo. OGPe examina el borrador, determina si decide o no consultar o gestionar la opinión sobre la acción propuesta de otras instrumentalidades gubernamentales con inherencia y fiscaliza el proceso formal, público, de revisión ambiental y, por último, certifica si se cumplió o no con los requisitos del Artículo 4(b)(3) de la Ley Núm. 416. NEPA y SAFETEA-LU no incorporan, como hace nuestra Ley, una agencia separada con la función de fiscalizar el proceso de revisión ambiental y certificar si se cumple o no con el Artículo 4 (b)(3) de la Ley Núm. 416. Bajo NEPA y SAFETEA-LU tal deber corresponde a la misma agencia proponente.

Segundo, el proceso de revisión ambiental en Puerto Rico provee para la presentación de un borrador de documento ambiental, ya sea por la agencia o ente privado interesado a OGPe, antes de iniciados los procesos de consultas interagenciales o con la ciudadanía e, inclusive, antes de conocerse públicamente que se contempla una acción que puede tener impactos significativos sobre el medio ambiente. Bajo NEPA y la reglamentación del FHWA, primeramente, se informa públicamente (Notice of Inten") que se ha decidido preparar un documento ambiental. De ahí se procede a implantar procesos de delimitación de ámbito (scoping). FHWA provee para que el proceso de "scoping" se realice con insumos de la ciudadanía y agencias, para así examinar el propósito y necesidad, gama de alternativas e impactos, y temas de importancia que se atenderán en la DIA para alcanzar objetivos pautados en la reglamentación sobre delimitación de ámbito de NEPA. Tomando en consideración la información generada en el proceso de "scoping", la agencia proponente bajo NEPA procede a preparar una DIA-Preliminar (DEIS, por la traducción de sus siglas en inglés) que también es objeto de aviso público y oportunidad para comentario.

Nuestros procedimientos no disponen para una notificación, informando que se contempla una acción que requiere la preparación de una DIA, antes de que se haya preparado un documento ambiental, aunque sea en forma de borrador. Tampoco provee para incorporar a las agencias y a la ciudadanía en actividades dirigidas a identificar el propósito y necesidad, gama de alternativas, e impactos de la acción propuesta y los asuntos de mayor importancia que deberán ser atendidos en el documento ambiental. Como resultado, el proceso de revisión ambiental realizado bajo la Ley 416-2004, con los mecanismos de inserción de instrumentalidades gubernamentales y participación ciudadana, establecidos bajo el Reglamento 7948, no cumple con los elementos de agilización del proceder gubernamental y de proveer amplia y oportuna participación ciudadana según es lo propio en la preparación de documentos ambientales por el FHWA bajo NEPA y SAFETEA-LU.

Medidas adoptadas en otras jurisdicciones para Atender el Problema de la Duplicación de Esfuerzos. Un estudio reciente por la *General Accountability Office* (GAO) identificó dieciocho (18) jurisdicciones, incluyendo a Puerto Rico, con legislación, reglamentos u órdenes basadas en NEPA o en SEPAs que requieren DIAs para proyectos de carreteras. Para evitar la repetición o duplicación de esfuerzos resultantes de documentos ambientales basados en normas con requisitos similares y, en algunos casos, como el de Puerto Rico, requisitos idénticos, un número de los SEPAs autorizan o promueven la preparación de documentación que cumple tanto con requisitos federales y estatales bajo NEPA y SEPAs, o utilizan información, documentación o análisis preparados para examen a tenor con NEPA. Algunos estados permiten el uso de toda o parte de la documentación generada en los procedimientos federales para satisfacer las exigencias estatales; otros adoptan la totalidad del proceso federal teniendo como resultado que no se celebran procedimientos estatales separados. Por ejemplo, en Georgia, un documento ambiental preparado a tenor con NEPA, es suficiente para las exigencias del SEPA. En Indiana, si una agencia estatal tiene que notificar una DIA que cumple con NEPA, se le exime de notificar un documento ambiental con el gobierno estatal. California requiere la utilización de DIAs bajo NEPA. En Nueva York se exime de cumplir con los requisitos estatales si se ha cumplido con NEPA. De igual manera, en Washington no se requiere documentación estatal si se ha generado documentación federal para el mismo proyecto.

Medidas adoptadas en Puerto Rico para Implantar Meta de NEPA sobre Eliminación de Duplicación de Procedimientos. Desde hace más de tres décadas Puerto Rico es una jurisdicción con procedimientos de análisis ambiental basado en NEPA. No obstante, contrario a otros lugares con legislación similar, no hemos adoptado procedimientos para agilizar el proceso de análisis de proyectos de transporte o viales, mediante documentos ambientales, con procedimientos bajo NEPA y SAFETEA-LU, legislación cuya filosofía es reducir la repetición de gastos, esfuerzos y procedimientos entre el Gobierno Federal y los estados, salvaguardando participación ciudadana e institucional.

En Puerto Rico, la única expresión relacionada aparece en la Regla 111 F. del Reglamento 7948. Esta indica que aquellas agencias proponentes que han cumplido con la Sección 102(2)(C) de NEPA y han circulado el documento ambiental entre agencias gubernamentales federales, no tienen que preparar un nuevo documento ambiental para obtener una determinación de cumplimiento ambiental por la OGPe, conforme a la Ley Núm. 416, siempre y cuando dicho documento cumpla con los criterios establecidos en dicho Reglamento. Sigue siendo necesario, no obstante, presentar el documento ambiental a OGPe para una determinación de cumplimiento ambiental. Por otro lado, cualquier desviación con disposiciones del Reglamento 7948, puede interpretarse como que hace necesaria la preparación de otro documento ambiental, independientemente de si se cumple o no con parámetros claramente más rigurosos bajo NEPA o SAFETEA-LU. La falta de certeza sobre resultados y potenciales riesgos de litigación en el foro

federal y local son patentes. Particularmente importante es que se perpetúa un manto de incertidumbre innecesario sobre el proceso de análisis ambiental, mediante una DIA, de proyectos de transporte y viales, de costo multimillonario.

SAFETEA-LU establece requisitos de participación pública particularizados a proyectos de transporte con FHWA, más abarcadores que los requeridos por la Ley Núm. 416 y el Reglamento 7948 para acciones o proyectos de cualquier índole. De igual manera, establece mecanismos estructurados de participación gubernamental, mediante la integración de agencias auspiciadoras, coproponentes, participantes y cooperadoras temprano en los procesos de evaluación ambiental de proyectos de transporte o carreteras. Igual ocurre con el énfasis en esfuerzos oportunos para insertar a la ciudadanía contrario a la normativa local, en el examen y discusión de aspectos críticos del desarrollo y revisión ambiental de proyectos de carreteras o transporte, como son la delimitación de ámbito (scoping), formulación de propósito y necesidad y esbozo de alternativas, antes de prepararse una DIA. Es evidente que los procedimientos bajo NEPA y SAFETEA-LU aplicables a una DIA del FHWA como agencia proponente, proveen mayor participación pública y transparencia que los procedimientos aplicables bajo la Ley Núm. 416.

Los mecanismos de participación gubernamental en procesos bajo SAFETEA-LU y bajo la Ley Núm. 416 son conceptualmente idénticos: los mismos actores institucionales estatales, a saber, las agencias locales y municipios con interés o inherencia jurisdiccional específica en un proyecto de transporte. Agencias como el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales (DRNA), la JCA y la OGPe, al igual que los municipios que podrían estar en la ruta de un proyecto vial, o podrían verse afectados por el mismo, van a ser invitadas por DOT o el FHWA, según provisto por SAFETEA-LU, a participar ya sea como agencias cooperadoras o participantes, en el proceso de evaluación ambiental. La Ley Núm. 416, por medio del proceso de circulación de la DIA y el requisito que la agencia proponente consulte y obtenga la opinión que sobre la acción a efectuarse o decisión gubernamental a promulgarse tenga cualquier otro organismo gubernamental con jurisdicción o inherencia sobre el impacto ambiental de dicha acción o decisión, persigue la misma finalidad que NEPA y SAFETEA-LU aunque, nuevamente, sin la estructuración más formalizada de los procesos participativos gubernamentales establecidos en la normativa federal. Este hecho, unido al énfasis y estructuración de mayores mecanismos de participación ciudadana, hace que realmente carezca de sentido práctico, amén de los costos y atrasos necesariamente asociados, sujetar la validación plena del proceso NEPA y SAFETEA-LU a su eventual revisión adicional por OGPe para una determinación de si el documento ambiental es adecuado o no. Particularmente cuando, según provee esta medida legislativa, OGPe y la JCA serán siempre agencias cooperadoras en los procesos de análisis ambiental de acciones propuestas o proyectos de transporte o viales en los que el DOT y el FHWA y el DTOP, directamente o por medio de la Autoridad de Carreteras y Transportación, actúen como agencias coproponentes. La presencia de

OGPe y JCA, como agencias cooperadoras en los procesos bajo SAFETEA-LU asegurará que el documento ambiental incorpore todos aquellos requisitos o consideraciones locales pertinentes haciendo innecesaria una certificación adicional de cumplimiento ambiental por el DECA.

Por las razones antes enunciadas, y teniendo presente la particular importancia que revisten los proyectos de infraestructura de transporte para el Puerto Rico de hoy, esta medida enmienda los procesos de estudio ambiental de este tipo de proyecto en la Isla. Las enmiendas persiguen tomar ventaja plena de la visión del Gobierno Federal incorporada en NEPA, hacia la mayor eficiencia y reducción en atrasos innecesarios, mediante la coordinación y cooperación entre agencias estatales y federales, pero en específico, según promovido por SAFETEA-LU y MAP-21, en proyectos de transporte, con sus inherentes elementos de mayor participación ciudadana y superior estructuración de roles gubernamentales en comparación a los procesos hoy vigente bajo la Ley Núm. 416.

Esta Asamblea Legislativa considera esta medida legislativa como una de carácter crítico, cuya meta es incrementar la competitividad global de Puerto Rico. Persigue reducir atrasos innecesarios en proyectos dirigidos a mejorar las vías de transporte existentes o construir otras, pero sin menoscabo de los procesos de análisis ambiental y participación ciudadana, vigentes en Puerto Rico desde la aprobación de nuestra primera “Ley de Política Pública Ambiental”, hace ya más de cuarenta y cinco (45) años.

DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

Artículo 1.-Se enmienda el Artículo 4 de la Ley 416-2004, según enmendada, conocida como la “Ley sobre Política Pública Ambiental”, para que lea como sigue:

“Artículo 4.-Deberes y responsabilidades del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

A. ...

...

C. La Oficina de Gerencia de Permisos fungirá como agencia proponente, y como organismo con inherencia o reconocido peritaje, en relación a cualquier acción que requiera cumplimiento con las disposiciones de este Artículo. Cualquier recomendación requerida a entidades gubernamentales con relación al documento ambiental será provisto por los Gerentes de Permisos de la Oficina de Gerencia y por el Director de la División de Cumplimiento Ambiental, excepto por los requeridos a los

municipios, la Junta de Calidad Ambiental y la Junta de Planificación, según aplique, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. A los fines de este Artículo, la Junta de Calidad Ambiental establecerá mediante reglamento, el procedimiento que regirá la preparación, evaluación y trámite de documentos ambientales. El reglamento arriba descrito será preparado, aprobado y adoptado por la Junta de Calidad Ambiental, luego de considerar los comentarios de la Junta de Planificación. La determinación del cumplimiento ambiental se considerará como una decisión revisable de carácter final e independiente de la determinación final del permiso solicitado. En aquellos casos en que la determinación de cumplimiento ambiental solicitada por la Oficina de Gerencia de Permisos no esté relacionada a los permisos que expide la misma al amparo de sus disposiciones o cualquier otra acción cubierta por la ley, la determinación de la Oficina de Gerencia de Permisos sobre este particular no tendrá carácter final y la misma será un componente de la determinación final del departamento, agencia, municipio, corporación e instrumentalidad pública del Gobierno de Puerto Rico o subdivisión política, según aplique, sobre la acción propuesta y revisable junto con dicha determinación final.

La Junta de Calidad Ambiental y la Oficina de Gerencia de Permisos fungirán como agencias cooperadoras (cooperating agency), según provisto en la Sección 6002 del "Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users" (SAFETEA-LU), (Pub. L. 109-59) (2005) (23 U.S.C. sec. 139), según enmendada, para todo proyecto de carreteras, puentes, autopistas u otras "facilidades de tránsito y transportación", según definidos en el Artículo 3 de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, en los cuales el Departamento de Transportación y Obras Públicas, o cualesquiera de sus instrumentalidades o dependencias sean, conjuntamente con el Departamento de Transportación Federal o cualesquiera de sus instrumentalidades o dependencias, agencias co-proponentes (co-lead agencies) en la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental u otro documento ambiental bajo el "National Environmental Policy Act of 1969" (NEPA), (Pub. L. 91-190), (42 U.S.C. secs. 4321-4370f), según enmendada, y la Sección 6002 del "Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users" (SAFETEA-LU), (Pub. L. 109-59) (2005), (23 U.S.C. sec. 139), según enmendada. Cualquier otra agencia, municipio o instrumentalidad del Estado Libre Asociado, que tenga interés o inherencia en el proyecto propuesto, incluyendo aquellas agencias designadas como entidades gubernamentales concernidas según la Ley 161-2009, tienen que participar del proceso de evaluación ambiental como agencias participantes o agencias cooperadoras y proveer sus

comentarios y recomendaciones por escrito, de conformidad con lo establecido en la SAFETEA-LU, Sección 6002, inciso (d).

En aquellos casos en que la Junta de Calidad Ambiental es la única agencia con jurisdicción sobre la acción propuesta, no será necesario obtener una determinación de la División de Evaluación de Cumplimiento Ambiental de la Oficina de Gerencia de Permisos a los efectos de este Artículo.

En aquellos casos en que el Departamento de Transportación y Obras Públicas o cualesquiera de sus instrumentalidades o dependencias, conjuntamente con el Departamento de Transportación Federal, o cualesquiera de sus instrumentalidades y dependencias, sean agencias coproponentes (co-lead agencies) en la preparación de una Declaración de Impacto Ambiental u otro documento ambiental bajo la Sección 102 (C) del "National Environmental Policy Act of 1969" (NEPA), (Pub. L. 91-190), (42 U.S.C. secs. 4321-4370h, 4332(C)), según enmendada, y la Sección 6002 del "Safe, Accountable, Flexible, Efficient Transportation Equity Act: A Legacy for Users" (SAFETEA-LU), (Pub. L. 109-59) (2005), (23 U.S.C. sec. 139), según enmendada, para un proyecto de carreteras, puentes, autopistas u otras "facilidades de tránsito y transportación", según definidas en el Artículo 3 de la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada, no será necesario obtener una determinación de la División de Evaluación de Cumplimiento Ambiental de la Oficina de Gerencia de Permisos, a los efectos de esta Sección. En estos casos, una vez la decisión tomada por la agencia, según el Registro de Decisión (Record of Decision o ROD), se notifique en el Registro Federal (Federal Register), la declaración de impacto ambiental u otro documento ambiental aprobado a tenor con la Sección 102 (C) del "National Environmental Policy Act of 1969" (NEPA), (Pub. L.91-190) (42 U.S.C.) SEC. 4332 (C)), se entenderá suficiente, a los fines del Artículo 4 del Título I de la Ley Núm. 416-2004, según enmendada. El Director de OGPe certificará el cumplimiento o notificará incumplimiento con la Ley de Política Pública Ambiental, Ley 416, antes mencionada, para lo cual tendrá un término jurisdiccional de quince (15) días luego de notificado el Récord de Decisión (Record of Decision).

La determinación de la Oficina de Gerencia de Permisos sólo podrá ser revisada, ante el Tribunal de Primera Instancia, en un término jurisdiccional de quince (15) días, mediante un "juicio de novo". Las determinaciones de la agencia solo podrán ser revocadas en aquellas instancias donde la parte promovente demuestre error de derecho, fraude o craso abuso de discreción. En este caso, el Tribunal de Primera Instancia

ordenará que se comience el proceso de evaluación ambiental bajo las disposiciones de la Ley 416-2004, para llegar a una determinación final de cumplimiento. Nada impedirá que los análisis, trabajos, investigaciones y demás información generada en el proceso iniciado bajo las disposiciones de la NEPA puedan utilizarse en el proceso local. En este caso, los documentos ambientales tendrán que ser redactados en inglés y en español, y proveer traducción simultánea durante las vistas, para facilitar la participación pública local.

D. ...”.

Artículo 3.-Separabilidad

Si cualquier cláusula, párrafo, artículo o parte de esta Ley fuere declarada inconstitucional por un tribunal competente, la sentencia dictada a esos efectos no afectará ni invalidará sus demás disposiciones. El efecto de dicha sentencia quedará limitado a la cláusula, párrafo, artículo, inciso o parte de esta Ley que hubiere sido declarada inconstitucional.

Artículo 4.-Vigencia

Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.