

GOBIERNO DE PUERTO RICO

18^{va.} Asamblea
Legislativa

6^{ta.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. C. del S. 405

27 de agosto de 2019

Presentada por el señor *Vargas Vidot (Por Petición)*

Referida a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura

RESOLUCIÓN CONJUNTA

Para ordenar la creación del Comité Interagencial para la construcción de la Ruta Histórica, adscrito al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), a los fines de proponer la construcción de un sistema de transporte público de tren ligero, que será conocido como "Ruta Histórica", como extensión del Tren Urbano, comenzando en su parada de Sagrado Corazón y culminando en el Terminal Covadonga en el Viejo San Juan, a los fines de conectar la Isleta de San Juan con la Isla Grande de modo que se reduzca el tráfico y la contaminación; se aumente el valor de la propiedad en áreas cercanas a las estaciones del tren ligero; se fomente el turismo y se reduzca el uso de vehículos emisores de gases invernaderos; se cree un método de transporte más seguro que estos vehículos; se propicie el uso del Tren Urbano; establecer la composición del comité, sus facultades y deberes; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

A finales del Siglo XIX, cuando Puerto Rico aún se encontraba bajo dominio español, comenzó la construcción del primer ferrocarril. Para el Siglo XX, Puerto Rico contaba con un sistema de ferrocarril extenso, que rodeaba la isla entera y era utilizado para el transporte tanto de pasajeros como de carga. Como consecuencia de varios factores, entre ellos la industrialización rápida de la Isla, y ante un aumento en el uso de automóviles personales, el ferrocarril cesó operaciones.

En el año 1967, surgen propuestas para la construcción de un sistema de metro; y en 1989, el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) oficializa una propuesta para tal esfuerzo. Asimismo, la Administración Federal de Tránsito de los Estados Unidos aprueba el financiamiento del proyecto, que se conocería como “Tren Urbano”.

Entre el 1996 y 1997, se otorgaron siete (7) contratos para el diseño y construcción de diferentes segmentos del Tren. En agosto de 1996, la compañía alemana Siemens AG recibió un contrato para la construcción de la vía, el material rodante y la operación del tren por los siguientes cinco (5) años.

La construcción del Tren comenzó a finales de la década noventa. Desafortunadamente, se encontró con muchos atrasos como resultado de investigaciones sobre el posible mal manejo de fondos y desacuerdos entre el gobierno y las empresas contratadas para su construcción. Además, el proyecto terminó excediendo el presupuesto esperado por un treinta y seis por ciento (36%), costando unos 2,228 mil millones de dólares.

No obstante, el Tren Urbano se inauguró el 19 de diciembre de 2004. Según datos del año 2008, la cantidad promedio de pasajeros diarios rondaba los 36,500, muy por debajo de las proyecciones de 82,000 pasajeros para el año de su apertura y de 113,000 pasajeros para el 2010.

Entre las razones que se han dado por el poco fruto de este proyecto está el hecho que no atraviesa otros municipios y sectores de importancia, tales como Carolina, Trujillo Alto, el Viejo San Juan, el aeropuerto Luis Muñoz Marín, entre otros. Su pobre integración con los sistemas de guagua de la AMA, las cuales no tienen horario fijo, es otra posible explicación. Además, las estaciones del Tren se encuentran en condiciones decrepitas, con problemas tales como filtración de agua y crecimiento de hongos.

Durante el proceso de pre-construcción del Tren Urbano, se planificó la eventual construcción de extensiones hacia el Municipio de Carolina – para la cual se construyó

un túnel aún existente de unos 136 pies de largo—y hacia el sector Minillas, en Santurce. Sin embargo, en el 2012, el gobierno anunció que no tenían planes para expandir el Tren Urbano en un futuro.

En julio de 2010, el alcalde del Municipio de San Juan, presentó su plan del “Walkable City”, mediante el cual pretendía transformar la Isleta de San Juan en una ciudad peatonal con una infraestructura fuerte y en un motor económico para San Juan. El primer objetivo de este plan era la construcción de un sistema de transportación que consistiría de un tren ligero, SATOUR, a ser construido en dos fases, conectando el Terminal del Viejo San Juan con la entrada a la Isleta en la primera fase, y en la segunda, conectando la Isleta con la parada Sagrado Corazón del Tren Urbano. Este tren ligero también hubiese conectado los distritos de Miramar, Santurce y el Distrito de Convenciones.

Se estimó que la construcción del tren ligero ascendería a unos 360 millones de dólares, una cantidad baja en comparación con los 2.2 mil millones utilizados en el Tren Urbano. Entre los efectos que hubiese tenido la construcción de este tren se destaca el aumento en la población del Viejo San Juan (de unos 8,000 habitantes a casi 25,000), la creación de unos 14,100 empleos (3,600 directos y 10,500 indirectos) durante su construcción, y 460 tras su culminación, y contaría con 28,700 usuarios diarios y 8.5 millones de usuarios anuales, propiciándole al Tren Urbano unos 5,000 usuarios diarios adicionales.

Sin embargo, el proyecto parece haber quedado en el pasado, a pesar de que en el año 2013 se dio un foro público sobre el Tren SATOUR.

En 53 países alrededor del mundo existen sistemas de tren ligero que transportan unas 45 millones de personas en 388 ciudades. Estos sistemas son seis veces más seguros que el transporte vehicular y pueden continuar operando en condiciones climatológicas adversas. Son, además, eco amigables, ya que consumen siete veces menos energía por pasajero que los carros, y no producen emisiones a nivel de carretera

por el hecho que son eléctricos; junto a eso, fomentan la reducción en el uso de carros, los cuales son emisores de gases invernadero.

En cuanto a este último punto, para el 2010, Puerto Rico era uno de los países con más carros por habitantes, con unos 635 automóviles por cada 1,000 habitantes, superado solamente por once países. Para el año fiscal 2009-2010, el Municipio de San Juan contaba con unos 224,147 automóviles privados y unos 395,326 habitantes, lo que significa unos 567 automóviles por 1,000 habitantes. Estos datos representan una realidad preocupante sobre la abundancia de vehículos que aportan tanto a la congestión junto a la emisión de gases invernadero. Un sistema de tren ligero podría aliviar ambos problemas.

La construcción de estaciones de trenes ligeros en la cercanía de las propiedades inmuebles aumenta el valor de esta. Además, permiten que personas lleguen a áreas lejanas desde sus hogares donde podrían consumir o trabajar en negocios normalmente inaccesibles para ellas. Un tren ligero también podría servirle a los turistas como un punto de acceso al famoso Viejo San Juan, un destino turístico indispensable para Puerto Rico. Ciertamente, el turismo es un elemento importante en la economía puertorriqueña, ya que, en el 2016, este contribuyó un 7.1% al Producto Interno Bruto (PIB) de la Isla.

Ciertamente, ante la situación fiscal del país, el Gobierno de Puerto Rico deber ser prudente. Sin embargo, aun cuando la construcción de un tren liviano podría ser percibido como muy costosa, la inversión pronosticada para el SATOUR del “Walkable City” mencionado anteriormente fue de unos 360 millones de dólares, un dieciséis por ciento (16%) comparado a la inversión total del Tren Urbano. Además, como se detalló, la construcción de un tren ligero tendría varios beneficios económicos y sociales, los cuales podrían potencialmente compensar con creces la inversión necesaria.

Así las cosas, esta Asamblea Legislativa entiende meritorio ordenar la creación del Comité Interagencial para la construcción de la Ruta Histórica, adscrito al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), con el fin de proponer la

construcción de un sistema de transporte público de tren ligero, que será conocido como “Ruta Histórica”, como extensión al Tren Urbano, comenzando en su parada de Sagrado Corazón y culminando en el Terminal Covadonga en el Viejo San Juan, a los fines de conectar la Isleta de San Juan con la Isla Grande de modo que se reduzca el tráfico y la contaminación; aumente el valor de propiedad en áreas cercanas a las estaciones de este tren ligero; se fomente el turismo y reduzca el uso de vehículos emisores de gases invernaderos, se cree un método de transporte más seguro que estos vehículos y se propicie el uso del Tren Urbano.

RESUÉLVASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.-Se ordena la creación el Comité Interagencial para la construcción de la
2 Ruta Histórica, adscrito al Departamento de Transportación y Obras Públicas
3 (DTOP), con el fin de proponer la construcción de un sistema de transporte público
4 de tren ligero, que será conocido como “Ruta Histórica”, como extensión al Tren
5 Urbano, comenzando en su parada de Sagrado Corazón y culminando en el
6 Terminal Covadonga en el Viejo San Juan, a los fines de conectar la Isleta de San Juan
7 con la Isla Grande de modo que se reduzca el tráfico y la contaminación; se aumente
8 el valor de propiedad en áreas cercanas a las estaciones de este tren ligero; se
9 fomente el turismo y se reduzca el uso de vehículos emisores de gases invernaderos;
10 se cree un método de transporte más seguro que estos vehículos; y se propicie el uso
11 del Tren Urbano.

12 Este comité dejará de existir tan pronto someta su informa ante el Gobernador y
13 la Asamblea Legislativa, según dispuesto en la Sección 3.

14 Sección 2.- El Comité estará compuesto por los siguientes miembros o sus
15 representantes designados:

- 1 (a) Un(a) representante de la Escuela de Arquitectura de Universidad de
2 Puerto Rico, Recinto de Río Piedras;
- 3 (b) Un(a) representante de la Escuela de Planificación de la Universidad de
4 Puerto Rico, Recinto de Río Piedras;
- 5 (c) Un(a) representante del Colegio de Ingeniería de la Universidad de Puerto
6 Rico, Recinto de Mayagüez;
- 7 (d) Un(a) representante de la Universidad Politécnica de Puerto Rico;
- 8 (e) Un(a) representante del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto
9 Rico;
- 10 (f) El Director Ejecutivo del Instituto de Cultura Puertorriqueña;
- 11 (g) El Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas
12 (DTOP);
- 13 (h) La Alcaldesa del Municipio Autónomo de San Juan;
- 14 (i) La Directora Ejecutiva de la Compañía de Turismo de Puerto Rico;
- 15 (j) El Director Ejecutivo de la Autoridad de Transporte Integrado de Puerto
16 Rico;
- 17 (k) Un(a) representante de los comerciantes de Santurce, Miramar y el Viejo
18 San Juan, totalizando tres (3), los cuales serán nombrados por la Alcaldesa
19 del Municipio de San Juan; y
- 20 (l) Un(a) representante de los residentes de Santurce, Miramar y el Viejo San
21 Juan, totalizando tres (3), los cuales serán nombrados por la Alcaldesa del
22 Municipio de San Juan.

1 Los miembros del Comité que representen el sector gubernamental servirán ex-
2 officio, los restantes miembros no recibirán remuneración, compensación o
3 reembolso por el desempeño de sus funciones.

4 El Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) o su
5 representante designado presidirá el Comité.

6 El Comité se establecerá dentro de los sesenta (60) días, a partir de la fecha de
7 aprobación de esta Resolución Conjunta. Se reunirá, por lo menos, mensualmente,
8 disponiéndose que el Presidente podrá convocar a otras reuniones, previo
9 notificación adecuada.

10 Dos terceras partes (2/3) de sus miembros constituirán quórum y cualquier
11 determinación se adoptará con el voto afirmativo de la mayoría de los miembros
12 presentes del Comité.

13 El Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) proveerá al Comité
14 el apoyo y recursos administrativos, así como, cualesquiera otro necesario para el
15 cumplimiento de esta Ley.

16 Sección 3.- El Comité rendirá al Gobernador de Puerto Rico y a la Asamblea
17 Legislativa, un Informe sobre la propuesta de construir un sistema de transporte
18 público de tren ligero, que será conocido como "Ruta Histórica", como extensión del
19 Tren Urbano, comenzando en su parada de Sagrado Corazón y culminando en el
20 Terminal Covadonga en el Viejo San Juan.

21 El informe a rendirse deberá incluir, sin que se entienda como limitación, lo
22 siguiente:

- 1 (a) Evaluar la viabilidad del tren ligero como extensión al Tren Urbano,
2 comenzando en su parada de Sagrado Corazón y culminando en el
3 Terminal Covadonga en el Viejo San Juan;
- 4 (b) Evaluar las posibles estaciones de esta nueva ruta, que deberá incluir al
5 menos una (1) estación en Santurce, Miramar y el Distrito de
6 Convenciones, y entre dos (2) a tres (3) estaciones en la Isleta de San Juan;
- 7 (c) Identificar fondos estatales, federales o privados para su construcción; y
- 8 (d) Presentar, al menos, tres (3) propuestas de modelos finales para su
9 construcción.

10 El Comité podrá, a su vez, crear comités ad-hoc compuestos por expertos en el
11 desarrollo de trenes ligeros implementados en otros países o jurisdicciones de los
12 Estados Unidos.

13 El Comité rendirá su Informe ante la Asamblea Legislativa y el Gobernador de
14 Puerto Rico no más tarde de doce (12) meses contados a partir de la primera reunión
15 celebrada por el Comité.

16 Sección 4.- Esta Resolución Conjunta entrará en vigor inmediatamente luego de
17 su aprobación y estará vigente hasta que el Comité rinda su informe a la Asamblea
18 Legislativa y al Gobernador de Puerto Rico, según dispuesto en la Sección 3.