

**SENADO DE PUERTO RICO**

**P. del S. 342**

22 de febrero de 2017

Presentado por el señor *Pereira Castillo*

*Referido a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura*

**LEY**

Para crear “Ley para la Potencialización y Transformación del Transporte Colectivo en Puerto Rico”, crear la Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano Peatonal y establecer la Oficina de Análisis, Transportación y Estadísticas, ambas adscritas a la Autoridad de Transporte Integrado; forjar el Programa de Mercadeo de Estaciones del Tren y Plan Turístico; el Programa de Carretas y Kioscos; y el Programa de Alquiler Temporero a ser manejados por la Autoridad de Transporte Integrado en colaboración con otras agencias e instituciones; facilitar la contratación de servicios profesionales de Bienes Raíces; y ordenar la preparación del Plan de Designación de Carriles Exclusivos; y para otros fines relacionados.

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

Desde la década de 1960, nuestro pueblo ha centrado su forma de transportación diaria en el automóvil privado. Tal política es contraria a la seguida por la gran mayoría de los países del mundo que propician la transportación pública como una prioridad para generar beneficios sociales en aspectos como: uso de la tierra, contaminación, congestión vehicular, economía, calidad de vida, entre otros. Un ejemplo significativo es la Ciudad de Nueva York, con alrededor de 8.2 millones de habitantes, que cuenta con un sistema de metros que le permite movilizar sobre 5.6 millones de personas diarias, con un promedio de 8,279 viajes, recorre 660 millas y funciona las 24 horas del día. El mismo ha estado en funcionamiento desde principios del siglo pasado y ha sido una de las formas más efectivas de movilidad para sus residentes y visitantes.

En el caso de Puerto Rico, que es una isla de aproximadamente 100 x 35 millas<sup>2</sup>, se hace imprescindible reenfocar la visión estrecha del uso del automóvil privado como medio primario de transportación. Es fundamental promover la visión de que, sólo impulsando una movilidad

sostenible a través de una política pública que favorezca al peatón, los modos de transporte alternativos al automóvil y el uso de los sistemas de transporte colectivo que provean accesibilidad a los distintos usos de suelo deseados y necesarios, se garantizará una ciudad ordenada, accesible, caminable y con mayor calidad de vida para todos sus ciudadanos. Para establecer una agenda de movilidad sostenible en Puerto Rico, debemos plantear la necesidad de tratar la movilidad como un derecho fundamental de todas y todos los ciudadanos. El transporte colectivo debe servir como punta de lanza para incentivar un sistema verdaderamente sostenible, eficiente y justo. En zonas urbanizadas del país contamos con disponibilidad de infraestructura vial y, con ello, existe un potencial fértil y una gran oportunidad para redirigir los patrones de nuestra población de un uso casi exclusivo del auto privado a una mayor participación del transporte colectivo.

Actualmente el Área Metropolitana de San Juan cuenta con la infraestructura del Tren Urbano y distintos sistemas de autobuses con alcance regional, que sirven a poblaciones de diversos municipios, con edades, capacidades económicas y destinos variados. Aun existiendo estos servicios en sectores de nuestro país, los puertorriqueños mantenemos el automóvil como medio principal de transporte. Los datos del Censo de 2014 sobre movilidad hacia los lugares de trabajo, indican que el 89% de las personas en Puerto Rico viajan en auto privado al trabajo, el 3% utiliza el transporte colectivo y el 8% restante llegan caminando, trabajan desde sus hogares o utilizan otros modos como taxi, motocicletas y bicicletas. Estos datos nos revelan una cruda realidad donde la inmensa mayoría, equivalente a 9 de cada 10 trabajadores puertorriqueños, utilizan únicamente el automóvil privado como medio de transporte hacia el empleo.

Las tendencias y patrones de movilidad antes descritas repercuten en una serie de externalidades negativas, entre ellas: la congestión vehicular, la contaminación del aire, las emisiones de gases de efecto invernadero, baja en productividad, costos en salud (tanto por la contaminación como por la falta de actividad o sedentarismo), además de representar un alto costo de oportunidad para todos los puertorriqueños que ven sus recursos económicos, tiempo y productividad comprometidos a este único medio “el automóvil”. Según el informe sometido por el Departamento de Transportación y Obras Públicas “*Puerto Rico 2040 Islandwide Long Range Transportation Plan*”, el sector de transporte es responsable por el 29% de todas las emisiones de gases de efecto invernadero. Igualmente la Agencia de Protección Ambiental de Estados Unidos, conocida por sus siglas EPA, reporta que el dueño de automóvil promedio genera 4.8 millones de toneladas métricas de dióxido de carbono cada año por conducir. Por otro lado, el Instituto de Transportación de Texas (TTI), realizó un estudio donde estimó el costo de congestión en San

Juan para el año 2011 en alrededor de mil millones de dólares, habiendo aumentado de 514 millones en el año 2000. Esto se traduce en un costo promedio de congestión en horas pico por conductor en el área de San Juan de \$625 dólares al año y representa un consumo de combustible en exceso (por congestión en horas pico) de 24 millones de galones anuales para el área de San Juan. Por otro lado, un informe publicado por la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD, por sus siglas en inglés) indica que:

*"El transporte, en general, consume el 50% de los combustibles fósiles de todo el mundo, y se proyecta que aumentará un 1.4% por año hasta 2035. La demanda de combustible por parte de todos los sistemas de transporte aumentará en un 70% hacia 2040, impulsado por el crecimiento económico de las naciones en desarrollo. El transporte es responsable del 13% de las emisiones de gases contaminantes"*

Es imprescindible crear un ambiente en el que el peatón tenga su lugar designado, seguro y accesible. Para alcanzar una ciudad participativa y democrática se necesitan espacios urbanos donde los ciudadanos puedan recrearse, descansar, hablar, reunirse y vivir. Actualmente, ambiente periférico de las estaciones representa un panorama hostil para los transeúntes donde se limita la posibilidad de caminar la ciudad, por lo que resulta dificultosa la tarea principal por la cual se construyó el Tren Urbano.

Los patrones de movilidad de los puertorriqueños propician a que los sistemas de transportación colectiva se encuentren sub-utilizados y el costo de mantenerlos sea muy elevado con respecto a su rendimiento. La tabla a continuación esboza aspectos relacionados al costo de la transportación pública, empleados, personas movilizadas en Puerto Rico, entre otros.

<b>Categoría</b>	<b>Total</b>	<b>AMA</b>	<b>ATI</b>	<b>ATM</b>
Presupuesto	\$214,464,000.00	\$68,004,000.00	\$99,944,000.00	\$46,516,000.00
Recursos Humanos/ Sept /14	2,202	883	1,108	211
Nómina	\$114,064,000.00	\$47,202,000.00	\$54,737,000.00	\$12,125,000.00
%	53.19	69.41	54.77	26.07
Salario Anual X Empleado	\$51,800.18	\$53,456.40	\$49,401.62	\$57,464.45
Pasajeros Transportados	20,026,164	9,315,461	9,003,327	1,707,376
Carga FVP	304,470			304,470
Ingreso Generado Pasajeros	\$18,007,355.60	\$5,589,276.60	\$9,003,327.00	\$3,414,752.00
% Ingresos Pasajeros	8.40	8.22	9.01	7.34

Fuentes: Oficina de Gerencia y Presupuesto, Año 2014-15 ; Informe a la Legislatura sobre las Operaciones de Transporte Colectivo, ATI, 2014

Es de notar que para el año 2014-15, el país invertía \$214.5 millones en los diferentes sistemas de transportación colectiva (AMA, Tren Urbano y Transporte Marítimo); con 2,202 empleados[1], cuya nómina alcanza los \$114.1 millones. Los usuarios transportados alcanzan los 20 millones y le generan a los sistemas de transportación \$18 millones en ingresos, equivalente al 8.5% del total gastado. Una inversión tan significativa debe propiciar una política pública que maximice el uso del transporte colectivo, que incentive el movimiento peatonal y que realce la ciudad.

Ante esta realidad, resulta imperativo que en Puerto Rico tomemos un rol protagónico en adelantar la movilidad urbana sostenible:

1. Promoviendo la educación a la población sobre los beneficios y posibilidades de los sistemas de transporte colectivos, el transitar a pie (ser peatón) y otros modos de transporte alternativos al automóvil privado, como el uso de la bicicleta. De igual manera, proveer educación a la población sobre la insostenibilidad de los patrones de movilidad del Puerto Rico de hoy, tanto en aspectos económicos como sociales y ambientales.
2. Impulsando y potencializando los servicios y ofrecimientos de los sistemas de transporte colectivos, tanto públicos como privados, que actualmente existen en Puerto Rico.
3. Coordinando los esfuerzos individuales de distintas agencias, corporaciones públicas, departamentos, oficinas, portadores, organizaciones con y sin fines de lucro y municipios, de manera que se complementen y se nutran mutuamente.
4. Fomentando la integración multimodal.
5. Priorizando los asuntos de movilidad sostenible en zonas urbanas con amplio potencial.
6. Creando alternativas económicas que propicien el uso del transporte colectivo.

Todas estas medidas deben estar enfocadas en el bienestar de los puertorriqueños y basadas en los principios rectores de la sostenibilidad.

El propósito de esta ley es mejorar el sistema de transporte colectivo masificando su uso y haciendo cambios incrementales para que funcione de forma correcta, dinámica y eficiente. Se busca asistir a la Autoridad del Transporte Integrado (en adelante ATI) a cumplir cabalmente con sus funciones y deberes. De la misma forma busca asegurar los pasos necesarios para hacer que

los medios de transporte colectivo tomen importancia en los intereses del Estado. El modelo actual unimodal que favorece el uso del automóvil como instrumento de movilidad no es sostenible y no va de acuerdo con la visión del Estado para el país. Se busca transformar el espacio peatonal el cual funciona como vínculo entre la red de transporte y los distintos modos de transportación. Para impulsar el transporte colectivo se tiene que fortalecer y asegurar la peatonabilidad. Se busca potencializar la efectividad de los modos de transporte colectivo existente a través de cambios e intervenciones incrementales. Es la intención legislativa también lograr un cambio en la cultura del carro de Puerto Rico, revertir los patrones de uso del automóvil privado y reducir las externalidades negativas que esto produce en el ambiente, el bienestar, la ciudad y el desarrollo económico.

### **DECRÉTASE POR LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE PUERTO RICO:**

1           Artículo 1.- Título

2           Esta Ley se conocerá y podrá ser citada como la “Ley para la Potencialización y  
3 Transformación del Transporte Colectivo en Puerto Rico”.

4           Artículo 2.- Términos y Definiciones

5           (a)Asociación de Gestión de Transporte - Acuerdos que se generarán entre la Autoridad de  
6 Transporte Integrado y un grupo determinado de empresas, comunidades, juntas  
7 comunitarias, organizaciones sin fines de lucro, universidades y agencias  
8 gubernamentales entre otros, según un área geográfica delimitada por la Autoridad.  
9 Estas asociaciones permiten la negociación de forma tal que se puedan establecer  
10 parámetros y medidas para fomentar el uso del transporte colectivo de manera que se  
11 ajusten a las necesidades y características de los empleados o del grupo específico que se  
12 ha asociado.

13           (b) Autobús de Servicio de Traslado-Vehículos privados, autorizados por la Autoridad de  
14 Transporte Integrado que servirán únicamente a usuarios cuyas agencias o empresas  
15 formen parte de una Asociación de Gestión de Transporte con la Autoridad, mediante  
16 contrato.

- 1 (c) Autoridad de Carreteras - Significa la Autoridad de Carreteras y Transportación, creada  
2 por la Ley Núm. 74 de 23 de junio de 1965, según enmendada.
- 3 (d) ATI: Se refiere a la Autoridad de Transporte Integrado creada bajo la Ley Núm. 123 de  
4 3 de agosto de 2014, según enmendada.
- 5 (e) ATM- Significa la Autoridad de Transporte Marítimo de Puerto Rico y las Islas  
6 Municipio, creada por la Ley 1-2000, según enmendada.
- 7 (f) AMA- Significa la Autoridad Metropolitana de Autobuses, creada por la Ley Núm. 5 de  
8 11 de mayo de 1959, según enmendada.
- 9 (g) Carril Exclusivo - Significa aquel carril definido por el Secretario del Departamento de  
10 Transportación y Obras Públicas en acuerdos con el Director Ejecutivo de la Autoridad  
11 de Transporte Integrado, para ser transitado con exclusividad por los vehículos de  
12 Transportación Colectiva y otros vehículos designados mediante reglamento y  
13 autorizados por la Autoridad de Transporte Integrado, ya sea en dirección contraria al  
14 tránsito existente o en la misma dirección, según sea determinado por dichas agencias.
- 15 (h) Compañía de Turismo - Significa Compañía de Turismo de Puerto Rico, creada por  
16 virtud de la Ley Núm. 10 de 18 de junio de 1970, según enmendada.
- 17 (i) Corredor de Bienes Raíces- Significará la persona natural que, posee una licencia para  
18 ejercer dicha profesión de conformidad con la Ley Núm. 10 del 26 de abril de 1994,  
19 según enmendada.
- 20 (j) DTOP - Significa el Departamento de Transportación y Obras Públicas creado mediante  
21 la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, Artículo IV, Sección 6; la  
22 Ley Núm. 6 del 24 de julio de 1952 y el Plan de Reorganización Núm. 6 de 1997.

- 1 (k) Espacios de Concesión: Locales comerciales dentro de las Facilidades de Transporte  
2 Colectivo del Tren Urbano que están designados para el arrendamiento.
- 3 (l) Espacio Público. Área pública que ordena y comunica los distintos usos, privados y  
4 públicos del territorio y que provee libre acceso a las diversas propiedades y ciudadanos.  
5 Incluye, pero no se limita a: vías, plazas, paseos, aceras, entre otros.
- 6 (m) Facilidades de Transportación Colectiva - Significa cualquier propiedad inmueble o  
7 mueble, tangible o intangible que la Autoridad posea, explote, administre, opere,  
8 controle o use, que sean necesarias o convenientes para prestar servicios de  
9 Transportación Colectiva en Puerto Rico, según definido en la Ley Núm. 123 de 3 de  
10 agosto de 2014.
- 11 (n) Forestación - Siembra planificada de árboles con el propósito de generación de sombras,  
12 conservación o restauración de ecosistemas para el bienestar general de la comunidad.
- 13 (o) Junta - Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano.
- 14 (p) Oficina de Análisis, Transportación y Estadísticas. Oficina especializada, creada bajo  
15 esta Ley, adscrita a la Autoridad de Transporte Integrado, con el propósito de proveer a  
16 la Autoridad el peritaje y herramientas de inteligencia espacial (*spatial analysis*) y  
17 análisis estadísticos necesarios para estudiar, manejar y planificar todo lo concerniente a  
18 la gestión de transporte colectivo.
- 19 (q) Oficina de Regulación de Vehículos Públicos. Oficina encargada de administrar el  
20 Reglamento Sobre Planificación y Regulación de Vehículos Públicos de Menor Cabida  
21 y supervisar todo lo concerniente a la fase operacional de los porteadores públicos.
- 22 (r) Peatonalización. Definición y normativa de corredores y accesos para la movilidad  
23 peatonal en los espacios públicos incluyendo, pero sin limitarse a: aceras, sombras,

1 iluminación, cruces, mobiliario urbano, puentes, rampas, plazas, galerías públicas y  
2 paseos. Requiere de un desarrollo urbano que permita el acceso a transeúntes a través de  
3 infraestructura orientada al desplazamiento a pie.

4 (s) Periferia. Se refiere a aquello que está en los alrededores de los límites de un centro o  
5 punto específico.

6 (t) Plan de Diseño Urbano Peatonal. -Plan que será realizado por la Junta Multisectorial y  
7 que será adoptado por las agencias y/o municipios pertinentes según aplique. El mismo  
8 tiene el propósito de peatonalizar las periferias y áreas de influencia de las estaciones del  
9 tren urbano, además de activar los espacios en desuso. Se tendrá atención especial al  
10 acceso, aceras, sombra, iluminación mobiliario urbano y seguridad.

11 (u) Porteadores Públicos. Operadores que se dedican al transporte de pasajeros en vehículos  
12 públicos de menor cabida, de conformidad a la Ley de Vehículos y Tránsito y con la  
13 autorización vigente de la Oficina de Regulación de Vehículos Públicos.

14 (v) Programa de Carretas y Kioscos – Serie de parámetros, instrucciones y planes para el  
15 alquiler de espacios dentro de las estaciones del Tren Urbano, creando un inventario de  
16 espacios o zonas abiertas y accesibles, donde las carretas y kioscos cumplan con todos  
17 los parámetros de seguridad. Los negocios muebles que se establezcan operarán bajo un  
18 contrato de concesión.

19 (w) Programa de Alquiler Temporero - Serie de parámetros, instrucciones y planes para el  
20 alquiler de espacios de concesión dentro de las Facilidades de Transporte Colectivo del  
21 Tren Urbano que permita periodos de arrendamientos de corto plazo, específicamente  
22 alquiler diario, semanal y mensual.



1 (x) Programa de Mercadeo de Estaciones del Tren y Plan Turístico. Plan de Mercadeo  
2 preparado por la Autoridad de Transporte Integrado en colaboración con la Compañía de  
3 Turismo y los Municipios por donde transcurre el Tren, para promover las estaciones del  
4 Tren Urbano y los atractivos turísticos, culturales, comerciales, naturales y  
5 gubernamentales que se encuentran accesibles por transporte o alrededor de las  
6 estaciones.

7 (y) Zonas de Influencia. Significará aquella área geográfica dentro de un radio de quinientos  
8 (500) metros medidos desde los límites de propiedad de los accesos a estaciones de tren,  
9 terminales de autobuses o estaciones intermodales o multimodales, incluyendo los  
10 terrenos y estructuras situados dentro y fuera del derecho de vía adquirido para dichas  
11 facilidades, así como el espacio aéreo sobre las mismas, dentro de la cual la Autoridad  
12 ejercerá las facultades según la Ley Núm. 123 de 3 de agosto de 2014.

### 13 Artículo 3.- Fines y Propuestas

14 Los Fines de esta Ley son los siguientes:

15 (1) Establecer un Plan para la Designación de Carriles Exclusivos en parte de la ruta utilizada  
16 por la Autoridad Metropolitana de Autobuses y otros vehículos de transporte colectivo.  
17 Siguiendo el fin de que se separe de la red vial a los vehículos de transporte colectivo del  
18 resto del tráfico y éste pueda ser más eficiente en su labor de trasladar pasajeros de forma  
19 rápida, segura y confiable. Incentivando el uso del transporte colectivo por encima del  
20 automóvil privado.

21 (2) Promover las estaciones del Tren Urbano en términos de la oferta de variación de usos,  
22 lugares de interés, servicios y productos que existe dentro de las Facilidades y en la  
23 periferia. Estos esfuerzos se deben hacer en colaboración con la Compañía de Turismo,

1 los negocios que se encuentren dentro y alrededor de las estaciones del Tren Urbano, los  
2 municipios y otros lugares de interés que se identifiquen.

3 (3) Establecer Asociaciones de Gestión de Transporte mediante las cuales se puedan acordar  
4 medidas, incentivos y contratos para aumentar el número de usuarios, reducir los costos  
5 de congestión, establecer pases ilimitados o tarifas especiales, integrar autobuses de  
6 traslado, instaurar medidas de control de estacionamiento, entre otros. Esto entendemos  
7 va a aumentar las personas que usen el transporte colectivo ya que se les facilitarán varios  
8 aspectos del uso del mismo como la frecuencia, precios, costo en tiempo pagando boletos  
9 o haciendo filas, comodidad y conveniencia.

10 (4) Crear alianzas multisectoriales que unan esfuerzos de grupos comunitarios,  
11 organizaciones sin fines de lucro, agencias de gobierno, municipios, corporaciones  
12 públicas, empresas entre otros. Las alianzas estratégicas son clave para lograr revitalizar  
13 los espacios perdidos y darle vida a las periferias del tren, este debe ser un esfuerzo de  
14 todos.

15 (5) Identificar espacios para distintas intervenciones con bajo costo que ayuden a mejorar los  
16 espacios públicos existentes en las periferias de las estaciones del Tren Urbano. Los  
17 espacios pueden ser de naturaleza permanente o temporera. Lo importante es que le den  
18 vida al área y que ésta se vuelva más segura, caminable y sostenible. Modificar la  
19 zonificación cercana al tren y favorecer los usos mixtos.

20 (6) Lograr un ambiente urbano que propicie el que las personas se puedan trasladar de un  
21 lugar a otro caminando. Para que el Tren Urbano funcione, se necesita trabajar en el  
22 diseño peatonal de su periferia. Esto implica un plan para la forestación urbana que

1 provea sombra, luminaria, mejorar las aceras, proveer mobiliario urbano, combinación  
2 usos de suelo y proveer conexiones con áreas de interés.

3 (7) Contratación de servicios profesionales de bienes para promover los espacios de  
4 concesionarios y espacios de Carretas y Kioscos en el Tren Urbano.

#### 5 Artículo 4.- Declaración de Política Pública

6 El Estado Libre Asociado de Puerto Rico, declara como política pública fortalecer el  
7 derecho a la movilidad sostenible de los y las ciudadanas. En este propósito intensificando el uso  
8 del transporte colectivo, priorizando los asuntos de peatonabilidad en las ciudades, reduciendo la  
9 congestión y todas las externalidades negativas resultantes de ella y promoviendo las ciudades  
10 justas, ordenadas, caminables, seguras y responsables con el ambiente. A su vez, fomentando el  
11 desarrollo económico comunitario y sustentable que reconoce los límites del crecimiento y busca  
12 mejorar el bienestar y la calidad de vida de todos los puertorriqueños.

#### 13 Artículo 6.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos, Transporte Colectivo y Diseño 14 Urbano Peatonal – Creación

15 Se crea la Junta como una instrumentalidad del Gobierno del Estado Libre Asociado de  
16 Puerto Rico, adscrita a la ATI, independiente y separada de cualquier otra administración u  
17 organismo creado en dicha Autoridad. Dicha Junta tendrá personalidad legal separada de todo  
18 funcionario de la misma y del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y sus  
19 agencias, corporaciones públicas y subdivisiones políticas.

20 La Junta estará exenta de toda clase de contribuciones, derechos, impuestos, arbitrios, o  
21 cargos, incluyendo los de licencias, impuestos o los que se le impusieran por el Estado Libre  
22 Asociado de Puerto Rico; o cualquier subdivisión política de éste o sus municipios, incluyendo  
23 todas sus operaciones, sus propiedades muebles o inmuebles, capital, ingresos y sobrantes. Se

1 exime, también, a la Junta del pago de toda clase de derechos o impuestos requeridos por ley  
2 para la ejecución de procedimientos judiciales la emisión de certificaciones en las oficinas y  
3 dependencias del Gobierno del Estado Libre Asociado de Puerto Rico y sus subdivisiones  
4 políticas y el otorgamiento e inscripción de documentos públicos en cualquier registro público de  
5 Puerto Rico.

6 Artículo 7.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos, Transporte Colectivo y Diseño  
7 Urbano Peatonal -Propósito

8 La Junta tendrá dos encomiendas principales: Primero, se encargará de identificar  
9 posibles espacios públicos para usos temporeros y permanentes; en conjunto con los ciudadanos  
10 del área y permitir a grupos comunitarios con intención de revitalizar los espacios abandonados  
11 y/o lotes vacíos hacer intervenciones urbanas para su revitalización. Segundo, deberán crear un  
12 plan para la transformación de las periferias del Tren que integre la transportación colectiva en  
13 un espacio de circunferencia de (800) metros lineales partiendo desde cada estación del Tren  
14 Urbano.

15 Artículo 8.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos, Transporte Colectivo y Diseño  
16 Urbano Peatonal- Funciones y Deberes.

17 A los fines de esta ley, la Junta tendrá las siguientes funciones y los siguientes poderes:

- 18 (1) Identificar espacios abandonados y terrenos vacíos para transformación en espacios  
19 públicos temporeros.
- 20 (2) Empoderar a las comunidades y trabajar en conjunto con estas en el diseño y  
21 conceptualización de espacios públicos.
- 22 (3) Asistir a las comunidades en la transformación de los posibles espacios públicos  
23 temporeros identificados según se establezca el acuerdo.

- 1 (4) Hacer alianzas estratégicas con distintos actores de interés que se quieran integrar en el  
2 proyecto como juntas de comunidad, organizaciones sin fines de lucro, universidades, y  
3 asociación de comerciantes, entre otros.
- 4 (5) Analizar los Planes y Reglamentos vigentes para las Zonas de Influencia del Tren  
5 Urbano.
- 6 (6) Crear e implantar Plan de Diseño Urbano Peatonal que incluya variables de sombra,  
7 iluminación, aceras, mobiliario urbano y accesibilidad a personas con impedimentos. Este  
8 Plan debe integrarse efectivamente con el Plan de Designación de Carriles Exclusivos. El  
9 mismo deberá estar sometido su versión final a no más tardar de (18) meses de la  
10 creación y constitución de la Junta. Una vez entregado el Plan, el mismo deberá ser  
11 implantado al cabo de (36) meses a partir de la fecha en que fue sometido. Se debe  
12 asegurar la integración con el Plan de Designación de Carriles Exclusivos.
- 13 (7) Asegurar la peatonalización en aquella área geográfica dentro de un radio de (800 metros)  
14 medidos desde los límites de propiedad de los accesos del Tren Urbano.
- 15 (8) Apoyo técnico en la elaboración y redacción de propuestas federales en conjunto con  
16 municipios y agencias de gobierno pertinentes para conseguir fondos.
- 17 (9) Realizar todos los actos necesarios y convenientes para llevar a cabo los propósitos de  
18 esta Ley, excepto que la Junta no tendrá facultad para empeñar el crédito del Estado Libre  
19 Asociado de Puerto Rico, ni de ninguna de sus divisiones políticas.
- 20 (10) Sugerir cambios a reglamentos para regir los asuntos y actividades de su competencia y  
21 para prescribir las reglas y normas necesarias para el cumplimiento de sus funciones y  
22 deberes, conforme a lo establecido en la Ley Núm. 170 - 1988, según enmendada,

1 conocida como: “La Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Estado Libre  
2 Asociado de Puerto Rico”.

3 Artículo 9.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano Peatonal- Cuerpo  
4 Directivo- Creación, Propósitos y Composición

5 El cuerpo directivo establecerá las políticas, normas, reglas y reglamentos necesarios para  
6 la planificación, implantación, administración y operación de la creación de espacios públicos y  
7 el diseño urbano peatonal.

8 El Cuerpo Directivo de la Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano  
9 Peatonal contará con (3) miembros oficiales: (1) Presidente y (2) Asesores.

10 (a) El Presidente será el Director Ejecutivo de ATI, el cual podrá delegar su participación a  
11 un funcionario de ATI con experiencia en transporte colectivo y diseño urbano.

12 (b) Los Asesores serán (2) miembros de la Academia, recomendados por el Rector de la  
13 UPR. Uno de los miembros debe ser especialista en Diseño Urbano Peatonal, el segundo  
14 debe ser especialista en Planificación del Transporte.

15 Artículo 10.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano Peatonal-  
16 Reuniones y Quórum

17 La Junta deberá celebrar un mínimo de dos (2) reuniones por mes en los primeros seis (6)  
18 meses de su configuración y luego una (1) vez al mes por los próximos doce (12) meses.  
19 También podrá celebrar reuniones extraordinarias que sean convocadas por su Presidente o que  
20 sean solicitadas por la mayoría. El quórum se establecerá una vez se cumpla con el 100% de  
21 asistencia. Todo acuerdo o determinación de la junta requerirá el voto de al menos dos (2)  
22 miembros. La función de cada miembro así como su asistencia a las reuniones serán  
23 indelegables.

1 Artículo 11.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano Peatonal-  
2 Compensación

3 Todos los miembros en propiedad de la Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y  
4 Diseño Urbano Peatonal tendrán derecho al pago de una dieta que no debe exceder los cincuenta  
5 dólares (\$50.00) por reunión a la que asista. La ATI se encargará de la identificación de los  
6 mecanismos de financiamiento para las dietas de la Junta Multisectorial.

7 Artículo 12.- Junta para el Desarrollo de Espacios Públicos y Diseño Urbano Peatonal - Duración

8 La Junta tendrá una duración de dieciocho (18) meses. Estos deberán asegurar cumplir  
9 con sus funciones en dicho término, el cual comienza al constatare todos los miembros de la  
10 Junta en su primera reunión. Igualmente, el Plan de Diseño Urbano Peatonal debe entregarse una  
11 vez culmine el periodo de la Junta para completar su implementación por la Autoridad y los  
12 municipios pertinentes.

13 Artículo 13.- Programa de Carretas y Kioscos en Estaciones del Tren Urbano

14 Se faculta a la Autoridad a crear un Programa de Carretas y Kioscos, mediante el cual  
15 ATI podrá identificar y crear inventario de espacios o zonas abiertas y accesibles dentro de las  
16 estaciones del Tren Urbano. Dicho programa deberá establecer los parámetros y reglamentos  
17 para la operación además de definir los espacios para fines de arrendamiento para concesionarios  
18 estilo Carretas y Kioscos. El inventario de espacios deberá contener las dimensiones,  
19 localización y la infraestructura necesaria para hacerlos operacionales. Los negocios muebles que  
20 se establezcan mediante este Programa operarán bajo un contrato de concesión que podrá tener  
21 un periodo de arrendamiento entre (3) meses a (5) años, dependiendo los acuerdos entre ambas  
22 partes.

23 Artículo 14.- Contratación de Servicios de Bienes Raíces

1           Se faculta a la ATI a contratar a uno o más Corredores de Bienes Raíces debidamente  
2 certificados por el Departamento de Estado para arrendar los espacios comerciales dentro de las  
3 Facilidades de Transporte Colectivo del Tren Urbano. Los servicios de bienes raíces estarán  
4 enfocados en: (a) los locales comerciales para concesión y (b) el Programa de Carretas y Kioscos  
5 especificado en el Artículo 11 de esta Ley. La Autoridad de Transporte Integrado tomará la  
6 determinación final de selección de inquilinos presentados por los corredores de bienes raíces.

7           Artículo 15.- Contratación de Servicios de Bienes Raíces- Método de Pago

8           El pago por los servicios profesionales de bienes raíces será por comisión y se pagará una  
9 vez se realice el cierre del contrato de arrendamiento. El porcentaje de comisión para los  
10 servicios de bienes raíces deberá ser de 5% de la suma de renta total que se estipule en el  
11 contrato.

12           Artículo 16.- Programa de Alquiler Temporero

13           Se autoriza a la ATI a establecer un Programa de Alquiler Temporero para  
14 arrendamientos de corto plazo de los locales comerciales de las Facilidades de Transporte  
15 Colectivo del Tren Urbano que en el momento del alquiler no estén bajo un contrato de alquiler a  
16 largo plazo o en el proceso de negociaciones. Este programa determinará los parámetros,  
17 instrucciones y períodos de arrendamiento a corto plazo que pueden ser, pero no limitarse a  
18 alquileres: diarios, semanales y mensuales. El contrato de alquiler temporero de espacios de  
19 concesionarios no deberá exceder un periodo mayor de tres meses. Este Programa será manejado  
20 únicamente por la ATI en comunicación con los corredores de bienes raíces que manejan los  
21 arrendamientos a largo plazo.

22           Para estos propósitos, se exime a la ATI del proceso de subastas públicas, no obstante  
23 deberá establecer un procedimiento objetivo de evaluación de propuestas.



1 Artículo 17.- Programa de Mercadeo de Estaciones del Tren y Plan Turístico

2 Se ordena a la Compañía de Turismo y a la ATI (en coordinación con los Municipios de  
3 San Juan, Bayamón y Guaynabo) a colaborar juntos en la creación de un Plan de Mercadeo para  
4 las estaciones del Tren Urbano mediante el cual se promuevan los atractivos turísticos,  
5 culturales, comerciales, naturales y gubernamentales que se encuentran accesibles por transporte  
6 o alrededor de las estaciones, en las periferias. Antes de la elaboración del Plan debe realizarse  
7 investigaciones tales como (a) grupos focales con comerciantes dentro y fuera de las estaciones,  
8 (b) estudios de mercado sobre el tipo de población que actualmente utiliza el transporte colectivo  
9 y sobre las poblaciones que desean atraer y (c) programación de cómo implementarán todas las  
10 estrategias que establezcan. Dicho Plan de Mercadeo deberá contener la siguiente información:

11 (a) Información de las rutas, horarios y frecuencia, tanto de las rutas manejadas por ATI  
12 como por los municipios y otros sistemas de transporte

13 (b) Breve descripción de los negocios establecidos en las estaciones del Tren Urbano

14 (c) Ubicación geográfica y breve descripción de los lugares de interés que pueden visitarse al  
15 salir de la estación tales como: negocios, agencias, organizaciones, instituciones  
16 educativas, lugares de entretenimiento, atractivos culturales y otros puntos de interés  
17 turístico en los alrededores de cada estación.

18 (d) Programación donde se identifiquen todas las estrategias y el proceso de implementación  
19 de cada una: presupuesto, recursos humanos, fechas, orden de prioridad, oficina o  
20 personal encargado, capital y duración.

21 (e) Toda información producto del Plan de Mercadeo deberá estar disponible en formato  
22 digital e impreso. Se deberá publicar la información turística en formato digital a través  
23 del portal web de la ATI. En las Facilidades de Transporte Colectivo se deberán proveer

1 opúsculos y promoción impresa. Se autoriza a la ATI a utilizar los espacios de afiches  
2 publicitarios que no estén en utilización dentro de las estaciones para estos fines.

3 Se ordena ATI y a la Compañía de Turismo a que trabajen en un Plan Turístico que  
4 incluya el uso del Tren Urbano y los autobuses de transporte colectivo para así potencializar el  
5 uso de los medios de transporte colectivo proveyendo información a turistas internos y externos  
6 de sus ofrecimientos.

#### 7 Artículo 18.- Oficina de Análisis, Transportación y Estadísticas- Creación

8 Se crea la Oficina de Análisis, Transportación y Estadísticas. Será una oficina que estará  
9 adscrita a la ATI, independiente y separada de cualquier otra administración u organismo creado  
10 en dicha Autoridad.

#### 11 Artículo 19.- Oficina de Análisis, Transportación y Estadísticas- Propósito

12 Oficina especializada para proveer a la corporación el peritaje y las herramientas de  
13 Análisis y organizacional necesarias para operar, integrar y manejar todo lo concerniente a las  
14 gestión de transporte colectivo para la cual está facultada. A través de esta oficina se debe  
15 levantar información y estadísticas es para la planificación y el manejo de los sistemas.

#### 16 Artículo 20.- Oficina de Análisis, Transportación y Estadísticas - Composición

17 Esta oficina adscrita a ATI estará compuesta de expertos en las áreas de Sistemas de  
18 Información Geográfica (SIG), Planificación y Economía del Transporte, Estadísticas y/o  
19 Investigación Operativa, Gerencia de Tecnologías de Sistemas de Información, Expertos en  
20 Investigación y Evaluación de Programas y Políticas Públicas. Se faculta a la ATI incluir en esta  
21 oficina la designación de puestos que sean requeridos para el total cumplimiento con las agencias  
22 federales de transportación. La ATI deberá auscultar la posibilidad de identificar recursos

1 humanos internos para el proceso de reclutamiento, considerando los recursos que existan dentro  
2 de la estructura de ATI actual y en las universidades del Estado.

3 Artículo 21.- Oficina de Análisis, Transportación y Estadística – Deberes

4 A los fines de esta ley, la Oficina de Análisis, Transportación y Estadística tendrá los  
5 siguientes deberes:

6 (1) Levantar datos estadísticos de transportación en Puerto Rico. Esta información debe todos  
7 los sistemas de transporte colectivo de la Autoridad pero además debe incluir estadísticas  
8 de sistemas municipales, portadores públicos y otros sistemas que conectan directa e  
9 indirectamente con los servicios ofrecidos por la Autoridad. Entre los elementos a  
10 analizar debe incluir: cantidad de usuarios, alcance de los servicios, frecuencia y otros  
11 datos que permitan comprender la complejidad de las redes entre estos sistemas y los que  
12 son manejados por la Autoridad.

13 (2) Levantar la información geo- del transporte colectivo

14 (3) Proveer informes, mapas de análisis y de redes

15 (4) Llevar a cabo medidas de evaluación de desempeño de los sistemas de transporte  
16 colectivo

17 (5) Asesorar a la administración de ATI en aspectos técnicos, análisis, planificación y manejo

18 (6) Preparar Informes anuales, según estipulados en la Ley Núm. 123 de 3 de agosto de 2014,  
19 y todo informe que le requiera el Director Ejecutivo de la Autoridad.

20 (7) Los resultados de análisis, informes y datos estadísticos deberán estar colocados en las  
21 páginas de internet y deberán ser actualizados.

22 Artículo 22.- Plan de Designación de Carriles Exclusivos

1           Se faculta al Director Ejecutivo de la ATI a preparar un Plan de Designación de Carriles  
2 Exclusivos mediante el cual se analicen, determinen y justifiquen el establecimiento de carriles  
3 exclusivos para las rutas de transporte colectivo operadas bajo la Autoridad u otros vehículos de  
4 transporte colectivo aprobados por la Autoridad. El Plan debe formularse en coordinación con la  
5 Autoridad de Carreteras y el Departamento de Transportación y Obras Públicas. La versión final  
6 del mismo debe someterse al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas a  
7 partir de (180) días luego de aprobada esta Ley. Dicho Plan deberá incluir, pero no limitarse a:

- 8           (1) Misión, Visión y Objetivos
- 9           (2) Designación de Carriles Exclusivos
- 10          (3) Análisis Costo-Beneficio
- 11          (4) Programación de la Implantación
- 12          (5) Métricas de Evaluación.

13           (i) El Plan de Designación de Carriles Exclusivos considerará únicamente las vías y  
14           facilidades existentes construidas al momento de aprobada esta Ley y no se  
15           propondrá la construcción de nuevos carriles a menos de que estos carriles  
16           propuestos formen parte del los planes a largo plazo del Departamento de  
17           Transportación y Obras Públicas, vigentes y aprobados por las agencias federales:  
18           “*Federal Highway Authority*” (FHWA) y “*Federal Transit Authority*” (FTA) y  
19           cualquier otra agencia federal pertinente.

20           (ii) Se aceptarán propuestas que incluyan ensanche de vías y carreteras existentes,  
21           siempre y cuando se muestre la viabilidad mediante el análisis de costo-beneficio  
22           que requiere el Plan.

- 1 (iii) La Autoridad y el Departamento de Transportación y Obras Públicas deberán  
2 auscultar con las agencias federales pertinentes, las alternativas para que se pueda  
3 llevar a cabo el Plan de Designación de Carriles Exclusivos y se cumplan con los  
4 requisitos de niveles de servicios de todas las vías a ser designadas.
- 5 (iv) Una vez entregado el Plan al Departamento de Transportación y Obras Públicas,  
6 el Departamento, en colaboración con las oficinas y programas pertinentes debe  
7 implementar el 100% los carriles exclusivos designados de forma acorde con la  
8 Programación descrita por la Autoridad dentro de un periodo de (24) meses a  
9 partir de la fecha de entrega del Plan de Designación de Carriles Exclusivos. Se  
10 podrá solicitar una extensión de (6) meses de la programación original, siempre y  
11 cuando esté debidamente justificada y autorizada por el Secretario de  
12 Transportación y Obras Públicas.
- 13 (v) Por los carriles exclusivos designados sólo podrán transitar vehículos de  
14 transporte colectivo debidamente autorizados por la Autoridad de Transporte  
15 Integrado, entre los cuales se ordena autorizar: (a) *trolleys* o autobuses de  
16 transporte colectivo municipal, (b) porteadores públicos debidamente autorizados,  
17 (c) vehículos operados por la Autoridad y (d) otros vehículos de transporte  
18 colectivo con capacidad de (17) pasajeros o más.

19 Artículo 23.- Programa de Asociaciones de Gestión de Transporte – Creación.

20 Se ordena a la ATI a establecer el Programa de Asociaciones de Gestión de Transporte  
21 para realizar acuerdos mediante contrato con un grupo determinado de empresas, comunidades,  
22 juntas comunitarias, organizaciones sin fines de lucro, universidades y agencias  
23 gubernamentales, entre otros, que se encuentren dentro de delimitaciones geográficas definidas

1 por la Autoridad. Los acuerdos se ratificarán mediante contratos a través de los cuales se podrán  
2 establecer, pero no limitarse a, los siguientes parámetros:

3 (1) Especificaciones de membresía a la Asociación

4 (2) Servicios de Autobús de Traslado para los participantes de cada Asociación, de manera  
5 recurrente y con una frecuencia acordada en días laborables

6 (3) Tarifas o medidas de Control de Estacionamiento para incentivar el transporte colectivo

7 (4) Ajustes a tarifas del Tren Urbano y otras Facilidades de Transporte Colectivo operadas  
8 bajo la Autoridad

9 (5) Fecha de vigencia del Contrato

10 (6) Ventas de tarjetas de uso ilimitado diario, semanal o mensual, según estime la Autoridad.

11 Artículo 24.- Programa de Asociaciones de Gestión de Transporte – Propósitos

12 El Programa de Asociaciones de Gestión de Transporte permitirá la creación de acuerdos  
13 legales entre la Autoridad de Transporte Integrado y grupos de agencias, comunidades, oficinas,  
14 departamentos, empresas privadas y corporaciones -públicas y privadas- que se concentren en  
15 zonas urbanas cercanas a las estaciones Tren Urbano, ya sea en un mismo edificio o en un  
16 conglomerado de edificios o estructuras aledañas. A través de las Asociaciones, ATI podrá  
17 ofrecer: servicios y ofertas especializadas e incentivos económicos que beneficien a ambas  
18 partes, siempre y cuando se asegure un amplio patrocinio de los empleados de todas las agencias  
19 y empresas asociadas o participantes de las comunidades donde se establezca la asociación. Una  
20 vez establecidas las definiciones geográficas, se proveerá la estructura para la creación de las  
21 Asociaciones. El Programa permitirá a ATI aumentar el número de usuarios de todos sus  
22 servicios de transporte colectivo, al igual que permitirá reducir los efectos de congestión y

1 contaminación causados por las horas pico en zonas con alta densidad y cercanas a las estaciones  
2 del Tren Urbano.

3 Artículo 25.- Asociación de Gestión de Transporte – Participación Compulsoria

4 La participación de las agencias gubernamentales en las Asociaciones será obligatoria. Se  
5 ordena a toda agencia, corporación pública, departamento u oficina del Estado Libre Asociado de  
6 Puerto Rico cuyas oficinas se encuentren dentro de las limitaciones establecidas por la Autoridad  
7 para las Asociaciones, a integrarse a dicha asociación, formando parte de la misma bajo contrato.

8 Artículo 26.- Educación a la Población

9 Se ordena a ATI a diseñar una campaña publicitaria para educar a la población sobre los  
10 beneficios y posibilidades de los sistemas de transporte colectivos, el transitar a pie o “ser  
11 peatón” y otros modos de transporte alternativos al automóvil privado como el uso de la  
12 bicicleta, al igual que orientación sobre la insostenibilidad de los patrones de movilidad de  
13 Puerto Rico. El Director Ejecutivo podrá trabajar en colaboración con el Departamento de  
14 Transportación y Obras Públicas para insertarse en los procesos de campañas que el  
15 Departamento realice en el futuro. La campaña podrá considerar, sin limitarse a, los siguientes  
16 elementos:

17 (1) Entre los medios a ser utilizados, se podrán incluir planteles escolares, espacios de  
18 publicidad en las estaciones y paradas, publicación por redes sociales cibernéticas, la  
19 radio, la televisión, la prensa de circulación general, entre otros.

20 (2) Colaboración con Universidades, Organizaciones sin fines de lucro y Grupos  
21 Comunitarios para el diseño, creación y difusión de la campaña.

22 (3) Actividades interactivas, tales como: visitas guiadas, creación de eventos, talleres,  
23 seminarios y herramientas innovadoras como el “crowdsourcing”, entre otros.

1 (4) Integración de la ciudadanía en el proceso desde el comienzo, de forma que las personas  
2 adopten el proyecto como suyo a través de herramientas de participación ciudadana que  
3 ATI entienda pertinentes.

4 Artículo 27.- Cláusula de Separabilidad

5 Si cualquier parte, párrafo o sección de esta Ley fuese declarada inválida, nula o  
6 inconstitucional por un Tribunal con jurisdicción, la sentencia a tal efecto sólo afectará a aquella  
7 parte, párrafo o sección cuya invalidez, nulidad o inconstitucionalidad haya sido declarada.

8 Art 28.- Vigencia

9 Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.