

ESTADO LIBRE ASOCIADO DE PUERTO RICO

19^{na}. Asamblea
Legislativa

6^{ta}. Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 853

19 de octubre de 2023

Presentada por la señora *Rivera Lassén*
(Por petición de Kristofer M. Figueroa Vázquez)

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN

Para ordenar a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones, Urbanismo e Infraestructura y a la Comisión de Derechos Humanos y Asuntos Laborales del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva sobre el estado actual de la transportación pública en Puerto Rico a los fines de determinar cuáles son los mecanismos de transportación pública disponibles, las rutas de cada sistema de transportación, las rutas más utilizadas por la población, la cuantía de las personas que lo utilizan, las áreas de necesidad, los planes a largo plazo para las mismas y posibles alternativas a los métodos de transportación pública que ya están disponibles.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La Cumbre de las Naciones Unidas de 2015 en Nueva York finalizó con el lanzamiento de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. El mundo que vislumbra es uno que tiene un "respeto universal por los derechos humanos y la dignidad humana, el estado de derecho, la justicia, la igualdad y la no discriminación". La agenda reafirma todas las conferencias y cumbres de las Naciones Unidas que han sentado las bases para el desarrollo sostenible, incluida la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible de 2012 ("Río + 20"). En esta conferencia, las Naciones

Unidas reconoció el transporte y la accesibilidad como pilares centrales para el desarrollo sostenible, argumentando que promueve y mejora el crecimiento económico.

El 24 de febrero de 2004 el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) emitió la Resolución 2004-06 para establecer la Transportación Sostenible como política pública del DTOP y de sus dependencias. Esta Resolución plantea que la Transportación Sostenible se fundamenta en sistemas coherentes de usos del suelo, accesibilidad y movilidad, hace uso óptimo de recursos, reduce los daños y costos personales y de la propiedad asociada con los accidentes del transporte, además de que promueve el comercio y el desarrollo económico balanceado para todos los sectores sociales y regionales mientras a la misma vez conserva nuestro patrimonio para el disfrute de todas las generaciones. Durante casi dos décadas, Puerto Rico ha tenido como política oficial de infraestructura el desarrollo de un transporte colectivo sostenible. Esta política precede a los acuerdos internacionales vigentes con respecto a la misma. Sin embargo, los proyectos de infraestructura se han centrado principalmente en desarrollar y mantener una cultura centrada en el automóvil.

Por esta razón, existe una desconexión entre las políticas actuales y la realidad de quienes viven en Puerto Rico, que denuncia constantemente que nuestro sistema de transporte público es ineficiente y no brinda un transporte rápido, efectivo y seguro. Naturalmente, ante una falla por parte del Estado, las personas en Puerto Rico han tenido que depender de sus propios vehículos personales o de servicios de viajes rentados como taxis, Uber, Lyft y otros como el único medio adecuado para viajar a escuelas, lugares de trabajo y o cualquier otra actividad. Esta dependencia excesiva de los vehículos de motor ha contribuido a frecuentes problemas de congestión en nuestras carreteras. Un estudio realizado por el Banco Mundial encontró que, para el año 2010, hay 635 automóviles por cada 1,000 personas, es decir que por cada ocho personas cinco de ellas poseen automóvil.

La ineficiencia e inaccesibilidad del transporte colectivo y la veneración de la cultura del automóvil ocasionan la constante congestión que existe en las principales

carreteras de la isla. La misma ha llevado a un aumento del costo de desplazarse a los centros trabajo, impactando el presupuesto semanal de las personas. Sobre todo, si se considera el alza dramática en el precio del combustible. Es decir, estos factores conducen a un aumento en el tiempo invertido para trasladarse al trabajo y a dinero desperdiciado.

Por otra parte, los estudios han demostrado que una mayor exposición a una congestión del tráfico prolongada puede tener efectos adversos para la salud pública. Específicamente, el artículo titulado "Traffic congestion as a Risk Factor for Mortality in Near-Road Communities: A Case-Crossover Study" publicado por el American Journal of Epidemiology, concluyó que:

[...] La contaminación del aire relacionada con el tráfico puede ser especialmente dañina debido al tamaño muy pequeño de sus partículas, que pueden depositarse profundamente en las regiones alveolares del pulmón.

De hecho, los estudios que examinan los indicadores de tráfico muestran una asociación positiva con el asma, la función pulmonar deteriorada, la mortalidad total y cardiovascular y la morbilidad cardiovascular.

La congestión vehicular diaria en las carreteras de las principales áreas urbanas del país también representa una excesiva pérdida de productividad. El tiempo perdido promedio para el año 2010 por la congestión en el Área Metropolitana de San Juan representó la cantidad de 33 horas anuales para cada trabajador, un aumento de 135% en comparación con el año 1990. Para el año 2011, la congestión tiene un costo para economía \$1,012 millones anuales por las demoras y el consumo de gasolina y diésel, o \$665 por cada trabajador, según datos del Urban Mobility Report. Esta realidad dificulta la movilidad efectiva de personas y bienes, afectando las oportunidades de crecimiento económico y social en nuestras ciudades.

El intento más reciente de crear un sistema de transporte público viable comenzó bajo la administración de Pedro Roselló y continuó bajo la administración de Sila María

Calderón. Bajo ambas administraciones, el gobierno de Puerto Rico, junto con el gobierno federal, invirtió cientos de millones de dólares en la creación del Tren Urbano. Se suponía que el Tren Urbano sería la principal opción de transporte alternativo, impulsado en parte por un sistema de autobuses públicos que alimentarían el proyecto, proporcionando una base de clientes recurrentes que no dependían de sus propios vehículos personales. Sin embargo, esta iniciativa ha resultado ser un fracaso. Según el Ex presidente del Colegio de Ingenieros y Agrimensores de Puerto Rico, Edgar Rodríguez Pérez: “la principal falla que explica el pobre desempeño del tren fue la falta de una política pública orientada al transporte colectivo.” (*¿Un tren liviano, pesado o autobuses rápidos para extender el Tren Urbano?*, El Nuevo Día, 22 de abril de 2023) Es crucial que obtengamos los datos más recientes y confiables para poder crear políticas públicas efectivas que no sólo creen el sistema de transporte que se necesita desesperadamente, sino que también fomenten su uso.

El acceso a un sistema de transporte público seguro, confiable y eficiente no debería ser un privilegio. Debería ser el mecanismo mediante el cual el Estado garantice el derecho a la libertad de circulación. En este contexto, el transporte público no solo serviría como garantía del mencionado derecho, sino que también sería un sistema mediante el cual el Estado también podría proteger el derecho a la salud y el derecho a un medio ambiente limpio, saludable y sostenible. Para lograr la meta de esta política pública, el transporte colectivo tiene que representar una opción real de movilidad para las familias en Puerto Rico, estando disponible y siendo accesible a todos y todas, haciendo nuestras ciudades más atractivas mejorando la calidad de vida y, a la vez, que reduciendo la contaminación ambiental y ayudando a mitigar la congestión vehicular.

RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se ordena a la Comisión de Innovación, Telecomunicaciones,
- 2 Urbanismo e Infraestructura y a la Comisión de Derechos Humanos y Asuntos
- 3 Laborales del Senado de Puerto Rico realizar una investigación exhaustiva sobre el

1 estado actual de la transportación pública en Puerto Rico con los fines de determinar
2 cuáles son las rutas que se están utilizando, cuántas personas lo están utilizando, y
3 cuáles serían unas posibles alternativas a los métodos de transportación pública que ya
4 están disponible.

5 Sección 2.- Las Comisiones deberán rendir un informe conjunto al Senado de
6 Puerto Rico con sus hallazgos, conclusiones y recomendaciones dentro de ciento veinte
7 (120) días luego de la aprobación de esta Resolución.

8 Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su
9 aprobación.