

ORIGINAL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

RECIBIDO MAY 4 26 PM 3:41
TRAMITES Y RECORDS SENADO PR

20^{ma} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

1ER. INFORME PARCIAL SOBRE LA
R. DEL S. 36

4 de mayo
de abril de 2026

AL SENADO DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor, previo estudio y consideración de la R. del S. 36, tiene a bien recomendar la aprobación de este primer informe parcial, con sus correspondientes hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La R. del S. 36 tiene el propósito de ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, Llevar a cabo una investigación exhaustiva de la conceptualización, financiamiento, programación, diseño, construcción y uso de los sistemas viales y de transportación colectiva en Puerto Rico, así como, sobre las facilidades de estacionamiento y tránsito; seguridad de los sistemas viales; puentes y vías de acceso; estudio de la transportación; estudio de nuevos métodos de transporte estatal y local; obras públicas estatales, vías públicas; y facilidades de transportación marítima o aérea en la jurisdicción de Puerto Rico; y para otros fines relacionados.

Se nos señala en su Exposición de Motivos que, la transportación, las telecomunicaciones y los servicios públicos son pilares fundamentales para el desarrollo económico y la calidad de vida de Puerto Rico. El buen funcionamiento de la infraestructura relacionada a estas áreas impacta directamente la vida cotidiana de los puertorriqueños. Por ello, es esencial que los fondos públicos destinados a su construcción y mantenimiento se utilicen de manera efectiva, y que las entidades gubernamentales y privadas que proveen servicios relacionados a estas áreas operen ágil y responsablemente, teniendo como norte la satisfacción de los usuarios.

Expuesto lo anterior, el Senado de Puerto Rico considera necesario y conveniente, ordenar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor, realizar un estudio abarcador y continuo sobre los temas bajo su jurisdicción. Esto, con el propósito de velar por el buen desempeño de las entidades públicas y privadas concernidas y generar recomendaciones de políticas públicas que fomenten el desarrollo socioeconómico de la Isla.

Valga indicar que, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, tiene autoridad para velar por la conceptualización, financiamiento, programación, diseño, construcción y uso de los sistemas viales y de transportación colectiva en Puerto Rico, así como sobre las facilidades de estacionamiento y tránsito; seguridad de los sistemas viales; puentes y vías de acceso; estudio de la transportación; estudio de nuevos métodos de transporte estatal y local; obras públicas estatales, vías públicas; y facilidades de transportación marítima o aérea.

Con las disposiciones contenidas en Resolución objeto de análisis, el Senado de Puerto Rico cumple con su rol constitucional de fiscalizar el adecuado funcionamiento de la estructura gubernamental, para que esta sirva a los mejores intereses de los ciudadanos.

TRÁMITE PROCESAL

Para el cabal análisis de esta medida, la Comisión ha llevado a cabo cinco vistas públicas, los días 8 de abril de 2025, 22 de agosto de 2025, 12 de noviembre de 2025, 8 de diciembre de 2025 y 17 de diciembre de 2025, así como dos inspecciones oculares los días 7 de mayo de 2025 en los municipios de Carolina y Trujillo Alta, y 14 de noviembre de 2025, en el barrio Palo Seco del Municipio de Toa Baja.

INTRODUCCIÓN

Este primer informe parcial sobre la R. del S. 36 tiene como propósito documentar las gestiones realizadas por Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor para atender variados asuntos relacionados a las situaciones que enfrentan nuestras comerciantes en el Municipio de Culebra; los planes de desarrollo del bario Palo Seco en el Municipio de Toa Baja; y sobre el estado en el que se encuentran puentes y carreteras en los municipio de Carolina y Trujillo Alto. Específicamente, en las carreteras estatales PR-3, PR-190, PR-848, PR-852 y PR-853.

HALLAZGOS, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES PRELIMINARES

A. Municipio de Culebra

En ponencia escrita, el señor Mikhail Díaz, en representación de varios comerciantes del Municipio de Culebra expuso que, desde la llegada de HMS Ferries, el sistema de transporte marítimo ha mostrado una mejoría, ya que siempre hay una embarcación funcional y las salidas se cumplen con puntualidad. Sin embargo, el nuevo sistema de reservaciones presenta serios problemas relacionados con la venta de boletos a residentes y visitantes, la reventa no autorizada por terceros y la disponibilidad de espacios para vehículos.

El sistema de ventas de boletos de HMS Ferries ha generado serias dificultades tanto para los residentes como para los visitantes de la isla municipio de Culebra. Con frecuencia, el sistema de reservaciones indica que los viajes están "vendidos en su totalidad", aun cuando al abordar las embarcaciones se observan numerosos asientos vacíos. Esto provoca que muchos residentes y visitantes no puedan comprar sus boletos con anticipación, creando incertidumbre y obligando a las personas a esperar hasta el último momento en la ventanilla del terminal para ver si hay espacio.

La falta de transparencia y eficiencia limita la capacidad de los residentes y visitantes para planificar viajes esenciales, como citas médicas, compras y asuntos laborales, provoca que muchos turistas cancelen sus visitas. El resultado es un impacto directo en la economía local, con pérdidas para los comerciantes y un deterioro significativo en la calidad de vida de la comunidad de Culebra.

Hbz
Por otra parte, la reventa de boletos de HMS Ferries por terceros sin autorización se ha convertido en una práctica que afecta tanto a residentes como a visitantes de la isla municipio de Culebra. Estos revendedores, aprovechándose de las fallas en el sistema de reservaciones, ofrecen boletos a precios inflados y sin garantías oficiales. Esta situación no solo crea incertidumbre en los pasajeros, quienes corren el riesgo de perder su viaje y crear una mala reputación y mala imagen para la isla de Culebra, sino que también representa una falta de transparencia y control en un servicio público subsidiado con fondos federales y estatales, afectando directamente la confianza y la equidad en el acceso al transporte marítimo.

De otro lado, uno de los problemas más serios que enfrentan los residentes y comerciantes de las islas municipio de Culebra es la falta de espacios disponibles para vehículos en el sistema de transporte marítimo operado por HMS Ferries. Con frecuencia, el sistema de reservaciones indica que no hay disponibilidad para transportar automóviles, camiones o vehículos comerciales, lo que obliga a muchos usuarios a cancelar viajes esenciales o a incurrir en costos adicionales. Sin embargo, al abordar las embarcaciones, es común observar que existen espacios vacíos que no fueron puestos a la venta o que simplemente quedaron sin utilizar.

Esta situación genera graves consecuencias. Para los residentes, significa no poder transportar sus vehículos para citas médicas, diligencias importantes o emergencias familiares. Para los comerciantes, representa un impacto directo en la distribución de mercancía, materiales de construcción, alimentos y suministros básicos que son vitales para el sostenimiento de la comunidad.

El hecho de que los espacios disponibles no se utilicen de manera eficiente refleja falta de transparencia y eficiencia administrativa en un servicio que, además, está subsidiado con fondos públicos federales y estatales. En consecuencia, la economía local se ve limitada, el turismo se afecta negativamente y la calidad de vida de toda la comunidad queda comprometida.

Añadió que, el sistema de transporte marítimo operado por HMS Ferries es la columna vertebral de la vida en la isla municipio de Culebra. Para los residentes, representa la carretera principal que conecta la isla con el resto de Puerto Rico. Sin embargo, cuando este servicio no funciona adecuadamente, las consecuencias se sienten de manera inmediata y profunda en la comunidad y en la economía local.

En primer lugar, los residentes enfrentan limitaciones severas en su movilidad. El sistema de reservaciones, que en muchas ocasiones indica que los viajes están llenos aun cuando se observan asientos y espacios de vehículos vacíos, provoca que personas no puedan viajar para asistir a citas médicas, estudios, tramites oficiales o visitas familiares. Esta incertidumbre diaria genera estrés y afecta la calidad de vida, pues obliga a los ciudadanos a depender de un sistema poco confiable para necesidades esenciales.

Por otro lado, los comerciantes y empresarios locales sufren pérdidas económicas constantes. La falta de disponibilidad real para transportar mercancías y vehículos comerciales retrasa entregas, encarece los productos y limita el desarrollo de los negocios. Esto no solo afecta a quienes tienen comercios en Culebra, sino también a proveedores externos que ven reducida su capacidad de servir a la isla.

El sector turístico, principal motor económico de Culebra, también resulta gravemente afectado. Visitantes que encuentran dificultades para reservar o comprar boletos a tiempo terminan cancelando sus viajes, lo que impacta hoteles, restaurantes y operadores turísticos. Cada asiento vacío representa ingresos perdidos para la comunidad y una oportunidad desaprovechada de promover desarrollo económico.

Cuando HMS Ferries no opera correctamente, Culebra experimenta un aislamiento forzado, una economía debilitada y una comunidad frustrada. El transporte marítimo no es un lujo, es una necesidad vital cuya correcta operación garantiza la supervivencia social y económica de la isla.

Dicho lo anterior, los comerciantes recomendaron crear un sistema de "check-in" para pasajeros y vehículos en los ferries de HMS en Puerto Rico. La implementación de un sistema de check-in para pasajeros en el servicio de ferries representaría una herramienta clave para mejorar la eficiencia y la confianza en el transporte marítimo hacia las islas municipio. En primer lugar, permitiría un mejor control del flujo de pasajeros, ya que solo aquellos con boletos confirmados podrían acceder al área de abordaje, reduciendo significativamente el riesgo de sobreventa o de abordajes duplicados. Este mecanismo ordenado garantiza que cada viaje opere con la cantidad exacta de pasajeros autorizados.

Además, un sistema de registro digital brindaría mayor transparencia y rendición de cuentas, al documentar cada abordaje en tiempo real, tanto la compañía como las autoridades y la comunidad tendrían información clara y verificable sobre la cantidad de pasajeros en cada viaje, respondiendo así a una de las principales quejas actuales: que el sistema marca viajes como "llenos" aun cuando se observan asientos disponibles. Otro beneficio esencial es la seguridad y el cumplimiento regulatorio. Listas de pasajeros mas exactas facilitarían la respuesta en caso de emergencias marítimas y ayudarían a cumplir con las normas establecidas por las autoridades locales y federales. Esto no solo protege a los pasajeros, sino que también fortalece la credibilidad del servicio.

Finalmente, el sistema generaría datos valiosos para la operación. La información recopilada sobre los patrones de abordaje permitiría optimizar los horarios, asignar mejor al personal y planificar la capacidad futura con base en evidencia real, en lugar de suposiciones. En conclusión, un sistema de check-in no es solo un recurso tecnológico, sino una solución integral para lograr eficiencia, transparencia, seguridad y sostenibilidad en el transporte marítimo, impactando positivamente la vida de los residentes, visitantes y comerciantes que dependen del ferry como su vía principal de conexión.

Otra recomendación brindada por los comerciantes de Culebra es reducir a un total de 4 carros por viaje no residentes con excepción a compañías proveyendo servicios a la isla de Culebra en el ferry de carga.

Limitar a un máximo de cuatro vehículos de no residentes por viaje en el ferry de carga hacia la isla municipio de Culebra, con excepción de aquellas compañías que proveen servicios esenciales, generaría múltiples beneficios en los ámbitos comunitario, ambiental y económico. En primer lugar, permitiría dar prioridad al transporte de los residentes, quienes dependen de este servicio para llevar sus vehículos, realizar gestiones cotidianas, atender citas médicas, adquirir suministros y mantener la continuidad de sus negocios. Esta medida garantizaría un acceso más justo y ordenado a un recurso que no es ilimitado y que, además, esta subsidiado con fondos públicos.

Desde la perspectiva ambiental, la restricción reduciría la congestión vehicular y la presión sobre la infraestructura vial de Culebra, que es limitada y no esta diseñada para manejar grandes volúmenes de automóviles externos. Con menos autos entrando en cada viaje, habría meno basura que traen de la isla grande, habría una disminución en la contaminación, las emisiones y el desgaste de las carreteras, lo que a su vez protegería mejor los recursos naturales de la isla, incluyendo playas, reservas y áreas de alto valor ecológico.

En el aspecto económico, esta política fomentaría que los visitantes recurran a servicios de transportación y alquiler de vehículos locales, beneficiando directamente a los comerciantes de la isla en lugar de desplazar ingresos hacia fuera. Asimismo, garantizaría que los espacios de carga en el ferry se usen con eficiencia, priorizando a las empresas que traen alimentos, materiales de construcción, medicinas y otros productos necesarios para la vida diaria de la comunidad.

Finalmente, esgrimieron que, el transporte marítimo hacia Culebra no es un lujo: es una necesidad vital para nuestra supervivencia social y económica. Así las cosas, confían en que HMS Ferries Puerto Rico, LLC implemente cambios que garanticen transparencia, eficiencia y un servicio justo para residentes, comerciantes y visitantes.

hbr
B. Carreteras estatales PR-3, PR-190, PR-848, PR-852 y PR-853

En memorial conjunto sometido por el Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación, referente a las antes mencionadas carreteras estatales PR-3, PR-190, PR-848, PR-852 y PR-853, indicaron lo siguiente:

1. Estatus sobre el proyecto puente peatonal sobre la Carretera PR-3 (frente al Hospital de la U.P.R. Federico Trilla).

Se realizó una subasta el 10 de marzo de 2022, pero se canceló debido a que el licitador más bajo realizó una propuesta de \$17,910,400.00 y el estimado de la ACT es de \$8,956,200.00. Se está evaluando mejoras necesarias que reemplacen la construcción del puente peatonal. Se está conceptualizando para mejorar la seguridad de los peatones.

Actualmente, se están reemplazando las barreras plásticas rotas (existentes) en la isleta central por barreras de concreto, marcado y rotulación del cruce de peatones.

2. PR-853 (Barrio Barrazas en Carolina Km. 10.20).

Está pendiente de comenzar un muro tipo "stone revetment" recubierto con "shotcrete", corte de material, limpieza del área, remoción del "guardrail" existente a

instalación de uno nuevo. Además, incluye la construcción de cunetones, instalación de tubería nueva de 4" de diámetro para agua potable, losa de hormigón con acero de refuerzo para la instalación del nuevo "guardrail", "cold milling", colocación de asfalto, aplicación de líneas termoplásticas y colocación de "ojos de gatos". Aprobado: \$195,618.63.

3. PR-852: (Trujillo Alto) - Proyecto AC-802647.

En el km. 2.7 había un deslizamiento cuya pendiente fue restaurada y se controló la erosión para minimizar la extensión del daño. El proyecto fue terminado. Costo del proyecto: \$10,715.14.

4. PR-852: (Trujillo Alto) - Proyecto AC-843647.

En el km 2.7 se está construyendo una pared retenedora y depositando material de relleno. Pendiente de "cold milling", depósito de asfalto, marcado de pavimento, "ojos de gatos". El tramo en que se está trabajando es pequeño por lo que se está esperando que se termine otro trabajo en la Carretera PR-175 para usar la misma movilidad para asfaltar ambas carreteras. Costo estimado: \$412,555.37.

5. PR-848 (Trujillo Alto) - No hay proyectos pendientes.

6. PR-190 (Carolina).

i. Reemplazo del puente #1357, ubicado en el Km. 0.10, en el Municipio de Carolina. Estatus: Se encuentra en diseño y se espera que se inicie la subasta en el 2027. Estimado de costos: \$4,274,641.05.

ii. Rehabilitación y preservación del puente #1000, ubicado en el Km. 2.6 sobre la Carretera PR-26, en el Municipio de Carolina. Los trabajos propuestos incluyen el reemplazo de la losa del puente, las aceras, las losas de acercamiento, los parapetos y la barrera metálica para seguridad peatonal. Además, se contempla el reemplazo de algunas vigas exteriores que presentan danos por impacto de camiones, así como el reemplazo y la reparación de los apoyos de las vigas del puente. También, se incluye la relocalización de líneas eléctricas contiguas al puente y la implementación de medidas de seguridad relacionadas con la estructura. Estatus: Se encuentra en diseño. Se espera que la etapa de diseño final termine el 20 de diciembre de 2026. El proceso de estudios ambientales está programado para culminar el 25 de marzo de 2026. Estimado de costos: \$5,586,598.

7. Estatus de proyectos en la intersección entre la Carretera PR-190 y la Avenida José A. "Tony" Santana en Carolina.

El semáforo esta operacional. Se encuentra en modo intermitente por el uso dado por la Policía, según acuerdo colaborativo. Se hizo orden de compra para la reparación de la tubería anclada al puente y realambrado de la intersección. Se ordenaron 23,000 pies de cable.

Respecto a lo anterior, el Municipio de Trujillo Alto comentó que, es de todos conocidos, que para lograr un desarrollo social y económico óptimo es necesario contar con los adelantos en la infraestructura vial y en unos medios de transporte adecuados que permitan afrontar los retos modernos. Por eso, el traslado de bienes y personas de un lugar a otro juega un papel protagónico importantísimo.

Las sociedades modernas, que han logrado ampliar su visión de futuro han tomado la conciencia de fortalecer toda actividad relacionada a la transportación acorde a los beneficios que la tecnología propone, sin obviar la seguridad que se amerita para la protección y seguridad de los seres humanos. Estas aspiraciones, requieren de una infraestructura moderna, ágil y acorde a los nuevos tiempos, así como unos planes básicos que garanticen nuevos proyectos y el mantenimiento de los ya existentes.

No cabe la menor duda, que atender la problemática en el área de infraestructura, desarrollo urbano y sistema vial por parte del gobierno estatal y federal, aportaría grandemente al continuo desarrollo de los diversos aspectos que nos benefician como pueblo. Mas aun, complementaría los esfuerzos que los municipios realizan para atender las nefastas condiciones que se encuentran las carreteras estatales.

A tenor con lo anteriormente esbozado y muy atento a las condiciones de las carreteras en el pueblo de Trujillo Alto, ha levantado constantemente su súplica en cuanto a las pésimas e insostenibles condiciones que se encuentran la mayoría de las mismas.

Como siempre han dejado saber, son quince carreteras estatales de las cuales restan trece (13) por atender, ya que la PR-181 y la PR-843 se están atendiendo en este momento. Sin embargo, la PR 852 y la PR 876 constituyen la prioridad dado el grave estado en que se encuentran.

Las molestias que a diario causan los hoyos, derrumbes, tapones y daños a los vehículos de los miles de residentes y visitantes que transitan las antes mencionadas vías de rodaje por el mal estado en que se encuentran son innumerables. La pobre infraestructura vial afecta gravemente su avance, lo que hace mandatorio atender dicha problemática para aportar positivamente al progreso del pueblo. Aun con el poco presupuesto que administran para atender la responsabilidad en cuanto a los caminos municipales una buena parte del mismo es utilizado para atender la gravedad de las carreteras estatales. De hecho, las condiciones en que se encuentran estas carreteras

resultan ser una amenaza constante a la seguridad de quienes transitan por las mismas, sin mencionar cuando las condiciones climatológicas son adversas.

Cabe mencionar, que ante la insistencia del Alcalde ha procurado la estrecha cooperación entre el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y el Municipio para que se transfieran los fondos para la reparación y pavimentación de las carreteras antes mencionadas y que el Municipio se encargue de llevar a cabo el proceso requerido por ley para los trabajos de asfalto. Como mencionaron anteriormente, bajo este modelo en la PR-181 se culminaron los trabajos y próximamente iniciarán los trabajos en la PR-843.

En suma, están en la mejor disposición de seguir trabajando de esta forma para lograr la totalidad de las carreteras en la jurisdicción de Trujillo Alto.

C. Palo Seco - Toa Baja

Sobre el barrio Palo Seco de Toa Baja, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor persigue conocer el plan de desarrollo de la parcela 021-000-010-02-000, cuyo titular es el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales, con el propósito de evaluar la viabilidad de que esta sea destinada para ampliar el comercio en la zona.

HDZ Fuimos informados por el Departamento de Recursos Naturales y Ambientales que, la Constitución de Puerto Rico, en su Artículo VI, Sección 19, establece que será la política pública del Gobierno "la más eficaz conservación de sus recursos naturales, así como el mayor desarrollo y aprovechamiento de los mismos para el beneficio general de la comunidad". La Ley Núm. 23 de 20 de junio de 1972, según enmendada, conocida como la "Ley Orgánica del Departamento de Recursos Naturales y Ambientales", establece que el DRNA el responsable de implementar la política pública del Gobierno sobre dicha materia.

Para efectos registrales, dicha parcela es la Finca #22203, inscrita al folio 70 del tomo 380 del Registro de la Propiedad de Bayamón, Sección II, a favor del Gobierno de Puerto Rico. La finca tiene una cabida de 4,816.5725 metros cuadrados; colindando por el Norte con la zona marítima terrestre del Océano Atlántico, por el Sur con terrenos reservados para uso público y la carretera estatal PR-870, por el Este con terrenos del Gobierno de Puerto Rico, y por el Oeste con la parcela "A" que le fue segregada. La Finca 22203 consta de 8 parcelas (la B, C, D, E, F, G, H, I), las cuales suman aproximadamente 1.3 cuerdas.

Dicha finca es un bien perteneciente al dominio público por ser un bien rescatado al mar y que mantiene su utilidad pública. Por el Este, conecta con el Centro Recreativo Isla

de Cabras; designado como un Parque Nacional por la Ley Núm. 9-2001, Ley del Sistema de Pargues Nacionales de Puerto Rico, y el cual es administrado por el DRNA.

Tan reciente como el 13 de noviembre de 2025, el Departamento de Transportación y Obras Públicas, a nombre y en representación del Gobierno de Puerto Rico, expidió una Certificación solicitándole a la Registradora de la Propiedad de Bayamón, Sección II, que traspase e inscriba el título de la Finca 22203 a favor del DRNA, libre de costo con todos sus derechos y servidumbres.

En cuanto al estado actual del predio, del expediente surge que existen varias parcelas y estructuras; algunas en desuso, una arrendada y otras ocupadas. Consta además que el 22 de septiembre de 2025, el DTOP cursó una comunicación escrita al ocupante que mantenía un contrato de arrendamiento, informándole que el mismo no sería renovado al culminar el 30 de septiembre de 2025, en atención al traspaso del predio al DRNA.

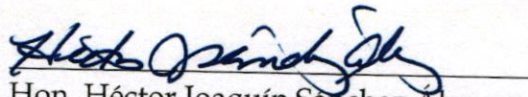
Nos dijo el Departamento, tras nuestros requerimientos sobre las acciones, medidas o plan de trabajo del DRNA con relación al predio, que resultaba importante señalar que el traspaso de la finca al DRNA es reciente y el proceso de recopilar la información de campo y evaluación técnica aún se encuentra en sus etapas iniciales.

 En virtud de lo anterior, el DRNA aún no ha adoptado formalmente un de manejo o plan de trabajo para la parcela. Entre las primeras gestiones se contempla realizar una segunda visita al predio a los fines de inspeccionar las estructuras existentes, corroborar la presencia de ocupantes, orientarles respecto a los procesos de concesiones, identificar posibles restricciones de uso y evaluar las condiciones ambientales y de infraestructura. Con posterioridad a esta visita, se desarrollarán las determinaciones administrativas y técnicas correspondientes.

Evaluados los comentarios vertidos por las distintas entidades privadas y públicas que presentaron memoriales ante nosotros, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor procederá a solicitarle comentarios escritos a los municipios de Carolina, Culebra y Toa Baja y a la Autoridad de Transporte Integrado (ATI). Una vez recibamos los memoriales antes mencionados, estaremos en mejor posición de rendir un informa más abarcador sobre las situaciones descritas en este primer informe parcial.

Por las consideraciones antes expuestas, esta Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor del Senado de Puerto Rico, recomienda la aprobación de este primer informe parcial sobre la R. del S. 36, con sus correspondientes hallazgos, conclusiones y recomendaciones.

Respetuosamente sometido,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Héctor Joaquín Sánchez Álvarez', is written over a horizontal line.

Hon. Héctor Joaquín Sánchez Álvarez

Presidente

Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos
y Asuntos del Consumidor