

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma.} Asamblea
Legislativa

3^{ra.} Sesión
Ordinaria

SENADO DE PUERTO RICO

R. del S. 546

15 de junio de 2026

Presentada por la señora *Santiago Negrón* y el señor *González Costa*

Referida a la Comisión de

RESOLUCIÓN

Para encomendar a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones, Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor la realización de un estudio exhaustivo sobre la viabilidad de una obra de expansión del Tren Urbano al noroeste de San Juan y el impacto socioeconómico que representaría.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El Tren Urbano de Puerto Rico es el primer sistema de transporte público ferroviario en el Caribe y está compuesto por dieciséis (16) estaciones que recorren una distancia de 17.2 km en el área más densamente poblada del País. Según la Autoridad de Transportación Integrada (ATI), el tren tiene la capacidad para fungir como la columna vertebral del sistema de transportación público del área metropolitana.¹ Adicionalmente, el Tren Urbano representa la alternativa más rápida confiable de transporte público en la Isla. No obstante, el tren no alcanza a rendir el servicio a zonas claves de actividad económica y de vivienda. Para servir como el eje central del sistema de transporte público de manera plena, el Tren Urbano necesita garantizar interconectividad entre las zonas de mayor movimiento de personas.

¹ Diapositivas de la presentación del Primer Encuentro Comunitario, Análisis de Alternativas para la Extensión Noroeste: <https://shorturl.at/MBbl9>.

Desde el año 2023, la ATI lleva realizando una serie de encuentros comunitarios para analizar las alternativas viables de extensión al servicio del Tren Urbano. Estas reuniones culminaron en cuatro (4) propuestas por parte de la ATI, de las cuales sólo dos (2) contemplaban una extensión del tren pesado al área de Minillas. El estudio provisto por la ATI reafirma la demanda para extender el servicio desde la estación de Sagrado Corazón hasta el área de la Isleta de San Juan.² La expansión del Tren Urbano no solo representa mayor movilidad sobre la extensión territorial del área metropolitana, sino también una herramienta importante de movilidad socioeconómica. Es indispensable que cualquier obra para ampliar el servicio actual integre una inversión a la infraestructura existente del tren pesado y permita expansiones futuras. Las alternativas presentadas de expansión mediante la creación de rutas nuevas de autobús que compiten con el servicio existente de la T3, o tren liviano no constituyen una extensión del servicio del tren; sino un reconocimiento de la insuficiencia del servicio ofrecido.

Además, la expansión propuesta no contempla la transición del sistema de transporte ferroviario a un sistema de metro liviano. El modelo de metro liviano, a diferencia de un tren liviano, consiste en operaciones automatizadas que proveen servicio con no más de cuatro (4) minutos de retraso, y que partiría del uso de la infraestructura existente modificando el número de vagones (un mínimo de dos vagones y un máximo de cuatro) en combinación con estaciones más pequeñas, adecuadas para el tamaño reducido de los vagones. Este modelo pudiera representar un ahorro significativo para la construcción de nuevos nodos dentro del sistema existente y dotar de mayor confiabilidad al servicio del Tren Urbano.

Desde su inicio, la ruta actual del Tren Urbano fue conceptualizada como solo un tramo de un sistema ferroviario extenso que conectara sectores económicos y poblacionales claves.³ Actualmente, los retos del Tren Urbano radican en el principal hecho de que es una obra incompleta y, por ende, incapaz de cumplir con su visión

² Recurso visual, tercer encuentro comunitario:
https://www.tuextension.pr.gov/es/_files/ugd/5df776_b0fe8c729401454bbdf4d462f965407e.pdf.

³ Evolución del Plan Maestro y las Extensiones al Tren Urbano:
<http://academic2.uprm.edu/uprati/Docs.%20Inf.%20Finales%20Group4/Carlos/Informe.pdf>.

original. Una expansión de la infraestructura del tren pesado, aun sea en incrementos para conectar la línea existente con puntos clave en el noroeste de San Juan –áreas de alta actividad económica como Plaza las Américas– u otros modos de transportación como el aeropuerto internacional, merecen ser considerados. El alto costo del combustible y la dependencia del automóvil para la movilidad interna de San Juan aumentan significativamente la inaccesibilidad de la ciudad capital. Una alternativa confiable es necesaria para el desarrollo del área metropolitana y para la clase trabajadora que depende de los servicios de transporte público.

RESUÉLVESE POR EL SENADO DE PUERTO RICO:

- 1 Sección 1.- Se encomienda a la Comisión de Transportación, Telecomunicaciones,
- 2 Servicios Públicos y Asuntos del Consumidor la realización de un estudio exhaustivo
- 3 sobre el impacto socioeconómico que tendría una obra de expansión del Tren Urbano
- 4 al noroeste de San Juan. La investigación deberá incluir, pero no se limitará a:
- 5 1. Las posibles rutas mediante las cuales se pueda expandir el servicio del
- 6 tren al noroeste de San Juan sin incurrir en desahucios forzosos de
- 7 unidades de vivienda y oportunidades para la construcción de vivienda
- 8 pública cerca de futuras estaciones del Tren Urbano;
- 9 2. Un estudio de la cantidad de pasajeros diarios que utilizan el Tren Urbano
- 10 exclusivamente o en conjunto con otros métodos de transportación y las
- 11 proyecciones de aumento de cantidad de usuarios;
- 12 3. Un estudio socioeconómico de la población de las regiones impactadas por
- 13 el servicio del tren actualmente y las poblaciones que se proyecta impactar

- 1 mediante cada ruta propuesta utilizando datos históricos de la
2 construcción del Tren Urbano y otros sistemas ferroviarios comparables;
- 3 4. La construcción de un perfil demográfico de los pasajeros habituales, sus
4 necesidades y observaciones para optimizar el servicio;
- 5 5. Una proyección de expansiones al servicio del Tren Urbano a largo plazo
6 de manera incremental para cada ruta propuesta, la cantidad de empleos
7 creados por cada fase y el impacto económico debido a la expansión del
8 tren pesado utilizando como base datos sobre la operación existente
9 incluyendo empleos, ingresos por ventas en las inmediaciones del Tren
10 Urbano y cualquier otra medida pertinente;
- 11 6. Una investigación sobre la tecnología conocida como metro liviano
12 incluyendo un estimado del costo de transición que supondría la
13 tecnología;
- 14 7. Un estimado del costo de expandir horarios de servicio de los autobuses
15 para proveer servicio diurno de guaguas cada diez (10) minutos y servicio
16 nocturno cada treinta (30) minutos los siete (7) días de la semana;
- 17 8. Una investigación del costo de fortalecer las rutas de guagua en la Avenida
18 Ponce de León durante el periodo de extensión propuesta del Tren
19 Urbano.
- 20 Sección 2.- La Comisión rendirá un informe con sus hallazgos, conclusiones y
21 recomendaciones dentro de ciento veinte (120) días después de la aprobación de esta
22 Resolución.

- 1 Sección 3.- Esta Resolución comenzará a regir inmediatamente después de su
- 2 aprobación.