

BOSQUEJO

CONFERENCIA DE PRENSA

9 DE DICIEMBRE DE 1993

TREN URBANO: PLAN DE ACCIÓN PARA SU IMPLEMENTACIÓN

I. INTRODUCCIÓN

Hoy vengo a anunciar el plan de acción que permitirá comenzar la construcción de la Fase I del Tren Urbano durante 1996 y su operación en 2001. Esto implicará un cambio importante en los esquemas tradicionales de transportación que no han permitido administrar el grave problema de congestión vehicular en el Área Metropolitana de San Juan. En esta conferencia se presentarán los antecedentes del proyecto, los resultados de la evaluación realizada por nuestra administración y el plan de acción que implantaremos para iniciar la construcción del Tren en el 1996.

II. ANTECEDENTES: Los puntos principales que deben mencionarse como preámbulo son:

- Proyecto sumamente analizado durante más de 25 años a través de los estudios de transportación.
- Su necesidad es evidente y de todos conocida. Todos los días sufrimos la congestión vehicular.
- La congestión vehicular de acuerdo a un estimado conservador, representa a la economía de Puerto Rico un derroche de más de \$100 millones en consumo de combustible. El costo de la congestión aumenta unos \$2 billones al incluir el costo del tiempo invertido, falta de productividad, etc.
- La movilidad de los ciudadanos del área metropolitana de San Juan no es factible, mediante la dependencia del automóvil privado, especialmente con el crecimiento proyectado en viajes para el año 2010 de 3.2 a 4.5 millones de viajes. Esto equivale a un aumento de 45% en el número de viajes. El aumento poblacional proyectado para el año 2010 es de 20%.
- El Tren Urbano se complementará con mejoras estratégicas al sistema de expresos y calles urbanas y con los sistemas de control de tráfico basados en las más modernas tecnologías.

La conclusión lógica es que necesitamos un sistema confiable de transportación colectiva que patrocine la movilidad de las personas y no la de los vehículos. La alternativa de un sistema de trenes se ha conceptualizado como un elemento esencial del plan integrado de transportación colectiva.

Al comienzo de nuestra administración solicité una evaluación detallada del trabajo realizado hasta el momento. Indiqué que el objetivo principal de nuestra administración es mantener el desarrollo de la red de carreteras con una inversión balanceada en todas las regiones, concurrentemente con la inversión requerida para la implementación del Tren Urbano. Sobre este objetivo expresé mi preocupación de que la inversión en la red vial propuesta en el plan anterior no parecía adecuada, principalmente para poder cumplir nuestros compromisos tales como la PR-10, la PR-53, etc.. Hoy vengo a anunciar que SI SE PUEDE, que mediante esquemas innovadores podemos alcanzar ambas metas.

III. RESULTADOS DE LA EVALUACIÓN

- Reevaluación del plan financiero para mantener un balance adecuado entre la inversión en carreteras y el Tren Urbano. La inversión requerida en el Tren Urbano no puede realizarse a costa de sacrificar el programa de mejoras capitales en carreteras.
- El Tren Urbano es el mejor proyecto de la nación según la Administración Federal de Transportación Colectiva, por lo tanto, Puerto Rico debe perseguir agresivamente los fondos federales disponibles.
- El Tren Urbano será el elemento principal de un sistema integrado de transportación colectiva que conecte a los principales centros de actividad urbana y que incluya a las guaguas y a los carros públicos como sistemas complementarios.
- Se debe comenzar de inmediato un plan agresivo de mejoras a los sistemas de guaguas, incluyendo mejoras a la AMA y la expansión del METROBUS para comenzar el cambio en los patrones de los usuarios hacia la transportación colectiva.
- Se debe ampliar la base de usuarios a la clase media para aumentar los beneficios del proyecto.
- El Tren Urbano redundará en grandes beneficios a la nación al demostrar las ventajas del concepto de *turnkey* y para desarrollar un proyecto complejo dentro del itinerario establecido. Este proyecto abrirá otros mercados para la tecnología norteamericana de transportación colectiva. Esta es otra justificación para el uso de fondos federales.

- Se debe ver al tren urbano como una punta de lanza para el desarrollo económico en las áreas de impacto de las estaciones.
- La Fase I debe permitir la expansión del sistema a otras áreas urbanas de alta densidad y con una capacidad limitada para la expansión vehicular.

IV. PLAN DE ACCIÓN PARA LA IMPLEMENTACION DEL TREN URBANO

El plan de acción es el mecanismo para implementar los resultados de la evaluación realizada por nuestra administración.

- Implementación del plan estratégico para la obtención de fondos federales y de apoyo en las agencias federales al Tren Urbano. Esta estrategia incluye la presentación del proyecto al Secretario Peña, al administrador del FTA y someter el proyecto ante el Congreso para ser considerado en el próximo año fiscal. La solicitud al Congreso se radicará el próximo 7 de enero de 1994.
- Desarrollo de plan maestro para todas las fases del Tren Urbano utilizando como espina dorsal el sistema entre Bayamón y Santurce y donde se integran sistemas intermodales.
- Implementar mejoras al sistema de guaguas y carros públicos para desarrollar el mercado del Tren Urbano y la reducción en congestión vehicular. Los estudios ya están en progreso y la implementación debe comenzar durante el próximo año 1994.
- Ya se emitió la solicitud de Propuestas para contratar la firma que preparará la documentación necesaria para iniciar la construcción del proyecto en 1996. Evaluación y selección de dicho grupo para julio 1994.
- Solicitar, evaluar y seleccionar grupo que finalizara el diseño e iniciará la construcción del proyecto para el 1996 bajo el concepto de diseño, construcción, operación y mantenimiento.

V. BENEFICIOS PRINCIPALES DEL PROYECTO

- Reducción en niveles de congestión vehicular y costos asociados.
- Accesibilidad de los principales centros urbanos de ZMSJ.
- Control de calidad de aire al reducir emisiones de vehículos de motor.

- Generación de 52,000 empleos directos, indirectos e inducidos durante el diseño, construcción y de 400 empleos durante la operación del Tren Urbano.
- Aportación substancial a infraestructura de ZMSJ para promover el turismo y el comercio y revitalización de áreas urbanas.
- Aumento en la economía al aumentar productividad.
- Aportación a la Nación al demostrar beneficio del "turnkey" y abrir mercados para la tecnología norteamericana de transportación colectiva.

set/a7:prensa