

## ***“Ley para Establecer los Parámetros Tarifarios del Tren Urbano”***

Ley Núm. 30 de 8 de Enero de 2004

Para crear la “Ley para Establecer los Parámetros Tarifarios del Tren Urbano”, a fin de regular el costo de las tarifas en el Tren Urbano; ordenar al Departamento de Transportación y Obras Públicas que promulgue un Reglamento; y para otros fines.

### EXPOSICION DE MOTIVOS

El sistema de transportación del Tren Urbano ha sido costado en más de un noventa (90) por ciento por el Pueblo de Puerto Rico y constituye una obra de infraestructura que debe servir al desarrollo social y económico de Puerto Rico; además de mejorar la calidad de vida de todos los puertorriqueños y a fortalecer su acceso a una sociedad más justa en el ejercicio pleno de sus derechos.

Como parte de su misión y de su visión expansiva de los derechos, el Estado tiene que proveer servicios esenciales que deben enriquecer la calidad de vida de las personas que habitan en esta tierra. A través de legislación especial, el Estado ha ampliado el marco convencional de los derechos enumerados en el Artículo II de la [Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico](#). De esta forma cumple con el deber que le ha impuesto la Constitución para promover y hacer reales estos derechos. Asimismo, el Tribunal Supremo de Puerto Rico, por vía de interpretación, ha hecho una lectura amplia de los derechos reconocidos, invocando algunos que fueron rechazados durante el proceso de aprobación de la Constitución. La ampliación de estos derechos por vía legislativa e interpretación judicial, ha contribuido a promover la vigencia de estos derechos.

El Tribunal Supremo de Puerto Rico, en su afán de una lectura expansiva, a manera de ejemplo, ha reconocido y reincorporado el derecho a la educación que recoge la Constitución para la escuela primaria y lo ha extendido hasta el ámbito universitario, [Pagán Hernández v. U.P.R.](#), 107 D.P.R. 720, (1978).

Existen grandes sectores de nuestra sociedad, los cuales no disfrutan de ingresos suficientes para garantizarse los medios esenciales de vida. Desde el punto de vista demográfico, pueden ubicarse algunos de estos grandes sectores en los extremos de edad de la pirámide poblacional. De esta manera resulta que tanto los niños, adolescentes y jóvenes como la población de edad avanzada sufren, en mayor grado, los rigores de la pobreza. De ahí, que la legislación les haya reconocido un tratamiento preferencial. Existen, asimismo, sectores de la población que tratan de superar ciertas desventajas. El Estado, también les reconoce un tratamiento más favorable al momento del disfrute de las facilidades y de los servicios públicos, tal es el caso de las personas con impedimentos.

El Gobierno ha reconocido que el desparrame urbano y la falta de planificación, a través de las décadas, dificultan el acceso de algunos sectores de la población a ciertas dependencias gubernamentales y centros urbanos. Paradójicamente, en el año 2000 en Puerto Rico había un (1) vehículo de motor por cada 1.7 habitantes. Conforme a los datos y estadísticas del Departamento de Transportación y Obras Públicas, en la actualidad, existe en la Isla más de dos punto cuatro

(2.4) millones de vehículos de motor. Por lo cual, se proyecta que para el año 2020 la cantidad de automóviles registrados alcance la alucinante cifra de cinco millones (5,000,000). El Departamento de Transportación y Obras Públicas considera que el Tren Urbano reducirá la congestión a niveles previos que al año 1990; y para el año 2010, logrará absorber el cuarenta y cinco (45) por ciento de los viajes en vehículos privados proyectados para esta fecha.

Los recursos del Estado deben utilizarse para crear una sociedad más justa y equitativa. El sistema de transportación pública que une a varios municipios de la región metropolitana, es una opción para viabilizar los mandatos constitucionales impuestos al Estado. La operación del Tren Urbano en Bayamón, Guaynabo y San Juan junto al sistema de Alternativa de Transportación Integrada, que incluye a otros municipios, posibilita la interconexión entre varios pueblos. La disponibilidad de servicios sociales indispensables en diferentes áreas de la región metropolitana se amplía con la apertura del Tren Urbano. Este sistema de transportación pública, utilizado sabiamente, puede ser instrumento hacia una urbe más organizada, viva y segura. La cercanía de las estaciones del Tren Urbano a universidades, escuelas, centros deportivos, lugares recreativos, teatros, tribunales, centros gubernamentales, plazas públicas y hospitales, entre otros, bajo un uso adecuado, debe lograr una reducción en la dependencia de los vehículos de motor y lograría facilitar la integración de la población a la utilización masiva del sistema.

El Departamento de Transportación y Obras Públicas, ha subrayado el efecto beneficioso que tendría para Puerto Rico la operación del nuevo sistema de transportación pública. El Tren Urbano, que ha sido pagado en más de un noventa (90) por ciento por todos los contribuyentes puertorriqueños, debe ser, un instrumento al servicio de todas las personas que visiten o residen en el Area Metropolitana. Además, debe ser un instrumento de justicia social para los sectores poblaciones para los cuales la legislación existente garantiza trato especial y favorable en diferentes instancias. Esta Ley posibilita el establecimiento permanente de un sistema tarifario acorde con estos objetivos y establece criterios y parámetros para su implantación y revisión. Los parámetros enumerados propician y estimulan la utilización de este instrumento del Pueblo de Puerto Rico; mientras crea un alivio económico para los estudiantes, las personas de edad avanzada y las personas con impedimentos. Es debido a todo lo antes mencionado, que esta Asamblea Legislativa desea aprobar esta Ley para la reglamentación de las tarifas del Tren Urbano.

*Decrétase por la Asamblea Legislativa de Puerto Rico:*

**Artículo 1.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (a)]

Se ordena al Departamento de Transportación y Obras Públicas a adoptar un Reglamento de Tarifas para el Tren Urbano el cual propicie y estimule el uso de la transportación pública para todos los residentes y visitantes del Área Metropolitana, y que incluirá una consideración de costo especial para estudiantes, personas de edad avanzada y personas con impedimentos. La fijación de tarifas para la utilización del Tren Urbano es una responsabilidad legal y reglamentaria, exclusiva e indelegable del Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, modificable únicamente por la Asamblea Legislativa.

**Artículo 2.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (b)]

La aprobación o revisión de este Reglamento requerirá la celebración de vistas públicas. Las vistas deben ser celebradas en tres (3) fechas y lugares distintos del Area Metropolitana, previa notificación en dos (2) diarios de circulación general con treinta (30) días de anticipación.

**Artículo 3.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (c)]

Se faculta al Secretario del Departamento de Transportación y Obras Públicas, como Presidente de la Junta de Directores de la Autoridad Carreteras a reglamentar el establecimiento de tarifas especiales para la preventa masiva de boletos en igualdad de condiciones y costos para toda persona natural o jurídica. Se le autoriza, además, a reglamentar tarifas especiales, conforme a los parámetros establecidos, para los sectores poblacionales enumerados en el siguiente Artículo.

**Artículo 4.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (d)]

Parámetros para la consideración económica especial a los sectores enumerados en el Artículo 1:

**1.** El Reglamento garantizará la expedición de un carné no transferible a todo estudiante del sistema escolar público y privado; además de todos los estudiantes de Universidades e Institutos de enseñanza superior acreditados por el Consejo General de Educación, ubicado en los municipios donde se extienda la red de transportación pública del Tren Urbano. El carné se expedirá previa solicitud formalizada por el estudiante, sus tutores o la autoridad escolar competente y se expedirá libre de costo. Este privilegio será utilizado en todo momento en que el tren se encuentre en funcionamiento. El Reglamento garantizará un descuento del cincuenta (50) por ciento en la venta de boleto a todo estudiante. El Secretario como Presidente de la Junta de Directores de la Autoridad de Carreteras coordinará con el Departamento de Educación el cumplimiento de esta disposición o la utilización de mecanismos o documentación alterna equivalente para garantizar el ejercicio de este derecho.

**2.** El Reglamento garantizará la expedición de un carné no transferible a toda persona con impedimentos, con el cual obtendrá un cincuenta (50) por ciento de descuento en la tarifa. El carné se expedirá libre de costo. El Secretario de Transportación y Obras Públicas como Presidente de la Junta de Directores de la Autoridad de Carreteras coordinará con la Oficina del Procurador de Personas con Impedimentos el cumplimiento de esta disposición o la utilización de mecanismos o documentación alterna equivalente para garantizar el ejercicio de este derecho.

**3.** El Reglamento garantizará un descuento de cincuenta (50) por ciento en la venta de boletos a toda persona de edad avanzada que hubiere cumplido sesenta (60) años de edad hasta que cumpla los setenta y cinco (75) años de edad. Al cumplir los setenta y cinco (75) años de edad se le expedirá un carné que garantice el uso gratuito del Tren Urbano. El carné se expedirá libre de costo. El Reglamento dispondrá todo lo referente a la expedición de pases en los términos que estime convenientes. El Secretario garantizará tarifas más beneficiosas a los usuarios rutinarios del sistema.

**Artículo 5.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (e)]

El Departamento de Transportación y Obras Públicas establecerá, mediante Reglamento, las multas y penalidades administrativas por transferencia indebida, uso ilícito o fraude en la obtención, aprobación o utilización de los derechos establecidos en esta Ley, sin menoscabar lo enunciado en el Código Penal de Puerto Rico de 1974 [*Nota: Sustituido por la [Ley 146-2012, según enmendada, “Código Penal de Puerto Rico”](#)].*

**Artículo 6.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (f)]

Se autoriza al Secretario de Transportación y Obras Públicas, como Presidente de la Junta de Directores de la Autoridad de Carreteras a emitir Reglamentos relacionados a las tarifas del Tren Urbano. Los reglamentos aprobados por el Departamento de Transportación y Obras Públicas, necesarios e indispensables para la implantación de esta Ley y la operación del Tren Urbano, los cuales empezarán a regir el día que comiencen las operaciones del tren e inmediatamente después de su aprobación. Estos reglamentos constituyen una excepción expresa del requisito establecido en la Ley Núm. 170 de 12 de agosto de 1988, según enmendada, mejor conocida como la “Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme” [*Nota: Derogado y sustituido por la [Ley 38-2017, “Ley de Procedimiento Administrativo Uniforme del Gobierno de Puerto Rico”](#)], de que los Reglamentos comenzarán a regir treinta (30 días después de su aprobación. La omisión de aprobar tal Reglamento invalida cualquier tarifa en exceso de los parámetros establecidos en esta Ley.*

**Artículo 7.** — [3 L.P.R.A. § 430d inciso (g)]

Todo contrato relacionado al Tren Urbano que suscriba el Secretario de Transportación y Obras Públicas, a partir de la vigencia de esta Ley, incluyendo una extensión del contrato, reconocerá y validará las garantías tarifarias impuestas en esta Ley. Cualquier cláusula que menoscabe el propósito de esta Ley será declarada nula.

**Artículo 8. — Reserva de otras acciones.** [3 L.P.R.A. § 430d inciso (h)]

El ejercicio de la acción autorizada por este capítulo es independiente de cualquier otra acción civil o criminal, derecho o remedio que disponga la legislación vigente y ninguna de las disposiciones de ésta limitará o impedirá el ejercicio de tales acciones, derechos o remedios.

**Artículo 9. — Cláusula de Separabilidad.** — (3 L.P.R.A. § 430d nota)

Si cualquiera de las disposiciones de esta Ley o su aplicación a cualquier persona o circunstancia fuera impugnada o declarada inconstitucional o nula, tal sentencia o invalidez no afectará las disposiciones del resto de la misma.

**Artículo 10.** — Esta Ley entrará en vigor inmediatamente después de su aprobación.

Nota. Este documento fue compilado por personal de la [Oficina de Gerencia y Presupuesto](#) del Gobierno de Puerto Rico, como un medio de alertar a los usuarios de nuestra Biblioteca de las últimas enmiendas aprobadas para esta Ley. Aunque hemos puesto todo nuestro esfuerzo en la preparación del mismo, este no es una compilación oficial y podría no estar completamente libre de errores inadvertidos; los cuales al ser tomados en conocimiento son corregidos de inmediato. En el mismo se han incorporado todas las enmiendas hechas a la Ley a fin de facilitar su consulta. Para exactitud y precisión, refiérase a los textos originales de dicha ley y a la colección de Leyes de Puerto Rico Anotadas L.P.R.A.. Las anotaciones en letra cursiva y entre corchetes añadidas al texto, no forman parte de la Ley; las mismas solo se incluyen para el caso en que alguna ley fue derogada y ha sido sustituida por otra que está vigente. Los enlaces al Internet solo se dirigen a fuentes gubernamentales. Los enlaces a las leyes enmendatorias pertenecen a la página web de la [Oficina de Servicios Legislativos](#) de la Asamblea Legislativa de Puerto Rico. Los enlaces a las leyes federales pertenecen a la página web de la [US Government Publishing Office GPO](#) de los Estados Unidos de Norteamérica. Los enlaces a los Reglamentos y Ordenes Ejecutivas del Gobernador, pertenecen a la página web del [Departamento de Estado](#) del Gobierno de Puerto Rico. Compilado por la Biblioteca de la Oficina de Gerencia y Presupuesto.

Véase además la [Versión Original de esta Ley](#), tal como fue aprobada por la Legislatura de Puerto Rico.

⇒⇒⇒ Verifique en la Biblioteca Virtual de OGP la **Última Copia Revisada** (Rev.) para esta compilación.

Ir a: [www.ogp.pr.gov](http://www.ogp.pr.gov) ⇒ Biblioteca Virtual ⇒ Leyes de Referencia—TREN.