

RIGI AL

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma} Asamblea
Legislativa

3^{ra} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. de la C. 371

PRIMER INFORME PARCIAL

8 de abril de 2026

Actas y Resoluciones
2026 APR -8 P 12:39
lw

A LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE PUERTO RICO

La Comisión de Transportación e Infraestructura de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, previo estudio y análisis de la Resolución de la Cámara Núm. 371, somete a este Alto Cuerpo el presente Informe Parcial con sus hallazgos, recomendaciones y conclusiones, solicitando su aprobación.

ALCANCE DE LA MEDIDA

La Resolución de la Cámara 371 ordena a la Comisión de Transportación e Infraestructura de la Cámara de Representantes de Puerto Rico realizar una investigación sobre todo asunto relacionado con la implantación de la política pública establecida por la Ley Núm. 201-2010, según enmendada, conocida como la "Ley para Declarar la Política Pública sobre la Adopción del Concepto de Calles Completas o Complete Streets".

En particular, la medida persigue examinar el cumplimiento de las entidades gubernamentales estatales y municipales responsables de la implantación de dicha ley; los logros alcanzados desde su aprobación; los retos que han enfrentado las agencias concernidas; y las propuestas para adelantar su implantación hacia el futuro.

Mediante esta investigación legislativa, la Comisión procura recopilar información actualizada sobre el estado de la política pública de calles completas en Puerto Rico, evaluar la efectividad de los mecanismos adoptados y determinar si resulta necesario promover medidas adicionales, ya sean legislativas o administrativas, para fortalecer su ejecución y cumplimiento.

ANÁLISIS DE LA MEDIDA

La Comisión de Transportación e Infraestructura para la debida consideración y estudio de la Resolución de la Cámara Núm. 371, solicitó memorial explicativo al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT) y a la American Association of Retired Persons (AARP).

Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT)

El Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación expresaron en su memorial conjunto que el concepto de calles completas no responde a un modelo uniforme aplicable a todas las vías públicas, sino que debe adaptarse a las características funcionales, urbanas y sociales de cada carretera. Indicaron que, desde la aprobación de la Ley Núm. 201-2010, ambas entidades han promovido activamente este concepto mediante diversas estrategias, incluyendo el análisis técnico de consultas de proyectos remitidas por la Oficina de Gerencia de Permisos, en las cuales se evalúan elementos relacionados con la infraestructura peatonal, ciclista y de transporte colectivo.

Asimismo, señalaron que lideran la elaboración del Plan de Transportación Multimodal a Largo Plazo para Puerto Rico, el cual se actualiza periódicamente e integra parámetros de diseño de calles completas, destacando proyectos en distintos municipios que incluyen mejoras en aceras, ciclovías e intersecciones. De igual forma, indicaron que se encuentran en procesos de actualización de las guías de diseño de calles completas, con el propósito de contar con herramientas más alineadas con las condiciones actuales del país y fortalecer la implantación de esta política pública. También resaltaron la importancia de la participación ciudadana y la colaboración interagencial y municipal para lograr una implementación efectiva.

American Association of Retired Persons (AARP)

AARP Puerto Rico expresó su respaldo a la medida y destacó que ha impulsado el concepto de calles completas en Puerto Rico durante más de quince años. Señaló que la Ley Núm. 201-2010 fue producto de esfuerzos colaborativos entre organizaciones y agencias gubernamentales, dirigidos a promover espacios públicos seguros, accesibles y adecuados para todos los sectores de la población, particularmente para las personas adultas mayores.

AARP indicó que, aunque se han logrado avances mediante reglamentos, manuales y ordenanzas municipales en varios municipios, aún no se han cumplido plenamente los objetivos de la ley. Enfatizó que el modelo de calles completas beneficia a todos los usuarios de las vías públicas, incluyendo peatones, ciclistas, personas con diversidad funcional, usuarios del transporte público y conductores, al promover seguridad, salud, equidad y desarrollo económico.

Además, destacó múltiples beneficios asociados a este concepto, tales como la reducción de accidentes, la promoción de estilos de vida activos y saludables, el acceso equitativo a las vías públicas, la reducción de emisiones contaminantes y el fortalecimiento de la cohesión social. A su vez, recomendó fortalecer el marco reglamentario, integrar de manera más efectiva los instrumentos de planificación, promover mayor uniformidad en la implantación a nivel municipal y adoptar disposiciones más compulsorias que aseguren el cumplimiento de la política pública.

RECOMENDACIONES

Con base en los memoriales recibidos y los datos preliminares provistos por las agencias concernidas, esta Comisión recomienda:

1. Continuar la investigación legislativa mediante la celebración de vistas públicas, vistas oculares y la solicitud de memoriales adicionales a entidades tales como la Junta de Planificación, la Oficina de Gerencia de Permisos, la Comisión para la Seguridad en el Tránsito y los Municipios.
2. Evaluar posibles enmiendas a la Ley Núm. 201-2010 dirigidas a fortalecer su carácter compulsorio, particularmente en proyectos de nueva construcción, reconstrucción y rehabilitación de vías públicas.
3. Promover la integración del Manual de Planificación y Diseño de Calles Completas dentro del marco reglamentario vigente, incluyendo el Reglamento Conjunto de Planificación.
4. Fortalecer los mecanismos de coordinación interagencial entre las entidades gubernamentales responsables de la planificación, diseño, permisos y construcción de infraestructura vial.
5. Evaluar fuentes de financiamiento e incentivos, incluyendo fondos federales disponibles, que faciliten la implantación efectiva del concepto de calles completas en Puerto Rico.

CONCLUSIÓN

Del análisis de los memoriales recibidos, esta Comisión concluye preliminarmente que la política pública de calles completas continúa siendo necesaria, pertinente y ampliamente respaldada tanto por las agencias gubernamentales como por organizaciones del sector civil.

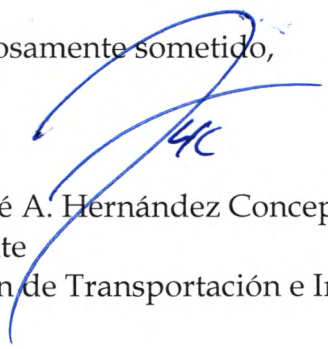
No obstante, surge que, aunque se han realizado esfuerzos importantes desde la aprobación de la Ley Núm. 201-2010, estos no han logrado una implantación uniforme ni sistemática en toda la Isla. Asimismo, se identifica como uno de los principales retos la falta de coordinación efectiva entre las entidades gubernamentales, particularmente entre el nivel central y los municipios, así como la necesidad de fortalecer los mecanismos reglamentarios y de planificación que aseguren la integración del concepto en proyectos de infraestructura.

De igual forma, la Comisión observa que persiste una brecha entre la política pública establecida en ley y su aplicación práctica, lo que evidencia la necesidad de continuar evaluando el marco legal vigente, así como los mecanismos de fiscalización y cumplimiento.

De conformidad al mandato de la R. de la C. 371, la Comisión de Transportación e Infraestructura, tiene a bien rendir el Primer Informe Parcial, dando fiel cumplimiento a los alcances de dicha Resolución para el conocimiento y las acciones ulteriores que correspondan de parte de este Augusto Cuerpo, la Comisión y sus miembros. Se ordena al Secretario de la Cámara de Representantes del Gobierno de Puerto Rico, enviar copia de este informe al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) y a la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT).

Por lo antes expuesto, la Comisión de Transportación e Infraestructura de la Cámara de Representantes de Puerto Rico, previo estudio y consideración de la R. de la C. 371, tiene a bien someter el Primer Informe Parcial sobre dicha medida, con sus hallazgos, recomendaciones y conclusiones, solicitando su aprobación.

Respetuosamente sometido,



Hon. José A. Hernández Concepción
Presidente
Comisión de Transportación e Infraestructura

(TEXTO DE APROBACIÓN FINAL POR LA CÁMARA)
(18 DE AGOSTO DE 2025)

GOBIERNO DE PUERTO RICO

20^{ma.} Asamblea
Legislativa

1^{ra.} Sesión
Ordinaria

CÁMARA DE REPRESENTANTES

R. de la C. 371

30 DE JUNIO DE 2025

Presentada por el representante *Méndez Núñez*
Por Petición de AARP Puerto Rico

Referida a la Comisión de Asuntos Internos

RESOLUCIÓN

Para ordenar a la Comisión de Transportación e Infraestructura de la Cámara de Representantes de Puerto Rico realizar una investigación sobre todo asunto relacionado con la implantación de la política pública establecida por la Ley Núm. 201-2010, según enmendada, mejor conocida como la "Ley para Declarar la Política Pública sobre la Adopción del Concepto de Calles Completas o 'Complete Streets'"; el cumplimiento de las entidades de gobierno a nivel estatal y municipal responsables en ley para su implantación; los logros alcanzados; los retos que han enfrentado; propuestas para adelantar la implantación de la ley hacia el futuro; y para otros fines relacionados.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Hacia finales de este año, se estarán cumpliendo 15 años de haberse aprobado la Ley 201-2010, la cual declaró la política pública sobre la adopción del concepto de "calles completas" en Puerto Rico. La misma se dirigió a la adopción de este concepto para la planificación, diseño, construcción, reconstrucción, remodelación y mantenimiento de las vías públicas. La ley busca facilitar el acceso y movilidad a todos los usuarios de las vías públicas, incluyendo peatones, ciclistas, usuarios del transporte público y conductores.

En esencia la Ley 201-2010 tenía el propósito de crear un entorno vial más inclusivo y seguro para todos los ciudadanos de Puerto Rico. Según el Estatuto, los municipios están obligados a incorporar esta política pública en su funcionamiento, promoviendo la creación de espacios públicos que sean accesibles para todos los usuarios de las vías públicas, como de los demás espacios públicos.

La Ley 201-2010 representó un paso importante en la dirección de una urbanística más sostenible y humana priorizando la movilidad y el bienestar de todos los ciudadanos, no solamente los conductores de vehículos. A través de los años, la Comisión de calles completas que estableció la propia ley logró alcanzar el desarrollo de importantes piezas de reglamentación, como son el Reglamento de calles completas de la "Ley para Declarar la Política Pública sobre la Adopción del Concepto de Calles Completas o "Complete Streets", emitido por el Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP). Además de los informes enviados y radicados ante la "United States Housing Authority" (USHA).

En 2018, la Autoridad de Carreteras sometió las Guías de Diseño de Calles Completas para todo tipo de calle, o carretera, sea urbana, suburbana o rural. A través de los años se ha promovido las Ordenanzas Municipales y entendemos que no llegan a 20 los municipios con estas ordenanzas y muchos menos que las estén implementando. El Municipio de Aibonito fue el primero en aprobar una ordenanza a tales efectos y el que ha sido consistente en su desarrollo; mientras que municipios como Bayamón y Carolina, entre otros, han sido precursores de la "caminabilidad" de nuestras calles.

Desgraciadamente en Puerto Rico arriesgamos nuestras vidas al caminar por nuestras aceras. Reconociendo así el impacto a la salud pública, a la salud mental, a la económica comunitaria, y hasta a la salud ambiental. Las calles completas promueven el apoyo a los pequeños comerciantes en las comunidades, promueven el encuentro social, previenen condiciones crónicas como la diabetes, la presión arterial y el colesterol alto, entre otros.

La falta de planificación de estacionamientos hace que las personas estacionen sus autos en las aceras y las utilidades construyan barreras bloqueando el acceso en nuestras calles, como dos ejemplos. La planificación urbana es trascendental para el desarrollo de un país, hasta el punto de que países han creado Procuradores del Espacio Urbano para fiscalizar la ejecución de políticas sociales y económicas como estas. Sin mencionar que en Puerto Rico hay sobre 950 mil personas mayores que podrían tener una mejor calidad de vida y se estima que hay 1,197,085 personas con impedimentos. Esta cifra incluye diversas discapacidades, como visuales, auditivas, físicas y cognitivas.

Además, las calles completas facilitan:

1. La vida activa y el ejercicio para todas las edades.

2. Nuestra niñez tenga un estilo de vida más saludable y evitar la obesidad.
3. Menos muertes de usuarios vulnerables: ciclistas y peatones.
4. Las mujeres embarazadas o con cochecitos de bebe también tendrían mejor accesibilidad.

En fin, las calles completas y seguras son para el bienestar completo de Puerto Rico. No obstante, los pasos que se han dado a través de los pasados 15 años, la percepción es que aún las vías públicas del país siguen representando un reto para sus usuarios, sobre todo peatones y personas con impedimentos. Teniendo en cuenta esta consideración y transcurrida más de una década de la aprobación de esta Ley nos parece que resulta importante llevar a cabo una investigación sobre el alcance y la efectividad de la Ley 201- 2010 en alcanzar sus propósitos.

RESUÉLVESE POR LA CÁMARA DE REPRESENTANTES DE PUERTO RICO:

1 Sección 1.- Ordenar a la Comisión de Transportación e Infraestructura de la Cámara
2 de Representantes de Puerto Rico realizar una investigación sobre todo asunto
3 relacionado con la implantación de la política pública establecida por la Ley Núm. 201 de
4 16 de diciembre de 2010, según enmendada, mejor conocida como la “Ley para Declarar
5 la Política Pública sobre la Adopción del Concepto de Calles Completas o ‘Complete
6 Streets’”; el cumplimiento de las entidades de gobierno a nivel estatal y municipal
7 responsables en ley para su implantación; los logros alcanzados; los retos que han
8 enfrentado; propuestas para adelantar la implantación de la ley hacia el futuro.

9 Sección 2.-La Comisión, conforme dispone el Reglamento de la Cámara de
10 Representantes, puede citar a cualquier persona natural o jurídica, o entidad
11 gubernamental, organizaciones con o sin fines de lucro, que haya tenido o tenga cualquier
12 clase de relación o conexión en los asuntos especificados en la Sección 1 de esta
13 Resolución.

1 Sección 3.-La Comisión, además, podrá realizar todos los estudios, investigaciones,
2 reuniones, citaciones, solicitudes de producción de documentos, solicitudes de
3 información, requerimientos, e informes que entienda necesarios y podrá investigar
4 cualquier asunto que entienda pertinente para cumplir con lo dispuesto en esta
5 Resolución.

6 Sección 4.-La Comisión rendirá a la Cámara de Representantes de Puerto Rico los
7 informes parciales que estime necesarios o convenientes en los que incluyan sus
8 hallazgos, conclusiones y recomendaciones; asimismo, someterá un informe final, antes
9 de que finalice la Vigésima Asamblea Legislativa.

10 Sección 5.-Esta Resolución entrará en vigor inmediatamente después de su
11 aprobación.