



ESTADO LIBRE ASOCIADO DE  
PUERTO RICO

*Ley De Personas Con Impedimentos (ADA)*

# **PLAN DE TRANSICIÓN**

**AGOSTO 2014**



**AUTORIDAD DE CARRETERAS Y TRANSPORTACIÓN DE PUERTO RICO**

Oficial de ADA: Ana A. Olivencia  
(787)729-1562  
aolivencia@dtop.gov.pr

# TABLA DE CONTENIDO

|   |          |
|---|----------|
| MISIÓN Y VISIÓN .....   | i        |
| <b>1.0 INTRODUCCION Y TRANSFONDO LEGAL .....</b>  | <b>1</b> |
| 1.1 Leyes y Reglamentos Federales .....   | 1-2      |
| 1.2 Trasfondo de la ACT .....   | 3-6      |
| <b>2.0 COORDINADOR(A) DE LA LEY ADA Y PROCEDIMIENTO DE QUERELLAS .....</b>  | <b>7</b> |
| <b>3.0 IMPLANTACION DEL PLAN DE TRANSICIÓN .....</b>  | <b>7</b> |
| 3.1 Establecimiento de un Comité .....  | 7-8      |
| 3.2 Registro de Oportunidades para Recibir Insumo de la Comunidad .....   | 8        |
| 3.3 Rampas de Encintado (“Curb Ramps”) y Otros Análisis de Manejo del Tránsito .....  | 8        |
| 3.4 Lista de las Barreras en las Instalaciones de la Agencia que Limitan el Acceso a las<br>Personas con Impedimentos ..... | 9        |
| 3.5 Descripción de los Métodos que se Utilizarán para Eliminar las Barreras .....   | 10       |
| 3.6 Designación del Personal que Desarrolla e Implanta el Plan .....  | 10       |
| 3.7 Monitoreo .....   | 10       |
| 3.8 Establecimiento de Prioridades.....   | 10-11    |
| 3.9 Presupuesto .....   | 11       |
| 3.10 Itinerario .....   | 11-12    |
| 3.11 Revisión Periódica .....   | 12       |

## ANEJOS

- I: Política de Igualdad de Oportunidades
- II: Formulario de Querella
- III: Aviso al Público
- III-A: Aviso y Cuestionarios Disponibles al Público
- IV-A: Cuestionario de Instalaciones ACT
- IV-B: Cuestionario de Instalaciones Tren Urbano
- V: Disposición Especial sobre Señales de Tránsito
- VI-A-G: Dibujos Estándar (1-7) para Rampas de Encintado
- VII: Proyectos de Construcción con Elementos de Ley ADA
- VIII: Guía de Evaluación Instalaciones ACT
- IX: Guía de Evaluación Instalaciones Tren Urbano
- X: Guía de Evaluación Proyectos de Construcción



## **MISIÓN**

El desarrollo de un sistema de transportación sostenible.

## **VISIÓN**

Visualizamos el desarrollo de un sistema de transportación libre de congestión, parte integrante de un sistema de usos de suelo y de movilidad, que propicie la accesibilidad y reduzca la necesidad del traslado, promueva el desarrollo económico para todos los sectores sociales y regionales, y conserve nuestro patrimonio para el disfrute de todas las generaciones.

***PATRONO CON IGUALDAD DE OPORTUNIDAD DE EMPLEO***

## 1.0 INTRODUCCIÓN Y TRASFONDO LEGAL

### 1.1 LEYES Y REGLAMENTOS FEDERALES

Tras la aprobación de la Ley federal 101-336 (Ley de personas con impedimento - ADA por sus siglas en inglés) en 1990, la forma en que las entidades públicas y privadas abordan los servicios a personas con impedimento ha sufrido cambios significativos. Aunque la sección 504 de la Ley Federal de Rehabilitación (29 USC 794) prohibía<sup>1</sup> excluir a personas con impedimento de participar en programas o actividades con asistencia federal, es bajo ADA que se le da un nuevo énfasis, asegurando así que las personas con impedimento tienen acceso a los mismos beneficios y servicios que el resto de la población, particularmente en la prestación de servicios por parte de entidades públicas<sup>2</sup>.

A raíz de la aprobación de ambas leyes, se implantó un amplio sistema de reglamentación por las distintas agencias federales. De particular interés para la ACT son las asignadas al Departamento de Justicia Federal bajo 28 CFR 35, cuyo propósito es ejecutar el subtítulo A del Título II de la Ley de Personas con impedimento de 1990 (42 USC 12131), que prohíbe el discrimen basado en impedimento en entidades públicas. Entre sus disposiciones, requiere a las entidades públicas que examinen la condición de sus instalaciones (§35.150) para determinar si son accesibles a personas con impedimento y determinen los pasos necesarios que deben tomarse para corregir las deficiencias u ofrecer alternativas. Provee de forma específica que deben desarrollarse planes de transición que identifiquen las deficiencias, ofrezcan oportunidad al público para proveer insumo, se designen los oficiales responsables de la implantación y provean un itinerario para dicha implantación.

---

<sup>1</sup> *Ninguna persona cualificada con impedimento en los Estados Unidos, según se define en la sección 705(20) de este título, será excluida de participar o recibir beneficios, o estará sujeta a discrimen bajo cualquier programa o actividad que reciba ayuda financiera federal o bajo cualquier programa o actividad conducida por cualquier agencia ejecutiva o el servicio postal federal, si dicha exclusión o discrimen se basa exclusivamente en el impedimento. La gerencia de cada Agencia promulgará los reglamentos necesarios para ejecutar las enmiendas que se hicieron bajo la Ley de Rehabilitación, Servicios y Deficiencias en el Desarrollo de 1978.*

<sup>2</sup> *De acuerdo a lo provisto en este capítulo, ninguna persona con impedimento cualificada será excluida de participar o le serán denegados los beneficios en servicios, programas o actividades de una entidad pública o estará sujeto a discrimen por parte de dicha entidad, por razón de su impedimento.*

El Departamento de Justicia adoptó los Estándares de Diseño Accesible ADA en el 2010 (2010 *Standards*) como el estándar regulatorio para la construcción nueva y alteración de instalaciones sujetas a la reglamentación bajo la Ley de personas con Impedimento (ADA) -28 CFR 35.151(c) (3), según enmendado en 75 FR 56236 el 15 de septiembre de 2010, que serían efectivas al 15 de marzo de 2012. Para los gobiernos locales y estatales, el Estándar de 2010 consiste de la reglamentación contenida en 28 CFR 35.151 y las versiones de los Apéndices B y D de esta parte, publicados en la edición del 2009 del Código de Reglamentación Federal -28 CFR 36.104. Los proyectos cuya fecha de inicio de la construcción es en o posterior a marzo del 2012, deben contener estos estándares.

Debido a que la ACT es recipiente de fondos federales administrados por el Departamento de Transportación Federal a través de la Administración Federal de Carreteras (FHWA por sus siglas en inglés) para proyectos de construcción de carreteras y la Administración Federal de Tránsito (FTA por sus siglas en inglés) para las instalaciones de tránsito, la reglamentación contenida en 49 CFR 27, también le aplica la reglamentación contenida en 49 CFR 27, particularmente la §27.7a<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> (a) *General. Ninguna persona cualificada con impedimento será excluida de participar, le serán denegados los beneficios o estará sujeta a discrimen en cuanto a cualquier programa o actividad que reciba asistencia económica federal administrada por el Departamento de Transportación, por razón de dicho impedimento.*



## 1.2 TRASFONDO DE LA ACT

Según dispuesto en el Plan de Reorganización núm. 6 para la Rama Ejecutiva del Estado Libre Asociado de Puerto Rico efectivo el 2 de enero de 1973, el Departamento de Obras Públicas fue reorganizado y re denominado como Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP). Dicho Departamento es la agencia de gobierno central a cargo de los programas de transportación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico. Por medio de este Plan de Reorganización, la Autoridad de Carreteras, la Autoridad de los Puertos (posteriormente desligada según legislación subsiguiente) y la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) fueron adscritas al DTOP. Las autoridades adscritas al DTOP funcionan como corporaciones públicas con autonomía fiscal con respecto a los negocios por los cuales son responsables. No obstante, estas autoridades sufrieron modificaciones durante este año 2014. A tenor con la Ley núm. 41 de 21 de marzo de 2014, se creó una Junta, presidida por el Secretario de Transportación y Obras Públicas, que es ahora el cuerpo rector de la ACT. El 3 de agosto se aprobó la Ley núm. 123, que creó la nueva Autoridad de Transporte Integrado (ATI). Esta nueva Autoridad operará bajo una Junta, también presidida por el Secretario del DTOP. ATI combinará las operaciones de la AMA, que ya no existirá como una Autoridad independiente, con la Autoridad de Transporte Marítimo (ATM). El Tren Urbano, que es operado actualmente por una compañía privada (ACI), también se transfirió a esta nueva Autoridad. A la fecha de

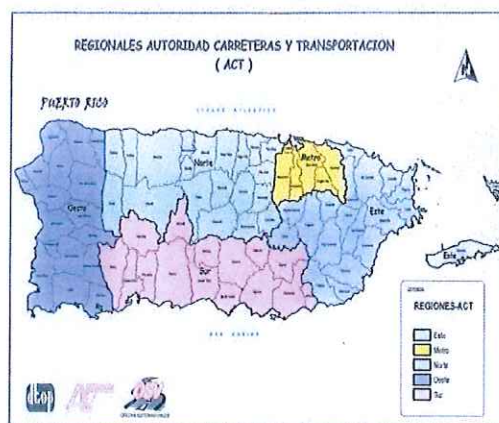
este Plan de Transición (agosto 2014), la operación permanece en ACT, ya que las transferencias están aún en proceso.

La situación legal del Departamento de Transportación y Obras Públicas y la Autoridad de Carreteras y Transportación puede resumirse en términos simples como una relación de lazos estrechos entre el Departamento y su corporación adscrita, la Autoridad de Carreteras y Transportación, donde uno desarrolla la política pública del sistema de transportación, concentrándose principalmente en las carreteras estatales y la expedición de licencias a conductores y los vehículos. Por otro lado, la ACT es el brazo que ejecuta proyectos bajo contrato con el DTOP en el caso de las carreteras estatales o por sí en el caso de los expresos y autopistas, así como la operación del Tren Urbano. Siendo una corporación pública, posee autonomía fiscal y sus procesos pueden ser más ágiles que los del DTOP. Su operación es altamente compleja, puesto que envuelve elementos que ofrecen servicios directos al público. Ambas agencias tienen sus oficinas principales en el Centro Gubernamental Roberto Sánchez Vilella, edificio Sur y operan mediante oficinas regionales distribuidas a través de la Isla, sirviendo así a los 78 municipios.

La organización, aparte de la operación administrativa principal en Minillas, es como sigue:

**ÁREA DE CONSTRUCCIÓN, CON OFICINAS REGIONALES EN:**

- San Juan (Oficina Regional Metropolitana)
- Manatí (Oficina Regional Norte)
- Humacao (Oficina Regional Este)
- Ponce (Oficina Regional Sur)
- Mayagüez (Oficina Regional Oeste)



**DIRECTORÍA DE TRÁNSITO Y AUTOPISTAS CON ESTACIONES DE PEAJE EN:**

- Buchannan\*
- Bayamón\*
- Toa Baja\*
- Manatí\*
- Vega Alta\*
- Arecibo\*
- Hatillo\*
- Caguas Norte
- Carolina
- Carolina Norte
- Carolina Sur
- Montehiedra
- Caguas Sur
- Juana Díaz
- Salinas
- Ponce
- Ceiba
- Humacao Norte
- Humacao Sur
- Guaynabo
- Guayama
- Húcar

\*Operado por Metropistas

Además, hay una división de ingeniería, a cargo de la conservación y mantenimiento de las secciones de la autopista.



**TREN URBANO** - La operación del Tren Urbano es tal vez la más compleja, operada por la entidad privada ACI, bajo contrato con la ACT y sirve a los municipios de San Juan, Guaynabo y Bayamón, a través de sus 16 estaciones:

- Bayamón
- Deportivo (Bayamón)
- Jardines
- Torrimar
- Martínez Nadal
- Las Lomas
- San Francisco
- Centro Médico
- Cupey
- Río Piedras
- Universidad
- Piñero
- Domenech
- Roosevelt
- Hato Rey
- Sagrado Corazón



Esta operación, junto con las estaciones de peaje, es la que tiene más impacto directo sobre el público. Con respecto al Tren Urbano, destacamos los diversos métodos para identificar las paradas y estaciones. Cada estación tiene un diseño diferente, lo cual simplifica poder distinguir una estación de la otra. Además, hay sistemas visuales y auditivos para alertar de las paradas, antes y al momento de la llegada. Previo a su inauguración, la Oficina del Procurador de las Personas con Impedimento (OPPI) inspeccionó todas las estaciones, encontrando que cumplían sustancialmente con las necesidades de la población con impedimentos. Durante el 2011, FTA llevó a cabo una inspección, encontrando también que las instalaciones eran sustancialmente accesibles a las personas con impedimento.

**METROBUS** – Esta operación consiste de tres rutas operadas bajo contrato con First Transit, un operador privado. Las tres rutas ofrecen servicio a un área específica de San Juan. La ruta MB I da servicio del terminal de Capetillo en Río Piedras a la Estación de Tren Urbano Sagrado Corazón, con 17 paradas. La ruta MB III opera de la Estación Sagrado Corazón del Tren Urbano al Terminal Intermodal de Covadonga en el Viejo San Juan, con 17 paradas. La ruta MBE ofrece servicio de la Estación Sagrado Corazón del Tren Urbano al Terminal Intermodal de Covadonga en el Viejo San Juan, con 20 paradas.

Para complicar aún más la operación, existe un aspecto jurisdiccional relacionado con el proceso de construcción en la ACT. Cuando ésta construye expresos o autopistas bajo su control, todos los alrededores están bajo su jurisdicción. No obstante, las aceras son siempre jurisdicción de los municipios. Una vez completado el proyecto, las aceras pasan a ser responsabilidad del municipio. Si la ACT construye bajo contrato con el DTOP, entonces todo el proyecto pasa a dicha Agencia.

La ACT reconoce que hay un gran problema con las aceras que en algún momento pueda haber construido o como en la mayoría de los casos, no tiene conexión alguna, pero que pueden circundar algunos de sus edificios, como es el caso de las que rodean las oficinas centrales en Santurce.

Este Plan de Transición es de aplicación a la Autoridad de Carreteras y Transportación.

## 2.0 COORDINADOR(A) DE LEY ADA Y PROCEDIMIENTO DE QUERELLAS

La ACT tenía una Coordinadora de Ley ADA en la Oficina de Derechos Civiles. El puesto ha estado vacante desde el 2011, aunque la Directora de la Oficina es responsable de los asuntos relacionados con Ley ADA. La Oficina de Derechos Civiles está a cargo de ofrecer talleres a empleados sobre asuntos de discrimen, incluyendo impedimento, así como asegurarse del cumplimiento de la política pública en torno a discrimen (véase Política – Anejo I). La ACT tiene un Reglamento de querellas de discrimen que cubre, entre otros, el discrimen por razón de impedimento. El mismo es administrado por la Oficina de Derechos Civiles. Véase formulario de querella – Anejo II.

## 3.0 IMPLANTACIÓN DEL PLAN DE TRANSICIÓN

### 3.1 ESTABLECIMIENTO DE UN COMITÉ

El 28 de febrero de 2014, el Director Ejecutivo de la ACT comenzó las gestiones para implantar un Plan de Transición para la Agencia, el cual había estado en proceso por algún tiempo, pero carecía de un esfuerzo coordinado. Debido a que la Agencia ha tenido reducción de personal, lo cual ha impactado directamente casi todas las oficinas de la Agencia (y la Oficina de Derechos Civiles no es la excepción), el Director Ejecutivo y el Secretario del DTOP le dieron la bienvenida al establecimiento de un Comité compuesto por miembros representativos de las distintas áreas que de algún modo impactan la población con impedimentos. A esos efectos, se designó a los siguientes miembros del Comité de Transición de Ley ADA, el cual es presidido por la Directora de La Oficina de Derechos Civiles, la **Lcda. Ana A. Olivencia**:

- Diseño: **Maritza Guzmán Rivera, Bachiller en ingeniería (inicialmente Ing. Ray Morales)**
- Planificación: **Planificadora Martha Bravo Colunga**
- Tren Urbano: **Marco A. Quiñones (originalmente la Arq. Teresa Sifre)**
- Ingeniería de Tránsito: **Ing. Rafael López Abril**
- Construcción: **Janet Rendón, Ingeniera en entrenamiento**
- Comunicaciones: **Irma Moyeno, Directora Interina**

El Comité se ha estado reuniendo dos veces al mes y comenzó a diseñar una estrategia para establecer el Plan. Ha habido cambios en la composición de los miembros del Comité, pero las oficinas incluidas son parte vital en la implantación del Plan. Durante las reuniones que comenzaron en marzo, se realizó una evaluación de la situación actual y se diseñó un plan de acción para comenzar a implantar el Plan.

### **3.2 REGISTRO DE OPORTUNIDADES PARA RECIBIR INSUMO DE LA COMUNIDAD**

Una de las primeras tareas del Comité fue diseñar métodos para obtener información de la comunidad. Al momento, la Autoridad tiene alguna información en su página web, la cual ofrece orientación en torno a ADAAG. Además, recomienda a los ciudadanos a contactar la Oficina de Derechos Civiles en caso de que exista una situación de posible discrimen basado en impedimento, pero no se había realizado un esfuerzo dirigido a obtener información específica sobre las barreras. Por lo tanto, el Comité decidió publicar un aviso en el periódico y otros medios (Anejo III), haciendo referencia a los cuestionarios que estarían disponibles en la página web (Anejo IIIA) para las instalaciones de la ACT y Tren Urbano (véanse Anejos IVA y IVB), de forma tal que el público pudiese comentar sobre la necesidad de mejorar la accesibilidad. Una vez el Comité reciba los cuestionarios, evaluará los resultados y procederá a analizar cómo establecer prioridades.

### **3.3 RAMPAS DE ENCINTADO (“CURB RAMPS”) Y OTROS ANÁLISIS DE MANEJO DEL TRÁNSITO**

En el 2011 la ACT aprobó la Disposición Especial “(Special Provision)” sobre sistemas de señales de tránsito, que incluye aspectos de Ley ADA (Anejo V) y en el 2012, aprobó dibujos estándar para las rampas de encintado (Anejos V A-G), con la cual debe cumplirse en cada uno de los proyectos de la Agencia. Como parte de las recomendaciones del Comité, los proyectos que se han construido a partir del 2012 hasta el momento serán evaluados para asegurar que los elementos de ADA fueron construidos o están en proceso de construirse de acuerdo a dicha Disposición o dibujos estándar.

### 3.4 LISTA DE LAS BARRERAS EN LAS INSTALACIONES DE LA AGENCIA QUE LIMITAN EL ACCESO A LAS PERSONAS CON IMPEDIMENTO

La Oficina de Derechos Civiles tenía un programa limitado mediante el cual se evaluaban las instalaciones de la Agencia<sup>4</sup>. La falta de personal ha disminuido este Programa significativamente. Además, en vista de que no existía un Plan formal, la respuesta a la corrección de deficiencias en las instalaciones se dilata. Se mantiene un archivo de todas las inspecciones, que incluye fechas, recomendaciones hechas y estatus. La evaluación a las instalaciones no incluía inspección a los proyectos.

Tras la creación del Comité, resultó evidente que el proceso no estaba produciendo mayores resultados. Se elaboró una lista de los proyectos desde el 2012 hasta el presente que contienen elementos sensitivos a Ley ADA (Anejo VII) y se desarrollaron hojas de evaluación adecuadas – una para edificios regulares (Anejo VIII), una para Tren Urbano (Anejo IX) y otra para para los proyectos de construcción (Anejo X). Con estas hojas de evaluación se desarrollará un plan de evaluación. Se comenzará con un plan piloto mediante la selección de un edificio, un proyecto de construcción y una estación de tren, para determinar si las hojas de evaluación necesitan modificación. El Comité ha considerado solicitar ayuda de universidades para asistir con las inspecciones. Además, el Área de Construcción coordinará para la designación de dos representantes de cada oficina regional para que lleven a cabo las inspecciones. Como parte del Plan, se compraron o están en vías de comprarse instrumentos de medición para determinar el cumplimiento con los estándares de ley ADA del 2010.

---

<sup>4</sup> Edificios de la Agencia, con 5 oficinas regionales, estaciones de peaje, 16 estaciones de Tren Urbano, así como las del DTOP, con 7 oficinas regionales y 15 centros de servicios al conductor (CESCOs).

### **3.5 DESCRIPCIÓN DE LOS MÉTODOS QUE SE UTILIZARÁN PARA ELIMINAR LAS BARRERAS**

A ser determinado una vez comiencen las inspecciones.

### **3.6 DESIGNACIÓN DEL PERSONAL QUE DESARROLLA E IMPLANTA EL PLAN**

El personal que fue designado como parte del Comité estará a cargo del desarrollo, implantación y monitoreo del Plan. Luego del esfuerzo inicial para diseñar el Plan, el Comité continuará reuniéndose por lo menos una vez al mes.

### **3.7 MONITOREO**

En vista de que el Plan está en sus etapas iniciales y las barreras permanecen aún sin identificarse en su totalidad, el proceso de monitoreo está aún sin definir. El Área de Construcción está en el proceso de designar personal de cada oficina regional para evaluar rampas de encintado, deficiencias en los edificios y artefactos de control del tránsito en su área; el operador del Tren Urbano identificará la persona responsable de su área, etc., con una supervisión general por parte de la Oficina de Derechos Civiles, en términos de los informes.

### **3.8 ESTABLECIMIENTO DE PRIORIDADES**

Aunque el Plan está en sus etapas iniciales, deben establecerse prioridades, particularmente de acuerdo con:

- Quejas o solicitudes de ciudadanos – pendiente de recibir el insumo
- Magnitud de la barrera (si presenta un riesgo de seguridad o es meramente inconveniente)
- Frecuencia de uso por parte de los peatones
- Población
- Número de personas con impedimento afectadas
- Costo
- Posibilidad de integrar cambios con proyectos a ser desarrollados en la cercanía

Es importante destacar que actualmente la ACT enfrenta una difícil situación financiera. En estos momentos, los nuevos proyectos dependen de la asignación de fondos federales. Muchas de las instalaciones (oficinas regionales, el edificio de Minillas) son alquiladas y las acciones correctivas dependen de respuesta por parte del dueño. Señalamos como ejemplo la rampa de elevación mecánica que opera en el edificio de Minillas, cuyo dueño es la Autoridad de Edificios Públicos, la cual ha tenido problemas mecánicos en varias ocasiones y su reparación se dilata debido al complicado proceso para requerir atención a la misma. Lo mismo ocurre con reparaciones a las puertas, instalaciones de los baños, etc.

### **3.9 PRESUPUESTO**

En vista de que el Plan está en etapas iniciales, no se ha establecido un presupuesto. No obstante, debido a que la ACT tiene instalaciones y proyectos distribuidos a través de la Isla, pueden establecerse presupuestos por área o proyectos. En algunos casos, la corrección no implica desembolsos (ej.: facilidades alquiladas).

### **3.10 ITINERARIO**

#### **Septiembre 2014**

- Comenzar la traducción al español del Plan
- Insertar copia del Plan en la página web
- Recibir todas las designaciones del Área de Construcción y Tren Urbano de las personas que realizarán las inspecciones.

#### **Octubre 2014**

- Culminar el proceso de recibo de los cuestionarios
- Comenzar los adiestramientos a las personas que realizarán las inspecciones
- Colocar la versión al español del Plan en la página web
- Comenzar el análisis del insumo del público
- Corregir las deficiencias que puedan resolverse fácilmente o representen poco o ningún desembolso

**Noviembre 2014 a febrero 2015**

- Llevar a cabo inspecciones en un edificio, un proyecto y una estación de tren, para evaluar la efectividad de las guías de inspección
- Corregir las deficiencias que puedan resolverse fácilmente o representen poco o ningún desembolso

**Marzo 2015 a MARZO 2016**

- Comenzar a evaluar todos los edificios de la ACT y aquéllos proyectos de construcción con elementos de ley ADA, construidos a partir del 2012
- Corregir las deficiencias que puedan resolverse fácilmente o representen poco o ningún desembolso

**Junio 2015**

- Comenzar a evaluar las deficiencias que se identificaron a través del insumo del público o mediante las inspecciones que no hayan sido corregidas previamente, para determinar las medidas correctivas

**Agosto 2015**

- Establecer un itinerario para la corrección de las deficiencias, luego de identificar los recursos disponibles

***\*\* El Comité continuará reuniéndose al menos una vez al mes, para revisar el progreso y hacer los ajustes necesarios a este itinerario.***

**3.11 REVISIÓN PERIÓDICA**

Este Plan será revisado por lo menos una vez al año.

Para información adicional en torno a este Plan de Transición, contacte a:

Lcda. Ana A. Olivencia  
 Oficina de Derechos Civiles  
 Autoridad de Carreteras y Transportación  
 Apartado 42007  
 San Juan, Puerto Rico 00940-2007  
 (787)729-1562  
[aolivencia@act.dtop.gov.pr](mailto:aolivencia@act.dtop.gov.pr)