

**GOBIERNO DE PUERTO RICO
OFICINA DEL GOBERNADOR
JUNTA DE PLANIFICACIÓN**

Primera Extensión JPE-042

**EXIMIENDO A LA AUTORIDAD DE LOS PUERTOS
DE SOMETER CONSULTAS SOBRE CIERTAS OBRAS EN
AEROPUERTOS DE SU PROPIEDAD A LA CONSIDERACIÓN DE
LA JUNTA DE PLANIFICACIÓN**

El Artículo 21 de la Ley Núm. 75 del 24 de junio de 1975, según enmendada, conocida como Ley Orgánica de la Junta de Planificación de Puerto Rico, dispone que "De modo que pueda existir una completa coordinación en las obras públicas, la Junta adoptará, según crea conveniente, las normas necesarias para permitir el mejor aprovechamiento de los recursos. Estas normas especificarán los criterios que habrán de utilizarse para determinar qué tipo de obras públicas no tendrán que ser sometidas a la consideración de la Junta o a la Administración de Reglamentos y Permisos para su aprobación o rechazo".

La Autoridad de los Puertos es una agencia pública creada por Ley con el propósito de desarrollar y mejorar las facilidades en Puerto Rico para la transportación externa e interna por las vías aéreas y marítimas.

Mediante comunicaciones del 25 de abril de 1989, la Autoridad de los Puertos solicitó se le exima de someter a la Junta de Planificación y a la Administración de Reglamentos y Permisos ciertas obras rutinarias a construirse en terrenos aeroportuarios de su propiedad conforme al uso de aeropuerto aprobado por la Junta.

A tono con la referida disposición de Ley y con el fin de acelerar el trámite de proyectos de la Autoridad de los Puertos que conllevan obras de la naturaleza antes mencionada, la Junta de Planificación, en su reunión del 4 de mayo de 1989, **EXIME** a la Autoridad de los Puertos de someter a la Junta de Planificación consultas sobre las siguientes obras públicas:

1. Remodelaciones generales, incluyendo interior de salones, paredes, facilidades para impedidos, pasillos, escaleras, baños, áreas de acceso, rampas de seguridad, áreas de seguridad, áreas estériles, zonas de descanso, mezzanines, jardineras, elevadores, ventanales, pisos, plafones, fachadas, instalación y relocalización de sistemas telefónicos, instalación y sustitución de sistemas de acondicionadores de aire, alumbrado, plomería, sistemas sanitarios, alcantarillados, reinstalación y relocalización de sistemas de computadoras, reemplazo y reinstalación de sistemas eléctricos, sustitución de transformadores y sustitución e instalación de plantas eléctricas. Las remodelaciones no conllevarán ampliaciones de las áreas existentes, nuevas construcciones ni alteración de los elementos estructurales de los aeropuertos.
2. Relocalización de puentes de abordaje existentes.
3. Expansión de áreas e instalación de equipo para reclamo de equipajes dentro de edificaciones existentes.

4. Reemplazo, reinstalación y relocalización de sistemas existentes de hidrantes para combustible de aviación incluyendo sus ramales con sus respectivas válvulas y equipo mecánico, siempre que no se extiendan más allá de las áreas que se estén utilizando para el estacionamiento de aviones.
5. Relocalización de tanques soterrados y sobre tierra, siempre que no se aumente la capacidad de los mismos.
6. Cambio de límites, pavimentación repavimentación de áreas de estacionamiento existentes y casetas necesarias para resguardar las personas a cargo del cobro de los usuarios.

Ahora la Autoridad de los Puertos a través de su Director Ejecutivo, mediante comunicación del 13 de noviembre de 2000, solicita a la Junta de Planificación les exima del proceso de consulta de ubicación para acudir directamente a la Administración de Reglamentos y Permisos (ARPE) a solicitar los correspondientes permisos de construcción en coordinación con las agencias estatales y federales con jurisdicción en el asunto.

A la luz de las disposiciones de Ley y con el fin de acelerar el trámite de proyectos de la Autoridad de los Puertos, la Junta de Planificación **Exime** a la Autoridad de los Puertos de someter a esta Junta, consultas de ubicación sobre las siguientes obras públicas:

a. Expansión de la Antepista Central

Esta antepista conecta las pistas 8-26 y 10-28 contando con un solo carril. La configuración actual impide el paso simultáneo, en direcciones opuestas, de las naves aéreas que se desplazan entre las pistas y los terminales de pasajeros. De esta manera no se puede desarrollar un patrón óptimo de operaciones aéreas, por causa de los posibles atrasos que supone la espera porque aviones que se encuentran en la antepista completen el recorrido y despejen la misma.

La expansión propuesta consiste en la construcción de un carril adicional en el lado Este de la vía existente para habilitar el flujo de aviones en direcciones opuestas. El proyecto permitirá el uso de una u otra de las pistas, añadiendo capacidad operacional al Aeropuerto y reduciendo la posibilidad de pérdidas económicas por causa de atrasos en los vuelos.

La necesidad de realizar esta obra está patentizada por el nivel sin precedentes que han alcanzado las cifras de Primera operaciones aéreas (cantidad de vuelos), que del año 1997 al 1999 se incrementaron de 182, 160 (año 1997), 199,525 (Año 1998), a un total de 208,389 (año 1999).

Estudios técnicos realizados por la Administración Federal de Aviación (FAA) y la propia AP han demostrado los méritos para que se construya el proyecto, sobresaliendo los aspectos de capacidad y seguridad operacional como argumentos a favor de su implantación.



b. Mejoras a Area de Seguridad en Pista 26

Proyecto que consiste en habilitar un área de 540 por 500 pies, con un componente reductor de la velocidad al final del área pavimentada de la Pista 26. La misma es requerida por la FAA como parte de los parámetros de diseño y seguridad que aplican a los aeropuertos. Sus propósitos es la creación de una zona de superficie continua y sin obstáculos, que permita el paso de los vehículos de rescate aéreo en caso de accidentes. Bajo las condiciones existentes cualquier avión que sufra un accidente corre el riesgo de caer en la Laguna Torrecillas, lugar hasta donde a los vehículos y el personal de rescate aéreo le resulta casi imposible llegar con relativa facilidad y agilidad, en el menor tiempo posible y llevar a cabo las labores de salvamento de manera rápida y eficiente. El aumento en las cifras de operaciones se traduce en un uso más frecuente de las pistas, lo que a su vez aumenta el potencial de accidentes. No realizar las mejoras al área de seguridad aumenta los riesgos de pérdidas en propiedad y vidas.

c. Extensión Antepista Sierra

Proyecto que consiste en la extensión de esta vía de rodaje de aviones en unos 2,200 pies adicionales, conectándola con el final de la Pista 26. La obra permitirá ajustar el diseño de la antepista principal del Aeropuerto a los requisitos o exigencias de la aviación clasificada como Grupo V. Dentro de este grupo, es el Boeing 747-400 el avión utilizado como crítico para el diseño de la infraestructura vial de este aeropuerto. Otro propósito del proyecto es evitar que aviones que se desplacen más allá del último conector de la Pista 8-26 con el tramo de Antepista Sierra existente, tengan que llevar a cabo maniobras de reversa en el medio de la pista. Dichas maniobras atrasan el uso de la pista por otros aviones, lo que a su vez ocasiona atrasos (con las consabidas pérdidas económicas) en las operaciones aéreas. Además, eliminará los problemas de seguridad causados por dichas maniobras, ya que los aviones podrán abandonar la pista tan pronto lleguen a su final, vía el nuevo tramo de la antepista. Resulta obvio que el aumento en el total de operaciones aéreas y no construir el proyecto conllevará un incremento en los riesgos de pérdidas en la propiedad y vidas humanas.

d. Ensanche Carretera Acceso a zona de Carga

La carretera de acceso hacia la zona de carga consiste de dos carriles (entrada y salida) en los cuales coinciden vehículos livianos y pesados, que no cuentan con otra alternativa vial para llegar al área. La coincidencia de distintos tipos de vehículos es un problema potencial de seguridad, pues la ruta es relativamente estrecha y carece de espacio para esquivar vehículos, si un conductor se percata de que están en peligro de sufrir un accidente. Aparte de esta situación, el componente de carga aérea ha experimentado un crecimiento vertiginoso. Ello ha motivado un alza en los espacios destinados al manejo de esa carga. El resultado es un frecuente problema de congestión vehicular, pues la vía existente no está diseñada para servir al tipo de volumen de tráfico que la utiliza. Eso sin contar las expectativas de una



continuación en el crecimiento de las cifras alcanzadas en este componente.

e. Desarrollo de Instalaciones para Actividades Asociadas al Aeropuerto

Este desarrollo se llevará a cabo en dos áreas separadas físicamente y consiste en la construcción de estructuras (edificios, rampas y vías de rodaje) a ser utilizadas para el manejo de carga aérea (recibirla y procesarla) y la ubicación de concesionarios que, por la naturaleza de sus operaciones, tiene que estar localizados dentro de la propiedad del aeropuerto. Muchos de esos concesionarios serán desplazados de su ubicación actual debido a la expansión de la Antepista Central. De no poder ser desarrolladas estas dos áreas, las expectativas de expandir la Antepista Central son prácticamente nulas. Las áreas están ubicadas al norte del Expreso Baldorioty de Castro (y sur de la Pista 10-28) y al norte del final de la Pista 28.

Esta resolución empezará a regir inmediatamente después de su notificación; ACLARÁNDOSE que la misma no exime a la Autoridad de los Puertos de someter a la consideración de la Administración de Reglamentos y Permisos las solicitudes de permiso de construcción y/o de uso correspondientes, conforme a las disposiciones de la Ley Núm. 76 del 24 de junio de 1975, según enmendada; en coordinación con las agencias estatales y federales correspondientes.

Aprobada en San Juan, Puerto Rico, hoy 27 de noviembre de 2000.

José R. Caballero Mercado
José R. Caballero Mercado
Presidente

María del C. Gordillo Pérez
María del C. Gordillo Pérez
Miembro Asociado

William Figueroa Rodríguez
William Figueroa Rodríguez
Miembro Asociado

Astrid López de Victoria
Astrid López de Victoria
Miembro Alterno

Certifico Aprobada y notifico hoy 28 NOV 2000

Max Vidal Vázquez
Max Vidal Vázquez
Secretario

