



## *Trabajadores Unidos de la Autoridad Metropolitana de Autobuses y Ramas Anexas (TUAMA y Ramas Anexas)*

### **Ponencia**

A: Hon. Eddie Charboniel Chinae  
Presidente  
Comisión de Desarrollo de la Ciudad Capital y  
Asuntos de la Juventud

De: Trabajadores Unidos de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (Unión  
TUAMA)

Asunto: Accesibilidad a la Transportación Pública en la Zona Metropolitana

Fecha: jueves, 20 de febrero de 2020

Agradecemos a la Honorable Comisión de Desarrollo de la Ciudad Capital y Asuntos de la Juventud, en especial al Hon. Eddie Charboniel Chinae, Presidente y a los demás Representantes, por la oportunidad de poder expresar estas humildes palabras a nombre de todos los trabajadores de la AMA.

La Unión de Trabajadores Unidos de la AMA y Ramas Anexas, representa los empleados que realizan labores de mantenimiento y reparación de la flota de vehículos, labores de mantenimiento y construcción de las facilidades físicas de la AMA y los conductores de Ruta Regular y del Programa Llame y Viaje para personas con alguna discapacidad o limitación física.

Partimos de la premisa de lo que vinimos a auscultar en esta vista pública. El acceso a la transportación pública en el área metropolitana de San Juan y áreas limítrofes. ¿Cómo y de qué maneras le damos más y mejores accesos a nuestros usuarios? Eso en gran medida lo lograremos empoderando a nuestros actuales y futuros usuarios utilizando herramientas como la tecnología, por ejemplo, el celular. Para lograr esto el Gobierno debe ser un instrumento facilitador en la consecución de estas metas. Somos facilitadores en la medida en que se abre el mercado a nuevas fuentes de información, que nos quitemos la venda y permitamos que emprendedores locales interesados en mejorar nuestra calidad de vida le hagan la vida más fácil al ciudadano que anda a pie. En pleno siglo 21 y en donde los teléfonos móviles tienen una capacidad enorme de ayudarnos en hacernos la vida más útil, y aun así nuestros usuarios carecen de ese poder cuando de transportación colectiva se trata. Aplicaciones como Uber, rastrean la proximidad de sus vehículos y los mismos no tienen GPS instalados, ¡así de avanzada está la tecnología! Cómo es posible que en la AMA estamos rezagados en esta área, cuando desde el Gobierno Federal a través de la FTA se han aportado millones de dólares para realizar esta gesta desde hace más de una década.

Como sindicato apoyamos que la Autoridad Metropolitana de Autobuses libere y mantenga público el sistema de GPS en las unidades. Este es un paso fundamental para empoderar a nuestros usuarios. ¡Es tiempo ya! que se le dé el poder de la información a nuestros usuarios y hacerlo parte integral de nuestro sistema de transporte público. ¿Cómo hacemos eso? Permitiendo que aplicaciones como GUAWA puedan ser útiles en la consecución de brindar un servicio de transporte más confiable, donde en la misma aplicación puedan ver mapa de las rutas, por donde van o vienen las unidades y que partiendo de esa premisa puedan ellos seguir expandiendo sus servicios.

Esto debe también ir a la par de información general en las paradas (ejemplo placa amarilla) que no se hace desde hace más de una década. No tenemos ningún problema con el establecimiento de equipos para rastreo de unidades, de hecho, ya lo hemos experimentado en el pasado; pero por falta de interés, económica o administrativa no se le ha dado la importancia que este tipo de tecnologías brindan. Se han gastado millones de dólares del Gobierno Federal, administración tras administración para implementar sistemas de GPS en las unidades, proyectos sobre cámaras de seguridad que al sol de hoy nunca fueron instaladas, renovaciones del Centro de Comunicaciones de la AMA con pantallas de monitoreo y computadoras que hoy no sirven de nada, y hemos seguido comunicándonos vía radio teléfono, como se hacía 30-40 años atrás.

En el año 2014 existió un sistema beta donde podíamos observar la trayectoria de las unidades en tiempo real, en nuestros celulares. El pasado y nefasto Presidente de la AMA en aquella época, el Sr. Alberto Figueroa Medina, recuerdo que hasta invitó a uno de los creadores a un simposio o convención convencido de que esos eran los planes futuros. A los pocos días el nefasto Presidente ordenó cesar el rastreo de las unidades por parte de la aplicación local, prometiendo falacias y todo quedó en nada.

En el 2016 el Sr. Alberto Figueroa Medina al ser nombrado Director Ejecutivo de la Autoridad de Transporte Integrado ATI, ordenó llevarse dos servidores y otros equipos de alta tecnología de la AMA, para ser instalados en ATI. Orden ILEGAL, ya que esos sistemas fueron comprados con fondos federales en su totalidad para uso exclusivo de los sistemas de cobro de nómina, cámaras de seguridad, GPS de las unidades y reservación de llamadas del Programa de Llame y Viaje entre otros sistemas en la AMA. Al quitar esos servidores de la AMA, el señor Figueroa Medina, privó a la AMA de gran parte de su sistema tecnológico. Fuimos testigos de esto, ya que antes del pago de una de las nóminas el sistema se cayó, y así fue que el Presidente que entró por Figueroa Medina, el Lcdo. Héctor Iván Santos, corroboró que el sistema de la AMA era mantenido por una nube. Ordenó hacer una auditoría, la que confirmó el hallazgo de los servidores en ATI, suscribió cartas al Secretario de DTOP, de entonces el Miguel Torres y nada pasó. Este servidor sí sometió toda esa documentación al FBI y al Departamento de Justicia local. Ahí vemos como el propio Gobierno mina los esfuerzos de mejorar el sistema. Repito, con el único propósito de minar la AMA.

Aprovecho para denunciar la necesidad de ser proactivos con el asunto del pago de las tarjetas magnéticas con las cuales se paga el Tren Urbano, por parte de la Autoridad de Carreteras y Transportación (En adelante, ACT). Ese acuerdo de pago la ACT nunca lo ha cumplido y merma las ganancias de la AMA, dejándole toda la ganancia al privatizador del Tren Urbano

en un acto ilegal a todas luces. Desde la puesta en funciones del Tren Urbano, la AMA nunca ha recibido un centavo por el cobro de las tarjetas magnéticas. Cobro que debe pasarse cada vez que un usuario utiliza la AMA con la tarjeta o es beneficiaria de un transfer. Me atrevería ir más lejos, hubo un Presidente en la AMA, llamado Alexis Morales Fresse, por presionar por el cobro de esas tarjetas lo botaron, bajo la Administración del Ex Gobernador, Aníbal Acevedo Vilá. Harina de otro costal.

Otro escollo en el camino fue la creación de ATI, la corporación. La Administración de García Padilla creo más burocracia, creando otra corporación para manejar la transportación colectiva. La Ley 123-2014 no cumplió con su propósito y debe ser derogada. Actualmente administra los fondos asignados a la AMA, creando como les dije, más burocracia. Si los fondos no llegan directo a la AMA, seguiremos arrastrando los pies. Creo conveniente traer a la atención la derogación de ATI al Presidente del Senado, que me consta tiene interés sobre el tema. Le pido a la Honorable Comisión que ausculte esta opción. ATI murió en el 2016, cuando la *Federal Transit Administration* les dio la estocada final al no aprobar los planes de privatizar la AMA. Aun así, seguimos con ATI en el andamiaje gubernamental, botando sueldos.

Posteriormente en esa misma administración, el Sr. Alejandro García Padilla, Gobernador estableció un “clawback” que afectó la entrada de dinero recurrente a las arcas de la AMA por 10 millones de dólares, dinero al que hoy no tenemos acceso aún y que fue legislado en su momento como uno de los impuestos al cigarrillo, del que se beneficiaba la AMA. Entiendo que ese “clawback” tenía una fecha de caducidad, más sin embargo, han seguido desangrando a la AMA, al no enviarle esos dineros tan necesarios para la operación de la misma.

Entonces vemos un discurso por parte del Gobierno que raya en la hipocresía en ocasiones. Queremos y deseamos un mejor sistema de transporte, pero no le enviamos el dinero que necesita para operar eficazmente. Ustedes aquí en la legislatura tiene el poder de revertir esa orden, o en su efecto investigar al menos el por qué ese dinero no se le está enviando a la AMA por parte del Departamento de Hacienda. Por eso le debemos a cada santo una vela y hoy tenemos la Asociación de Empleados del ELA con tres meses de atrasos y el “PayGo” no se paga; ¡pues claro! ¿de dónde?

El 14 de noviembre de 2018 se anunció por parte del pasado Presidente y Gerente General de la AMA, el Sr. Santos Delgado Marrero alegando menor espera para el usuario con la implantación de un sistema de monitoreo mediante GPS en las unidades y donde los usuarios a través de una aplicación móvil iban a tener la oportunidad de ver por dónde y hacía dónde se dirigían las unidades. Entendíamos que era un proyecto loable y facilitador; y eventualmente se convirtió en un monstruo de 7 cabezas que nunca ha podido caminar. Todavía hoy un año y casi cuatro meses después estamos esperando que la compañía a la que se le adjudicó la subasta rinda los servicios para los cuales fue contratada. ¡Un año y cuatro meses, más 3 millones de dólares después no han hecho NADA!

¿Cómo es posible que luego de esa cantidad de dinero FEDERAL y más de un año después no tengamos ni tan siquiera una certeza de cuándo va a comenzar ese sistema? Por lo tanto,

hago un llamado públicamente a que investigue esta compañía a la que se le asignó un trabajo en la AMA y en ocasiones brillan por su ausencia, luego del desembolso de tantos millones de dólares del erario público federal y no hay ni fecha, ni certeza, ni nadie que fiscalice ese proyecto.

La solución la tenemos al alcance de nuestra mano, por ejemplo, los creadores de la aplicación GUAWA, un proyecto local con el interés de ayudar a nuestros usuarios y el expertise del cual carecen otros actores que son intermediarios de compañías extranjeras que solo los motiva el afán de lucro y no el beneficio del pueblo puertorriqueño.

El sistema de rutas debe ser uno coherente y de la manera que existe actualmente no lo es. Tenemos un sistema de transportación dual. Uno operado por el sistema público y otro privado, cuando desde el 2016 existe un señalamiento por parte de la FTA de que el sistema debe unificarse dentro del sistema público, con el propósito de hacerlo más coherente y eficiente. Lo que significa ahorros al erario público y dinero federal adicional para la AMA. Esta debe ser la partida para crear una Nueva AMA de cara al futuro. En todas las ciudades metropolitanas en los Estados Unidos es un solo sistema de transporte público. Tenemos un proyecto de integración de rutas que le dará esa coherencia y estabilidad económica que será la base del futuro y resurgimiento de la AMA como motor económico dentro de los 8 municipios que impacta la AMA, y el cual tiene el potencial de seguir impactando municipios si así fuera el interés del Gobierno. El apoyo y asignaciones económicas por parte de la FTA existe, y es a lo que otras jurisdicciones se están moviendo, ahí están las pruebas a nivel nacional. Pero, como primer paso a corto plazo, no podemos seguir posponiendo la integración de rutas. La Autoridad de Carreteras y Transportación ya no puede ir al mercado de bonos, y pagar este tipo de sistemas duales que son insostenibles hoy según el estado de quiebra que existe en el país. Es una hipocresía por parte del Gobierno decir que no tiene dinero para aumentos salariales para los trabajadores y contratar personal, pero sí tiene dinero para pagar contratos que administran las panas en la empresa privada y sabemos que esos que administran esos sistemas duales privados les gusta financiar campañas políticas y por eso se han mantenido durante 30 años en el negocio.

En el 1991 a la AMA le quitaron su ruta más productiva económicamente hablando, privatizándola con el propósito ulterior de cerrar la AMA y dársela al componente privado, sin haber tomado en cuenta el apoyo que la *Federal Transit Administration*, FTA le otorga a la AMA y esa siempre ha sido la ficha del tranque. Esta ruta permanece privatizada negándole a la AMA mayores subsidios federales para la compra de unidades, piezas de repuesto y mantenimiento preventivo, facilidades y reembolsos en salarios y beneficios. (Ejemplo compra de unidades) de la vida útil de las unidades del componente privado y el costo... Por darles un ejemplo, la AMA obtendría un beneficio de dinero federal que le inyectaría hasta 15 millones adicionales de unificar las rutas nuevamente, beneficio del cual carece la empresa privada de donde todo gasto surge del erario público Estatal.

En la AMA hay conductores que se ganan \$9.66 la hora desde el 2011 sin aumentos de salarios por la quiebra del Estado, pero en la compañía privada paga por el Estado tienen salarios de \$18 y \$20 dólares la hora, con bonos de navidad del doble que mis compañeros y continúan negociando Convenios Colectivos gracias a los contratos con el Gobierno. En

palabras sencillas la privatización de los servicios de transportación le sale más caros al país. No lo ves en la tarifa, seguro que no, pero si en el contrato que se les otorga, que gracias a nuestra fiscalización se le redujo a la mitad la ganancia neta de la cual gozaban bajo la administración popular anterior.

La FTA ha invertido millones de dólares en la AMA a través de los años y el Gobierno debe entender y dejar de buscar privatizar algo que el Gobierno Federal no te va a permitir hacer tan fácilmente, cómo lo negó ya en el 2016 ante los esfuerzos monumentales de Alberto Figueroa Medina, Miguel Torres y la Asamblea Legislativa, de entonces. Lo que tenemos que hacer es darle la prioridad que nuestro sistema público necesita, con buenos administradores. Demás está decir que los empleados todos tienen el deseo de levantarla y darle un buen servicio a nuestra gente, de eso no tengan la menor duda. El objetivo es proveer a nuestros usuarios un sistema de transporte público que mejoren SU MOVILIDAD, REDUZCAN LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO Y FOMENTEN EL DESARROLLO ECONÓMICO. Les voy a dar un ejemplo tangible. La administración anterior determinó con el propósito de supuestamente ahorrar dinero, cerrar el Terminal de Capetillo en Río Piedras. Hoy sabemos que la excusa de cerrar el Terminal, cerrar rutas de la AMA, cerrar operaciones los domingos, era para aumentar el contrato de la compañía que opera el Metrobus. Ahí están los datos en blanco y negro. Gracias a Dios que el Ing. Carlos Contreras, Secretario de Transportación y Obras Públicas se dio cuenta y le redujo el costo del contrato, gracias a nuestra fiscalización y propuestas por parte de la Unión TUAMA que abaratan costos e indican claramente que la AMA pueden ofrecer esos servicios más barato y con la misma calidad de servicio.

Volviendo a Capetillo, los reto que se den una vuelta por las inmediaciones del Terminal, si no se cayó económicamente el área desde que la AMA se fue de allí. Si ya aquello no es un pueblo fantasma, sin temor a equivocarme, y ni hablar del estado de las facilidades, allí hasta pernoctan camiones con la basura todavía en el interior, visto por este servidor. Por tanto, la transportación colectiva si afecta positiva o negativamente la economía de las áreas circundantes por donde transitamos. Mejor ejemplo que ese, no existe. El cierre de los días domingo fue un error monumental, condenando a nuestros usuarios que no poseen un auto a no poder salir los domingos a su iglesia, a disfrutar de un paseo en familia; y que de nuestras personas con impedimentos que los mantienen presos y marginados en sus hogares por que el Programa de para-tránsito que brinda la AMA, no opera tampoco los días domingos; a los turistas que los veo todos los domingos en las paradas en Isla Verde esperando una guagua que no llega, y al no tener información ya sea digital o en mapas, o en las paradas, no saben que los domingos no opera la AMA. ¡Que bochorno como país! Denle las gracias de esa vergüenza internacional a Alberto Figueroa de ATI y a Miguel Torres de DTOP cuando estuvieron al frente de esas respectivas Agencias Gubernamentales en la pasada administración. Por favorecer a los “panas” en la empresa privada y debilitar la AMA para crear la excusa perfecta para poder privatizar, aunque después le explotó en la cara el sistema. La administración que anuncie el comienzo de las operaciones los domingos de la AMA y le brinde las herramientas para así hacerlo a la corporación, estaría impactando sobre 9,000 pasajeros que se quedaron a pie por el cierre. La operación se pagaba sola con el pasaje que se recolectaba, ya que los salarios siempre los mantuvieron porque no despidieron a nadie. Así que vemos que simplemente fue una acción viciosa y vil en contra de nuestros usuarios

con la clara intención de minar la AMA y aumentar el contrato que gozó el operador del Metrobus del 2015 al 2017.

Propongo, como primera medida a corto plazo, que se estudie la posibilidad de asignaciones presupuestarias para el establecimiento de información en las paradas (ejemplo anterior). Esto no debe tener un costo grande. El estimado y trabajo se hacía y se puede hacer en la misma Autoridad. Pero ya no se presupuesta, siendo la AMA una de las agencias que mayores recortes presupuestarios ha tenido en los pasados cuatro años. Estamos hablando de un 65% de recortes. Por eso mi pedido de la ayuda legislativa al respecto. Esto solo beneficia a los usuarios, a nadie más.

Segundo, a corto plazo, ¿que se investigue los pasos necesarios para que la AMA pueda permitir el acceso a los sistemas de GPS de las unidades y empoderar a nuestros usuarios ya! Que aplicaciones como GUAWA puedan ser un enlace entre los usuarios y los servicios que ofrece la AMA de manera directa.

Tercero, la AMA, DTOP, la Legislatura, etc., debe investigar el status del contrato de la compañía que había sido seleccionada para establecer el GPS en las unidades. La oportunidad al talento local con un menor costo sin duda alguna debe ser una de las alternativas.

Cuarto, el establecimiento por parte del Gobierno como política pública de los sistemas llamados BRT o "Bus Rapid Transit", con el propósito de comenzar a cambiar la manera de ver la transportación en la zona metropolitana y como único podemos llevar la AMA a más municipios fuera de los 8, que ya impactamos es con estos sistemas, y para los cuales existe el dinero federal para su estudio de viabilidad, subasta, adjudicación, construcción y mantenimiento del sistema, dentro de la AMA como "grantee" federal que ya es la corporación y no en la esfera privada que no tiene ese beneficio.

Quinto, crear un Consejo de Usuarios, donde tengan como asignación reuniones cada tres meses con el Presidente de la AMA, para velar y fiscalizar de ser necesario y lo que eso conlleve, el estatus de los proyectos y emitir recomendaciones.

Sexto, siendo la AMA una Corporación de servicios directo al pueblo, no existe dentro de la Junta de Directores, de la cual el Secretario del DTOP es su Presidente, un representante del interés público. Examinar esta posibilidad a futuro. Hacer las recomendaciones, establecer los procedimientos para así hacerlo y llevarlo a cabo.

Todos estos proyectos e ideas son loables y necesarias, pero cuando tenemos personajes que, aunque no están dando la cara al público manejan las cuerdas tras bastidores, las esperanzas disminuyen. ¡Todos aquí presentes sabemos el por qué! Los intereses de estos individuos no son a favor, mucho menos el bienestar del pueblo, ¡sino sus bolsillos! ¡Qué mejor ejemplo de lo que está pasando en la AMA! De esos contratos sin supervisión, sin contabilidad, ¡sin alguien que exija resultados concretos! Y vamos a seguir viendo el entorpecimiento de estos personajes a nuestros esfuerzos que deben ser más que monumentales por las garras que tienen internamente en el gobierno.

Ya hemos escuchado cómo se ha desangrado a la AMA, con la eliminación de su ruta más productiva (millones en pérdidas). La falta de pago de las tarjetas magnéticas, lo cual se contabiliza para efectos presupuestarios, pero nunca llega, el "clawback" y la otra es la falta de reembolsos en el área del pago de seguros de vida y propiedad por parte de la AMA. El Gobierno Federal a través de la FTA le reembolsará en 100% el costo del pago por seguros a la AMA, pero como el Gobierno mantiene un monopolio a través del Departamento de Hacienda en la contratación del proveedor de seguros a nivel isla y de todas las agencias, pues ese gasto no regresa a las arcas de la AMA pudiendo regresar. ¿Qué hay que hacer?, permitirle a la AMA llevar su proceso de subasta independiente para contratación del proveedor de seguros con no menos de tres licitadores y ya eso es suficiente para la FTA poder reembolsar el dinero gastado en pago de seguros. Que simplemente no sea un proceso monopolizado a través de Hacienda.

Considero necesario atender las enormes deficiencias que arrastra nuestro sistema de transporte público, pero no a costa del pueblo obrero que no tiene para costearse un auto y de las áreas más desventajadas del país. Debemos ser equitativos con estas personas y no condenarlos. Hacerlo va contra los mejores intereses de una sociedad próspera, productiva, menos contaminada y con menos tapones.

Agradecido siempre por su atención.

  
Alexis Merced Gutiérrez  
Presidente  
TUAMA