

Entrevista con el periodista Waldo Covas (31-10-90)

El Departamento de Transportación y Obras Públicas desea informar del progreso de sus actividades dirigidas al desarrollo del sistema de transporte colectivo.

Es política pública de este Gobierno el proveer servicios de transporte colectivo de calidad y al costo más bajo que sea posible. Durante los pasados 30 años esta política se ha implantado casi con exclusividad por medio de La Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA), limitada en sus servicios a la Región Metropolitana de San Juan, y la cual ha estado en crisis fiscal y operacional durante los últimos años.

Enfrentado a esta situación, el Departamento de Transportación y Obras Públicas ha enfatizado en su misión de proveerle al pueblo de Puerto Rico un sistema multimodal de transportación que sea seguro, eficiente y adecuado para sus necesidades. El reto al que nos enfrentamos es de continuar sobre la marcha tomando acciones y decisiones, dirigidas al desarrollo del sistema vial, a la vez que se definen, desarrollan y promueven alternativas al uso, y abuso, del automóvil privado y se logra un mejor ordenamiento de la operación de todo el sistema.

Las metas que este Departamento se ha impuesto y que van conformando la Política Pública Sobre Transportación de este Gobierno son por ende las siguientes:

1. Promover un sistema multimodal, integrado, competitivo y con capacidad para crecer y desarrollarse. Esto significa que la ciudadanía debe tener a su disposición la más amplia gama posible de opciones de movilidad, provistas de acuerdo a las características de cada sector de la Isla, de forma que nadie se vea obligado a depender de un sólo modo de transporte para sus necesidades de movilidad.
2. Promover la participación del sector privado en la provisión de servicios y facilidades de transportación. Al promoverse la participación del sector privado en un mercado de naturaleza competitiva se complementa la inversión pública con la inversión privada a la vez que se estimula la eficiencia y la calidad de los servicios provistos por uno y otro sector.

3. Desarrollar las capacidades del sector público en la gerencia del sistema de transportación. En este sentido, la gerencia del sistema es el análisis y ajuste continuo del funcionamiento de cada componente del sistema, y del sistema en su conjunto, para maximizar su eficiencia y capacidad sin recurrir a la construcción de nuevos elementos.
4. Propiciar el que los costos a los usuarios de cada sistema guarden una relación cercana al costo real de la provisión del servicio. Los subsidios directos o indirectos a modos y operadores específicos deben por ende reducirse a un mínimo, aunque es de esperar que en el caso del transporte colectivo no puedan eliminarse rápidamente ni por completo.

Además de ir desarrollando el aspecto de la política pública, el Departamento también ha ido implantando un programa de actividades dirigidas a promover el desarrollo del transporte colectivo, particularmente en la Región de San Juan. En este respecto estamos implantando medidas de corto plazo, es decir, para el corriente año fiscal:

1. Agilización de la primera fase de Metrobús

El concepto de Metrobús es el de un sistema integrado de rutas de autobuses, unas actuando como alimentadoras, otras como troncales, otras como expresos y otras como rutas locales. Este concepto guiará la reestructuración del actual sistema de autobuses en la región. El nombre Metrobús surge del objetivo de que las rutas troncales operen con un nivel de calidad y una frecuencia comparables a un sistema metro. Las troncales y metroexpresos de Metrobús servirán además de base a futuras rutas de trenes eléctricos urbanos, de acuerdo a la estrategia de crecimiento antes señalada.

Los trabajos dirigidos al desarrollo del Proyecto Metrobús, se comenzaron hace ya varios años a base de un concepto muy general y sin el beneficio de estudios detallados. Durante 1988 y 1989, sin embargo, recibimos el resultado de varios estudios y estimados de costo de diversos componentes del sistema. Éstos indican que la

implantación del Proyecto será mucho más costosa y compleja de lo que se visualizó inicialmente. Por otra parte nos enfrentamos a la realidad de que no se ha concretizado ninguna asignación legislativa de fondos para el proyecto. Esta situación por ende presentaba un alto riesgo de que el Metrobús no pudiera implantarse.

Ante dicha perspectiva, el Departamento tomó una serie de medidas para viabilizar el proyecto. En primer lugar, el Secretario asumió la responsabilidad directa por la planificación y desarrollo del proyecto, reubicando la Oficina de Coordinación del Proyecto, anteriormente bajo la Autoridad Metropolitana de Autobuses, a la Secretaría Auxiliar Para Planificación en el Departamento, e impartió directrices para que todas las agencias adscritas al Departamento colaboraran con el proyecto. Además, aunque hay fondos federales solicitados para el Proyecto, éste se definió de forma que no dependa de estos fondos para su realización.

En segundo lugar se subdividió el proceso de implantación en dos fases. Una primera, alcanzable al corto plazo con los recursos a la mano, para que abriera brecha, generando una transición desde lo existente hacia un sistema que represente una mejora significativa en el servicio de transporte público en autobuses para la Región. Además, esta primera fase podría revertir el proceso de deterioro en la imagen pública del transporte colectivo, de esta forma viabilizando el que se le asignen los recursos económicos necesarios para su desarrollo. Para una segunda fase, y sujeta en su definición a los estudios todavía en curso, quedan los componentes más costosos del sistema: los Metroexpresos y las grandes estaciones de transferencia intermodal.

La primera fase quedó definida a base de una serie de mejoras a la infraestructura física y operacional del servicio de autobuses en la Región. A saber, la reestructuración de las rutas actuales de la AMA en un sistema de alimentadoras de una troncal; mejoras a la infraestructura de carriles exclusivos y de los terminales, principalmente Capetillo; construcción de una estación de transferencia en la Parada 18 y facilidades de transferencia más sencillas en otras áreas; adquisición de 37 autobuses adicionales para la

troncal principal y 30 adicionales para reforzar las alimentadoras; sistemas de información al usuario y actividades de mercadeo del servicio. Este proyecto deberá entrar en operación a mediados de 1991. El nuevo Plan de Transportación para la Región Metropolitana de San Juan, ya en desarrollo, definirá la forma y programación de obra para el tren liviano que esperamos desarrollar sobre las bases establecidas por Metrobús.

El sistema cuenta con varios componentes que corresponderá operar a diversos operadores. Para promover un sistema de transportación colectiva en que diversos modos de transporte, así como diversos proveedores de este servicio, compitan en forma organizada y en beneficio de la ciudadanía, el comienzo de las operaciones del sistema de Metrobus proveraá oportunidad al sector privado para operar uno de sus componentes.

Reconociendo la infraestructura ya existente en la AMA y para afianzar su proceso gradual rehabilitación fiscal y operacional, el Comité Ejecutivo de Metrobus ha decidido que ésta opere los componentes mayores del sistema, las rutas locales y las alimentadoras. Esta opción establece el marco de desarrollo de la AMA para los próximos años, asignándole un nuevo papel en el proceso de crecimiento del sistema de transportación colectiva en el área.

El Comité Ejecutivo de Metrobús igualmente aprobó el solicitar y recibir propuestas del sector privado para operar el Metromovil, nombre dado a la troncal de Covadonga a Capetillo, proveyendo así una nueva oportunidad de participación del sector privado y promoviendo una mejora en la calidad y eficiencia de los sistemas al incorporar el factor de competencia y el de contratación de servicios bajo exigencias específicas de calidad del servicio.

También se ha comenzado una coordinación con la Comisión de Servicio Público (CSP) para reajustar rutas de porteadores públicos a los fines de actúen como alimentadores del sistema, también bajo controles mejorados de calidad del servicio. Este enfoque se pondrá a prueba en el proceso en curso para que la AMA ceda a la operación de porteadores públicos siete rutas en el sector sureste del área.

Metrobús implicará la reestructuración de todo el sistema de rutas de la AMA y maximizará el aporte de la Autoridad al sistema. Contratar a otro proveedor para el Metromovil también estimulará el resurgimiento de los servicios de autobuses privados, primero para San Juan y luego para toda la Isla, que confiamos proveerán una alternativa adicional a la ciudadanía y por ende reducirá su dependencia del automóvil privado.

3. Rehabilitación de la AMA

Para que la AMA pueda cumplir con su papel asignado en Metrobús, sin embargo, se hace necesario sacarla de su situación de crisis. Para ésto se han tomado y tomarán medidas dirigidas a sanear su situación fiscal; mejorar sus operaciones y la calidad del servicio; reestructurar todo su sistema de rutas, aumentando la frecuencia del servicio en cada una y ajustándola a la demanda; aumentar la cantidad de unidades en servicio mediante renta de unidades adicionales; reparar, limpiar y pintar las unidades; modernizar las operaciones en todos los aspectos; desarrollar un plan de mercadeo; y diversificar servicios.

En 1989, el Secretario de Transportación y Obras Públicas y el Presidente y Gerente General de la Autoridad efectuaron un estudio abarcador de la situación financiera, operacional y administrativa de la agencia. De este estudio, y en el contexto de un compromiso primario de política pública por promover el desarrollo del transporte colectivo, surgieron los delineamientos de un plan de reestructuración administrativa, fiscal y operacional de la Autoridad. Los componentes generales de este plan han sido:

1. Negociación de un nuevo convenio colectivo que permitiera a la Autoridad el recuperar prerrogativas gerenciales.
2. Estricto control de los gastos administrativos y operacionales
3. Reorganización administrativa para readiestrar empleados, aumentar la eficiencia y reducir significativamente el personal.
4. Reorganización y fortalecimiento de la flota y la estructura de rutas de la Autoridad bajo el concepto del sistema regional de Metrobús, que planifica y administra el Departamento de

Transportación y Obras Públicas y que incorporará a la Autoridad reorganizada y operadores privados, de forma que se mejore significativamente la calidad del servicio proveyendo mejor frecuencia y confiabilidad en las rutas.

Las mejoras en el servicio, unidas a campañas promocionales, se proyecta que generarán un aumento gradual en el patrocinio y aumentos en los ingresos propios de la agencia.

5. Reestructuración y refinanciamiento de la deuda de la Autoridad; objeto de la Resolución Conjunta recién aprobada por la Legislatura.

Este año se han evidenciado logros significativos en las metas de trabajo establecidas, excepto la implantación de los cambios correspondientes a Metrobús, programados para concretizarse a principios de 1991.

Entre los logros alcanzados y que evidencian un cambio en el derrotero negativo que hasta el pasado año siguió la Autoridad encontramos:

1. Firma de un nuevo convenio colectivo con la principal de las uniones laborales de la Autoridad, el cual permite a su Ejecutivo recuperar prerrogativas gerenciales esenciales. También se cancelaron virtualmente todos los contratos de servicio, para una economía de cerca de \$750,000, y se establecieron estrictos controles de gastos que generaron cerca de \$1.5 millones en economías adicionales.
2. Reducción del número de empleados de 1,550 en marzo de 1989 a 1,125 en octubre de 1990, simultáneamente con un aumento de 100 a 160 en la cantidad promedio diaria de autobuses en servicio; equivalente a una reducción de 15.5 a 7.0 en la razón de empleados a cantidad promedio diaria de autobuses en servicio.
3. Restauración de la confianza del Gobierno Federal en la administración de la Autoridad. Esto resultó no sólo en comunicaciones oficiales elogiosas sino también en la otorgación, por primera vez desde 1984, de fondos discrecionales federales, ascendentes a \$3,000,000, para la

adquisición de autobuses para el Proyecto Metrobús, y en la reasignación a la Autoridad, para los mismos fines, de \$3,687,548 en fondos que a la anterior gerencia de la Autoridad se les exigió devolver por deficiencias en su administración. También se logró aprovechar una asignación por \$1.2 millones en fondos federales para compra de piezas, otorgada desde 1984 pero que no se utilizó hasta este año.

4. Rehabilitación o sustitución a costo reducido de importantes equipos que estaban en desuso o malamente deteriorados, tales como la maquinaria de recaudación de monedas de pago de tarifa, la máquina de lavado de autobuses, el dinamómetro para reparación de motores y transmisiones y el equipo de comunicaciones con las unidades en servicio.
5. Envolvimiento de la Autoridad en el desarrollo de las bases para el Proyecto Metrobús administrado por el Departamento de Transportación y Obras Públicas, resultando en inversiones y obras significativas, aún en desarrollo o programadas, en la infraestructura de operaciones de la agencia. Así por ejemplo, se reconstruyen los carriles exclusivos y se programan mejoras mayores en los terminales de Capetillo e Iturregui, en el sistema de señaladores de paradas y cobertizos y en la propia flota de autobuses. La Autoridad también ha mudado ya sus operaciones del Terminal Ochoa en San Juan al nuevo Terminal de Covadonga y comenzado a utilizar el carril exclusivo de Puerta de Tierra, y próximamente mudará las operaciones del Terminal Las Casas al nuevo Terminal Intermodal de Hato Rey, complementando así también al Proyecto Agua-Guagua. Con el comienzo del Proyecto Metrobús a mediados de 1991, todo el sistema de rutas de la Autoridad será reestructurado según se recomienda en el diseño de dicho proyecto, resultando en una operación más eficiente y de mejor calidad para el usuario.

Estos logros han permitido la reducción acelerada del balance negativo anual, entre ingresos y subsidios menos gastos, desde unos \$12 millones en 1988-89 a virtualmente cero en 1990-91.

Estas mejoras en las condiciones fiscales y operacionales de la Autoridad son, sin embargo, sólo el comienzo del proceso de la rehabilitación de la agencia, por lo que la Asamblea Legislativa consideró deseable y necesario mantener una evaluación eficaz sobre el continuo progreso de dicho proceso, en términos de una reducción en el subsidio gubernamental necesario por cada pasajero servido. Por esta razón la Resolución Conjunta provee para que las operaciones de la Autoridad sean evaluadas, a base de criterios operacionales y económicos, durante los próximos años. Si éstas evaluaciones encontraran que se ha detenido o revertido el proceso de rehabilitación fiscal y operacional de la agencia, o que presenta nuevamente deterioro en la calidad del servicio como un todo o en partes del mismo, la Asamblea Legislativa podrá determinar como conveniente que el Secretario de Transportación y Obras públicas proceda a ampliar la contratación del servicio con operadores privados, dentro del Proyecto Metrobús. De considerar el nivel de deterioro como inaceptable, la Asamblea Legislativa podría incluso determinar la disolución final de la Autoridad.

3. Proyecto Agua-Guagua / Agua-Expreso

Este proyecto ha estado bajo estudio y desarrollo durante más de diez años y finalmente entrará en operaciones a fines de este año. Este logro resulta del esfuerzo conjunto de sobre 25 agencias federales, estatales y municipales. Este nuevo componente del sistema también integra diversos modos de transporte colectivo: lanchas rápidas, autobuses y porteadores públicos. Tanto las lanchas como el servicio de machina en autobuses especiales en Hato Rey serán operados por la Autoridad de los Puertos. La AMA forma parte de este proyecto, integrándolo con el de Metrobús, y para estos fines relocalizará las operaciones de su Terminal de Las Casas al Intermodal de Hato Rey. De esta forma las rutas de la AMA, restructuradas para Metrobús, servirán también de alimentadoras para el Agua-Expreso y formarán el enlace principal entre ambos proyectos.

El DTOP está reforzando estas actividades con iniciativas de coordinación con la Comisión de Servicio Público para establecer rutas que vayan al Intermodal de Hato Rey; así como coordinación con la CSP, el Municipio de Cataño, la Autoridad de Carreteras, la Autoridad de los Puertos y la AMA para medidas que faciliten el acceso al Terminal de Cataño y lo hagan atractivo a usuarios potenciales del área oeste de la Región Metropolitana.

4. Iniciativas en provisión y control de estacionamientos

El problema de estacionamiento es uno de los más complejos y difíciles de los que enfrenta nuestro país. La acumulación de vehículos en las áreas más densamente urbanizadas reduce la capacidad del sistema y entorpece el movimiento de los propios automóviles, los vehículos de carga, los vehículos de transporte colectivo e incluso de los peatones, cuando el estacionamiento ilegal invade las aceras y entradas a los edificios. Pasamos en estos casos del uso al abuso del automóvil privado.

El Departamento, al reconocer la importancia del problema, está dirigiendo esfuerzos simultáneos en dos vertientes. En una se han comenzado conversaciones con el sector privado para identificar las acciones que están al alcance del sector público y privado para viabilizar el surgimiento de suficientes edificios de estacionamiento en los lugares céntricos de nuestras ciudades. En la otra vertiente estamos respaldando y reforzando una medida legislativa, presentada el año pasado por la Senadora Victoria Muñoz, que permitirá crear un Cuerpo de Ordenamiento de Tránsito adscrito al Departamento.

Este cuerpo especial tendría la potestad de imponer multas por estacionamiento ilegal y recibiría la encomienda de mantener nuestras calles y avenidas, y aceras, libres al tránsito de vehículos y personas. Este no será un cuerpo de tipo policiaco sino más bien un instrumento educativo y ordenador. Lo vemos además como un complemento a las medidas de promoción del transporte colectivo, pues concentrará sus actividades en los corredores principales de transporte colectivo, empezando con el del Metromóvil.

5. Mejoras al sistema de públicos

El sistema de porteadores públicos es el principal proveedor de servicios de transporte público en la capital y casi el único fuera de ésta. Constituye, por énde, un componente de gran importancia en el sistema. La calidad del servicio que proveen, sin embargo, podría mejorarse significativamente. A los fines de lograr esa mejoría estamos coordinando esfuerzos con la Comisión de Servicio Público para redefinir las rutas fijas en forma que interactúen con las rutas de Metrobús, en el caso de la Región de San Juan, y unas con otras en el resto de la Isla. Se exploran además mecanismos para viabilizar el que provean un mejor servicio.

6. Autobuses privados:

En décadas anteriores los autobuses privados representaban el componente principal en el sistema de transporte colectivo en San Juan y a nivel Isla. El surgimiento de la AMA, la competencia de los porteadores públicos y los altos costos asociados a la adquisición, importación y operación de sistemas de autobuses los sacó del mercado. Existe, sin embargo, la posibilidad de crear condiciones apropiadas para que esta industria resurja y complemente a los otros modos de transporte colectivo.

Parte de la política que impulsará este Departamento incluirá también la eliminación del monopolio que ostenta la AMA en la Región de San Juan, creando un saludable clima de competencia con proveedores privados.

7. Ajustes institucionales:

A los fines de establecer una estructura organizativa más acorde con las necesidades presentes y futuras del sector de la transportación colectiva en nuestro país, y promover un sistema competitivo entre diferentes proveedores, públicos y privados, de diversas opciones de transporte, el DTOP respalda legislación que restructure y redefina las funciones del Departamento, la Autoridad de Carreteras, la AMA y de la Comisión de Servicio Público.

Luego de evaluar la opción de crear una nueva Autoridad de Transporte Colectivo, el Departamento ha concluido que resulta más conveniente enmendar la ley de la Autoridad de Carreteras para proveerla de funciones y recursos adicionales, transformándola en Autoridad de Carreteras y Transportación. Las nuevas funciones incluirían el asistir al Secretario de Transportación y Obras públicas en la planificación, coordinación, promoción y viabilización de todos los modos de transporte colectivo en Puerto Rico.

El Plan de Transportación, que preparará el Secretario con la colaboración de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT), establecerá la política pública sobre transportación y servirá de guía a todas las entidades públicas, incluso la Comisión de Servicio Público, en la reglamentación, el desarrollo de obras y la otorgación de franquicias de transporte colectivo. Igualmente importante, la ley autorizará al Secretario a que, por medio de la ACT, contrate con operadores públicos o privados para la provisión de servicios de transporte colectivo. Este poder resulta esencial para poder viabilizar nuevos modos de transporte colectivo, sean éstos componentes de Metrobús bajo operación privada ó los futuros sistemas de tranvías ó trenes de pasajeros.

A PASO FIRME HACIA UN MEJOR SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO

EL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS CONTINÚA ADELANTANDO EN LAS ACTIVIDADES PROGRAMADAS PARA CUMPLIR CON LAS CUATRO METAS BÁSICAS QUE SE HA IMPUESTO, A LOS FINES DE LOGRAR UNA MEJORA SIGNIFICATIVA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA REGIÓN DE SAN JUAN PARA 1991 Y 1992. ESTAS METAS SON:

1. RESTRUCTURACIÓN DE LA AUTORIDAD METROPOLITANA DE AUTOBUSES
2. ASEGURAR EL COMIENZO DE OPERACIONES DEL PROYECTO AGUA-EXPRESO EN 1990
3. ASEGURAR EL COMIENZO DE OPERACIONES DE METROBÚS PARA MEDIADOS DE 1991
4. REALIZAR CAMBIOS INSTITUCIONALES NECESARIOS PARA EL DESARROLLO FUTURO DEL SISTEMA:
 - * INSTITUCIONALIZAR UN PLAN DE TRANSPORTACIÓN QUE SIRVA DE GUÍA A TODAS LAS AGENCIAS
 - * ESTABLECER A LA AUTORIDAD DE CARRETERAS COMO INSTRUMENTO CORPORATIVO PÚBLICO DEL SECRETARIO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS PARA PROMOVER Y VIABILIZAR EL DESARROLLO DE NUEVOS MODOS DE TRANSPORTE COLECTIVO CON PARTICIPACIÓN DEL SECTOR PRIVADO.
 - * ESTABLECER UN CUERPO DE ORDENAMIENTO DE TRÁNSITO QUE ASEGURE EL ADECUADO MOVIMIENTO DEL TRÁNSITO EN LOS CORREDORES DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA REGIÓN DE SAN JUAN.

LAS DIVERSAS ACCIONES QUE SE ESTÁN REALIZANDO DURANTE 1989 Y 1990 NOS HACEN SENTIR CONFIADOS EN QUE LOGRAREMOS UNA MEJORA SIGNIFICATIVA EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE COLECTIVO DE LA REGIÓN DURANTE 1991 Y 1992, SEGÚN PROMETIDO A NUESTRA CIUDADANÍA.