



26 de agosto de 2014

Ing. Alberto M. Figueroa Medina
Presidente
Autoridad Metropolitana de Autobuses
San Juan, Puerto Rico

Vía correo electrónico
afigueroa@ama.gobierno.pr

REDUCCIÓN DE RUTAS Y CAMBIOS EN SERVICIOS DE LA AUTORIDAD METROPOLITANA DE AUTOBUSES - AMA

Estimado Ingeniero Figueroa Medina:

La Sociedad Puertorriqueña de Planificación (SPP) fue fundada en 1954, hace ya 60 años, por el primer Presidente de la Junta de Planificación de Puerto Rico, Dr. Rafael Picó, y un grupo de profesionales comprometidos con el esfuerzo por forjar un mejor Puerto Rico para las presentes y futuras generaciones. Desde entonces nuestra entidad ha sido consistente en participar en los foros públicos promoviendo los mejores enfoques y prácticas de planificación e informando al Ejecutivo, la Legislatura e incluso al Tribunal Supremo en asuntos trascendentes para nuestra calidad de vida y desarrollo socioeconómico sostenible. Al presente nuestra organización continúa activa como única representante de los planificadores profesionales en Puerto Rico y considera su deber expresarse sobre asuntos de importancia para el objetivo de forjar un mejor Puerto Rico para las presentes y futuras generaciones.

Así consideramos el tema de los cambios en los servicios de la Autoridad Metropolitana de Autobuses, no como un asunto que afecta a una agencia, unos servicios específicos y unas clientelas particulares, sino como problema de importancia para el desarrollo estratégico del País, por tratarse de cambios significativos en los servicios de transportación colectiva en nuestra mayor área metropolitana.

Deseamos en primer lugar reconocer que el reto enfrentado al presente por la dirección de la Autoridad Metropolitana de Autobuses (en adelante AMA) es enorme y su responsabilidad es histórica. De igual forma reconocemos y señalamos, sin embargo, que ***las raíces de la situación presente las podemos encontrar en una larga serie de muy malas decisiones tomadas durante décadas*** por nuestro sistema político y por funcionarios de diversas agencias más allá de esta Autoridad. ***Nuestro llamado es a no permitir que la actual crisis fiscal continúe afectando todavía más al transporte colectivo y por ende nuestro desarrollo socioeconómico.***

Reconocemos además que el ámbito de poder y discreción administrativa de la actual dirección de esta Autoridad se ha reducido por su situación financiera y decisiones de política pública de otros niveles del Ejecutivo e incluso de la Legislatura. Por esta razón ***nuestro llamado no es sólo a la dirección de la AMA, sino al Secretario del DTOP y a los más altos niveles del Ejecutivo y de la Legislatura, e incluso a los gobiernos municipales del Área Metropolitana de San Juan***, como veremos más adelante.

Como usted bien sabe, por su preparación y experiencia, en todo análisis de problemáticas como las que confrontamos con el sector de la transportación, debemos comenzar por ver al sector, y a la transportación colectiva en particular, como un ***sistema*** y no como la suma de proyectos y operaciones distintas. Pensar en el sistema es considerar las limitaciones y potenciales de cada componente y las formas posibles de interrelacionarlos para lograr objetivos sociales que deben predominar por sobre los objetivos inmediatos o particulares de cualquier proyecto u operador particular. ***De igual forma procede discutir las mejores formas de financiar el desarrollo y las operaciones diarias de los diversos componentes y del conjunto, desde una perspectiva social amplia. Esto en contraposición al actual fraccionamiento de la discusión pública, que considera los problemas económicos de los diferentes componentes sólo en términos de los problemas fiscales de agencias particulares.***

De hecho, buscar las mejores formas de integrar eficientemente los componentes del sistema es la lógica detrás de las propuestas de ***“Alternativas de Transporte Integrado”***, que se han estado presentando incluso con ese nombre, ***ATI***, desde por lo menos el comienzo del 2001, pero que han adelantado muy poco. Para cambiar la situación entendemos que ***lo primero que se tiene que trabajar es una Perspectiva y Acción Integrada en las políticas públicas que inciden sobre la transportación, el urbanismo, las economías locales, la administración pública y otros elementos de la vida diaria del ciudadano, las agencias y las pequeñas empresas.*** La política fiscal del Gobierno, así como la legislación sobre el tema, tienen que lograr coherencia en cómo promover el desarrollo sostenible de un sistema multimodal de transportación colectiva que sirva de forma integrada a todo el País.

Para salir de la crisis, en particular en el caso de la transportación colectiva, tenemos que ampliar la perspectiva, para integrar y concertar estrategias y acciones entre diversos niveles de gobierno y variados sectores económicos y sociales, por todo el País. Debemos evitar que decisiones fiscales de alto nivel pero óptica limitada sigan matando la transportación colectiva pública y privada en el AMSJ y en todo Puerto Rico. Hay que viabilizar el poder tomar decisiones y acciones que nos lleven a crear un sistema integrado y eficiente de opciones de movilidad para todos los ciudadanos, de todos los niveles y condiciones socioeconómicas, en cada región de Puerto Rico, con recursos apropiados y fuentes estables de financiamiento.

Es así como el transporte colectivo se vuelve **un tema de desarrollo socioeconómico**. Como bien decía el ex Alcalde de Bogotá, Enrique Peñalosa: **“País desarrollado no es aquel donde hasta los pobres tienen autos, sino aquel donde hasta los ricos utilizan la transportación colectiva.”**

El conjunto del Tren Urbano y los servicios de la AMA y los porteadores, con todas sus limitaciones y problemas, ya nos mueve en dirección a ese verdadero desarrollo socioeconómico. Limitar dramáticamente los servicios de uno de los componentes principales, sin que se hayan desarrollado alternativas razonables que mantengan o aumenten la calidad del servicio a los usuarios diarios, particularmente a los que se afectan por las reducciones en el alcance de los servicios de Llame y Viaje, resulta contradictorio al interés común en el desarrollo del sistema y sigue reduciendo la competitividad del transporte frente a la dependencia del auto privado, que tanto daño le hace al País. Los usuarios del transporte en su mayoría hoy ya son estudiantes universitarios que muchas veces también trabajan, empleados asalariados de todo tipo de empresas y agencias, y también jóvenes desempleados y adultos mayores que al igual que los otros, no sólo utilizan el transporte colectivo para acceder a servicios y oportunidades, sino también para acceder a nuestra cultura en diversas actividades y lugares de esparcimiento.

Todo esto a su vez ayuda a mantener algún grado de vida y actividad económica en sectores urbanos deprimidos, a pesar de la recesión y no obstante que el propio Gobierno y aún los municipios, por decisiones de óptica limitada de oficinas y agencias individuales, aleja de ellas los centros de servicio y restringe pequeñas empresas. **Restructurar las rutas y servicios de la AMA, de forma tan significativa, sin que existan aún alternativas con la calidad necesaria para atender las necesidades de los usuarios en las áreas de mercado de las rutas discontinuadas, se contradice, por ende, con las políticas que dicen buscar el desarrollo socioeconómico del País en general y del Área Metropolitana en particular. Contradice, además las políticas que dicen buscar una mejor calidad de vida urbana y hacer justicia a los que enfrentan problemas de movilidad y a los marginados que requieren acceso a servicios, o que buscan oportunidades de empleo y estudio.**

No obstante lo ya señalado, las peores decisiones, o falta de decisiones afirmativas, con relación a la AMA y las demás operaciones de transportación colectiva, se tomaron y se siguen tomando en niveles más altos del Ejecutivo y la Legislatura. Es en esos niveles, y en los gobiernos municipales, que se tienen que considerar las opciones difíciles pero necesarias, para asignarle recursos adecuados a la ACT o cualquier agencia encomendada para operar la transportación colectiva en el Área Metropolitana de San Juan y las otras regiones de Puerto Rico. **El llamado es a poner sobre la mesa las decisiones que siempre se han esquivado o pospuesto, improvisando con otras decisiones que nos han traído la crisis actual.**

Estas opciones y decisiones ***estuvieron ya sobre la mesa en los principios del desarrollo del Tren Urbano, en la década de los 90***, bajo administraciones de los dos partidos principales, para asegurar que habría recursos suficientes para completar las obras y sobre todo para viabilizar las operaciones. En aquellos momentos, sin embargo, tanto los asesores y funcionarios de Fortaleza, Hacienda, el Banco Gubernamental de Fomento (BGF) y la Oficina de Gerencia y Presupuesto (OGP), así como los políticos de la legislatura y los gobiernos municipales, rechazaron las propuestas y optaron por ignorar la necesidad de asignar recursos adecuados y permanentes para las operaciones del Tren Urbano y de la AMA.

En general, las opciones que creemos se deben considerar simplemente coinciden con la forma en que el gobierno federal y diversas áreas metropolitanas de Estados Unidos financian y operan las instalaciones y servicios de transportación colectiva.

Una primera opción es traer a la mesa a los gobiernos municipales cuyos ciudadanos, instituciones y empresas se benefician directamente de las instalaciones y servicios del Tren Urbano y la AMA. En Estados Unidos es común observar que los gobiernos locales de las áreas metropolitanas asignan un pequeño impuesto al consumo para el desarrollo y operación del transporte colectivo. ***Eso a su vez les asegura participación en la toma de decisiones del organismo regional que opere esos sistemas.***

En la década de los noventa y al comienzo del sistema del IVU, que tiene un componente municipal, los gobiernos municipales de San Juan, Guaynabo y Bayamón reportaban finanzas muy saludables, pero no quisieron aportar al desarrollo del Tren Urbano o las operaciones de la AMA. De hecho, el asunto ni se quiso discutir en público. Hoy se debe ***recabar de estos municipios***, y en menor grado de los otros que se benefician del sistema de la AMA, que aporten una fracción del componente municipal del IVU, o un pequeño nuevo impuesto sobre los espacios de estacionamiento en lotes comerciales (sean “gratis” o no), por ejemplo, para ayudar a mantener estos sistemas que les benefician de múltiples formas. No hacerlo aumenta el riesgo de que sus áreas urbanas se sigan deteriorando, mientras que invertir en el sistema puede activar el potencial económico de estas áreas. ***La aportación se justifica sobre todo porque permite proteger y potenciar áreas de gran importancia para el desarrollo socioeconómico municipal y la calidad de vida de sus ciudadanos.***

De mayor importancia, impacto y potencial para el transporte colectivo de todo el País, sin embargo, es ***considerar un cambio en la forma de calcular el arbitrio a la gasolina, siguiendo el modelo federal.*** Todos los fondos que utiliza el gobierno federal para financiar sus inversiones en carreteras y sistemas de transporte colectivo, surgen de un impuesto federal a la gasolina, que no se paga en Puerto Rico, y que por ley se dedica en su mayor parte a la Administración Federal de Carreteras y en parte a la Administración Federal de Transporte

Colectivo. ***Procede y es fácilmente justificable, que una parte del arbitrio estatal a la gasolina se dedique al desarrollo y operación de sistemas regionales de transportación colectiva en todo Puerto Rico, mientras que la mayor parte siga asignada a la ACT para el repago de sus deudas y el desarrollo y operación del sistema de carreteras estatales.***

Cabe señalar que el arbitrio estatal sobre la gasolina es otro tabú que ninguna administración se ha atrevido a tocar desde que se estableció en 16 centavos por galón hace más de 30 años. Esto es, de los 90 centavos que en promedio puede costar ahora el litro de gasolina, apenas 4 centavos son por el arbitrio. Si en vez de 4 centavos fueran 5, el cambio se perdería entre las propias fluctuaciones en el precio que vemos de día a día y de estación en estación. ***El impacto en el consumidor sería mínimo, pero el impacto en las finanzas de la ACT o de ATI (la nueva agencia que se crea mediante la Ley Núm. 123, del 3 de agosto de 2014 para incorporar a la AMA) sería muy grande y podría permitir el desarrollo de la transportación colectiva en Puerto Rico.***

Sin embargo, incluso ahora cuando la crisis fiscal ha llevado al gobierno a imponer una larga serie de nuevas medidas impositivas, no se ha tocado ese arbitrio. Ya es tiempo de hablarlo.

Más aún, este mecanismo de financiamiento puede atender o aliviar otro elemento de ***injusticia fiscal*** que constantemente señalan los residentes de la mayoría de los municipios: Mediante sus impuestos y compras de gasolina financian los déficits operacionales de la AMA y el Tren Urbano, pero no se benefician de estos sistemas. Si se establece que un centavo adicional por litro en el arbitrio a la gasolina, por ejemplo, irá a un fondo para el desarrollo y operación de la transportación colectiva en todo Puerto Rico, ***todo el País puede beneficiarse de lo que todos aportan.*** Inclusive se puede entonces establecer que las aportaciones se hagan accesibles a las regiones más o menos en proporción a su aportación al fondo (esto se hace en la legislación federal para su impuesto a la gasolina), establecer que los fondos se administren regionalmente por organismos de transportación colectiva operados con la participación de los municipios, o proveer para otras muchas posibles mejoras a nuestra realidad social.

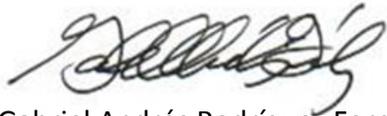
Así también se podrían viabilizar y promover iniciativas de transporte integrado entre transportistas privados y operaciones municipales, ***incluyendo mejoras para la peatonalidad y el ciclismo***, como ya ocurre en Carolina y Caguas, y se proponen para Ponce, San Juan y Mayagüez. Además se pueden viabilizar sistemas regionales coordinados por la ATI con participación de los municipios. La continuidad de las operaciones del Tren Urbano y la AMA, y su aportación al desarrollo socioeconómico del Área Metropolitana de San Juan, también podría asegurarse, ***sin llevar a la quiebra a la ACT, la AMA y/o a la Autoridad de Transporte Integrado ATI***, la nueva agencia que se crea mediante la Ley Núm. 123, del 3 de agosto de 2014, como responsable del transporte colectivo, pero sin darle recursos apropiados.

Este puede ser el mejor momento para analizar a fondo el potencial de financiamiento de estas medidas. Este análisis debe realizarse en conjunto con discusiones amplias que relacionen claramente los planes para el desarrollo de la transportación colectiva en Puerto Rico, con los recursos que se alleguen para esos fines.

En tanto se analizan estas alternativas de financiamiento y se logran adelantos en la coordinación con otros modos y los municipios, se debe evitar o minimizar la implantación de los cambios propuestos en la estructura de rutas de la AMA, particularmente lo que reduzca horarios y los servicios de Llame y Viaje, o al menos sólo implantar medidas parciales o graduales, que reduzcan a un mínimo el impacto sobre los servicios provistos.

Agradecemos la oportunidad de poner sobre la mesa esta información e ideas. Como siempre, estamos disponibles para asistir en el análisis de estas u otras alternativas.

Cordialmente,



Gabriel Andrés Rodríguez Fernández, PPL
Presidente de la Junta de Directores
Sociedad Puertorriqueña de Planificación

C: Ing. Miguel Torres Díaz, Secretario DTOP <migueltorres@dtop.gov.pr>
Ing. Javier Ramos Hernández, Director Ejecutivo ACT <javierramos@dtop.gov.pr>
Ing. Edgar Rodríguez Pérez, Director Ejecutivo ATI <edrodriguez@dtop.gov.pr>