



Aspectos a considerarse para decidir qué hacer una vez culmine el contrato de operación y mantenimiento del Tren Urbano



Ing. Zaida E. Rico Rolón, Estudiante Graduada zericoro@caribe.net

UPR - Recinto Universitario de Mayagüez • Consejero: Dr. Felipe Luyanda Villalafañe

Programa de Desarrollo Profesional UPR/PUPR/ATI • Director del Programa: Dr. Benjamín Colucci Ríos



Introducción y Objetivos

En este trabajo se estudian distintos aspectos a considerarse para tomar una decisión en cuanto a qué puede hacer la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT) y su Alternativa de Transporte Integrado (ATI) una vez culmine el contrato actual de Operación y Mantenimiento (O&M) del Tren Urbano (TU) con una empresa privada en el 2010.

Las alternativas a considerarse son:

- que la Autoridad de Carreteras y Transportación de Puerto Rico (ACT) asuma la operación,
- que se mejore la estructura de ATI, se trabaje un nuevo contrato y se vuelva a negociar o subastar,
- que se quede todo como está y se extienda el contrato actual a la misma compañía.

Se analizan factores tales como costos, efectividad de los trabajos actuales, organización, asuntos laborales, contenido del contrato actual y cumplimiento con el contrato.

Este estudio

- = instrumento de apoyo a la decisión
- se necesitan estudios adicionales para obtener una respuesta definitiva

Metodología

Aspectos Organizacionales

- Descripción económica de condición actual
- Comparación económica con otras agencias de transporte
 - Regresión lineal con data del *National Transit Database* y estimado para TU
- Puestos
 - Comparación entre puestos del Contratista y la ACT
- Investigación jurídico-laboral
 - Reglamentos y leyes aplicables
 - Experiencias similares
- Comparación general de estructura organizacional con otras agencias de transporte

Aspectos Procesales

- Acceso a la información
- Calidad de la información
- Manejo de incidentes
- Procedimientos y prioridades

Aspectos Técnicos y Contractuales

- Variaciones en contrato actual
- Servicio
- Definiciones del Contrato
- Límite de penalidades y otras protecciones contractuales del dueño
- Patrocinio
- Puntualidad
- Incidentes
- Mantenimiento preventivo
- Confiabilidad de información sobre mantenimiento preventivo

Resultados

Alternativa	Costo	Nivel de Riesgo <i>National Institute for Standards & Technology</i>			Nivel de Riesgo <i>Hazard Analysis (MIL-STD-882B)</i>			
		**Escala de Promedio: Mediano 10-50, Bajo 1-10			*Escala: Indeseable 31-50, Aceptable con revisión 11-30			
		Total	Promedio**		Total	Promedio*		
Operación directa	\$57,220,740	126	9	Bajo	La Autoridad Aprobadora Designada tiene que determinar si acciones correctivas aún son requeridas o decidir aceptar el riesgo.	360	26	Aceptable con revisión
Operación directa +	\$71,524,734	126	9	Bajo	La Autoridad Aprobadora Designada tiene que determinar si acciones correctivas aún son requeridas o decidir aceptar el riesgo.	360	26	Aceptable con revisión
Nuevo contrato / nuevo ATI	\$93,860,000	172	12	Mediano	Acciones correctivas son necesarias y un plan se debe desarrollar para incorporar estas acciones dentro de un periodo razonable de tiempo.	460	33	Indeseable + Regresión con dato de NY + \$5M para consultoría adicional.
No hacer nada (actual)	\$99,650,000	421	30	Mediano	Acciones correctivas son necesarias y un plan se debe desarrollar para incorporar estas acciones dentro de un periodo razonable de tiempo.	620	44	Indeseable

Conclusiones

- Operación directa con administración empresarial
 - más económica
 - nivel de riesgo menor
- Importante cambiar la visión administrativa a una empresarial para que cualquiera de las opciones represente mejoría.
- Existen situaciones que no pueden ser atendidas óptimamente con ninguna de estas alternativas: se requieren una sola administración para un sólo sistema de transportación que incluya varios modos integrados.

Recomendaciones

Necesidades de estudios futuros:

- Aspectos relacionados al derecho laboral
- Nuevas fuentes de fondos
- Viabilidad de institución integral
- Estudio detallado de otras instituciones integrales funcionales
- Necesidades de legislación



- Futuro: Integración organizacional
- Nueva visión de financiamiento
 - Fomentar el valor cooperativo del servicio y el orgullo por el trabajo
 - Eliminar el subsidio corporativo
- Nueva visión administrativa
 - Prioridad en el servicio
 - Proactiva
 - Empresarial
 - Fomentar iniciativa
 - Delegación de responsabilidades
 - Respeto al principio de mérito
- Contrato
 - Definir con el mayor nivel de detalle los parámetros
 - Incluir penalidades para todos los estándares
 - Mantener número base en penalidades pero incluir bonos sólo si se obtiene perfecto
 - Aumentar el límite de penalidad y posibilitar la ampliación futura del límite de penalidades
 - Tener plan de acción para realización de estimados de daños, posibles daños futuros, depreciación
 - Ejecución de terminación total o parcial de contrato
- Organización
 - Incorporar todas las oficinas necesarias
 - Crear oficialmente oficinas que contienen puestos funcionales
 - Incorporar oficinas que tienen funciones de carácter permanente pero que están siendo ejecutadas mediante contratos de consultoría
 - Eliminar oficinas ocupadas por consultores que ya no tienen funcionalidad permanente
 - No alterar los niveles de las oficinas existentes con puestos ocupados

Comenzar de inmediato.
Fecha límite para la decisión:
5 de junio de 2009