

Resultado de la investigación sobre el funcionamiento del sistema Amatrack
adquirido para la administración, mantenimiento, combustible y control de flota

Autoridad Metropolitana de Autobuses

RIQ-DIE-23-01

1 de julio de 2022

CONTENIDO

	Página
CONTENIDO	1
INFORMACIÓN SOBRE LA ENTIDAD.....	2
ALCANCE Y METODOLOGÍA.....	2
RESUMEN DE HECHOS.....	2
CONCLUSIONES.....	5
RECOMENDACIONES	6
APROBACIÓN	6

Estado Libre Asociado de Puerto Rico
OFICINA DEL CONTRALOR
San Juan, Puerto Rico

1 de julio de 2022

Al Gobernador, y a los presidentes del Senado de
Puerto Rico y de la Cámara de Representantes

Realizamos una investigación relacionada con el funcionamiento del sistema Amatrack adquirido por la Autoridad Metropolitana de Autobuses (AMA) para la administración, mantenimiento, combustible y control de flota. Hicimos la misma a base de la facultad que se nos confiere en el Artículo III, Sección 22 de la Constitución del Estado Libre Asociado de Puerto Rico, y en la *Ley Núm. 9 del 24 de julio de 1952*, según enmendada.

Este *Resultado* está disponible en nuestra página en Internet: www.ocpr.gov.pr.

INFORMACIÓN SOBRE LA ENTIDAD

La AMA fue creada en virtud de la *Ley Núm. 5 del 11 de mayo de 1959, Ley de la Autoridad Metropolitana de Autobuses*, según enmendada, para desarrollar, mejorar, poseer y administrar instalaciones de transporte terrestre de pasajeros en el área metropolitana. Desde el 2 de enero de 1973, la AMA está adscrita al Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP), en virtud del *Plan de Reorganización 6*, aprobado mediante la *Ley Núm. 113 del 21 de junio de 1968*, según enmendada. Conforme a dicho *Plan*, la Junta de Directores de la AMA fue suprimida, y sus facultades, poderes y responsabilidades fueron transferidos al secretario del DTOP (secretario). La administración y dirección de las operaciones de la AMA las ejerce el presidente y gerente general, nombrado por el secretario. El Área de Mantenimiento y Conservación de Autobuses de la AMA se compone de personal administrativo y operacional. Dicha Área es supervisada por el vicepresidente de Operaciones. La División de Almacén y la Oficina de Propiedad están bajo la supervisión del vicepresidente de Infraestructura Intermodal y Servicios Generales. Estos, a su vez, son supervisados por el vicepresidente ejecutivo, y este por el presidente y gerente general.

Mediante la *Ley 123-2014, Ley de la Autoridad de Transporte Integrado*, se creó la Autoridad de Transporte Integrado (ATI), con el propósito de ofrecer al pueblo los mejores medios de transportación e implementar de forma uniforme la política pública sobre transportación colectiva, vial y marítima. En dicha *Ley* se establece que la AMA se fusionará con la ATI cuando la Federal Transit Administration (FTA) designe a ATI como custodio de los fondos federales. Mientras esté en proceso dicha designación, la AMA ejercerá todos sus deberes, responsabilidades, prerrogativas y poderes. Los fondos para financiar las operaciones de la AMA provienen, primordialmente, de asignaciones legislativas, aportaciones federales, arbitrios e ingresos generados de sus operaciones.

ALCANCE Y METODOLOGÍA

La investigación cubrió trabajos realizados por una compañía contratada por la AMA para el desarrollo e implementación del sistema computadorizado Amatrack. Realizamos las pruebas que consideramos necesarias, a base de las situaciones presentadas para investigación y de acuerdo con las circunstancias, tales como las siguientes:

- Entrevistas a funcionarios, empleados y personas externas
- Exámenes y análisis de documentos, y certificaciones generadas por las entidades gubernamentales
- Evaluación del funcionamiento de los módulos de “Inventario”, “Mantenimiento Preventivo”, “Ruta Regular”, “Llame y Viaje” y “Combustible”.

RESUMEN DE HECHOS

Recibimos una querrela sobre alegadas irregularidades relacionadas con el *Request For Proposal (RFP)* 2018-001 para servicios relacionados con el Sistema de Administración, Mantenimiento, Combustible y Control de Flota de la AMA. Se alega en la querrela que el 28 de junio de 2018 se suscribió un contrato entre la AMA y la compañía. Esto con el propósito, entre otras cosas, de que la compañía haría una evaluación al programa *software* y a la tecnología existente en la AMA. Además, identificaría las necesidades de la AMA para luego diseñar y llevar a cabo la integración del *software* con todos sus componentes. El mencionado contrato tenía una vigencia de dos años, una cuantía máxima de \$3,990,720 y consistía de las siguientes fases: 1) *Technical Assessment*, 2) *Design and Integration of Software*, 3) *Implementation*, 4) *Annual Maintenance and Contract Management Onsite* y 5) *Training and Procedure Manuals*.

El 28 de diciembre de 2020 se suscribió entre las partes un segundo contrato, titulado *Completion Agreement*. Este contrato establecía que el proyecto estaba sustancialmente completado, pero quedaba un remanente de \$365,720 para las fases 4 y 5. Además, se dispuso que debido al cierre administrativo decretado por la situación del COVID-19, las labores del proyecto se vieron afectadas, por lo que no se había terminado el proyecto antes de que el contrato original venciera.

De acuerdo con la prueba documental y testifical recopilada, determinamos lo siguiente:

1. De acuerdo con la evaluación que realizamos del sistema Amatrack, identificamos que entre septiembre y octubre de 2021, los módulos de “Inventario”, “Mantenimiento Preventivo”, “Ruta Regular” y “Llame y Viaje” no se utilizan. (véase **ANEJO A**).
2. El módulo de “Combustible”, conocido como “SiteOmat”, no hacía interfase con el sistema Amatrack. El mencionado módulo es para monitorear el combustible utilizado por los vehículos de la AMA. De las seis bombas de combustible que tiene la AMA, en el sistema “SiteOmat” solamente se refleja la actividad de cuatro de estas.

3. En una inspección ocular realizada el 22 de octubre de 2021, se identificó que las 150 tabletas adquiridas como parte del sistema Amatrack, que se supone serían utilizadas por los choferes y mecánicos de la AMA, estaban en desuso, almacenadas en el Área de Propiedad. Debido a que las tabletas no se utilizan, las siguientes actividades que figuran como parte del sistema computadorizado Amatrack no se han implementado, ya que dependen de que las tabletas y el sistema de GPS estén en funcionamiento:
 - a. Conteo de pasajeros y sistema de control en los vehículos
 - b. Administración de Asistencia en la Carretera
 - c. Unidad de datos móviles en los autobuses mediante pantallas o monitores.
4. El sistema de GPS instalado en los vehículos de la AMA no estaba en funcionamiento. Un inventario realizado por personal de la AMA y la compañía, el 21, 23 y 24 de febrero de 2020, a 106 vehículos, reflejó lo siguiente:
 - a. Trece (13) vehículos no tenían el GPS
 - b. Veinte (20) vehículos tenían la base rota o mutilada (se refiere al dispositivo donde se coloca la tableta)
 - c. Ocho (8) vehículos tenían la base desprendida o no estaba instalada
 - d. Nueve (9) vehículos no tenían el step down (pieza necesaria para el funcionamiento del GPS).

Una de las funcionalidades conceptualizadas como parte del sistema Amatrack, es que la data que se transmite de los GPS recolecte las millas recorridas por cada vehículo de la AMA y las envíe al sistema Amatrack. Esto, para estimar el tiempo del mantenimiento preventivo de los vehículos. Al momento de que el sistema identifica que un vehículo necesita mantenimiento preventivo, una alarma en el sistema Amatrack debe alertar a los mecánicos de la AMA para tomar la acción correspondiente. A la fecha de nuestra investigación, esta función estaba inoperante. Por otro lado, el 16 de noviembre de 2021 la presidenta y gerente general de la AMA certificó que algunas unidades de GPS fueron instaladas, aunque no todas funcionan.

5. Del 1 al 7 de diciembre de 2020, los usuarios de los módulos de “Combustible”, “Mantenimiento Preventivo”, “Inventario” y “Ruta Regular” realizaron pruebas sobre el funcionamiento del sistema Amatrack. Esto, con el propósito de validar si el mismo cumplía con los requerimientos de la AMA. Como resultado, los usuarios concluyeron que el sistema Amatrack aún no estaba apto para ser utilizado en vivo. Además, los módulos “Control de Batería” y “Control de Gomas” no se lograron validar, debido a que, en comparación con el software presentado por la compañía versus los trabajos que se realizan en la AMA, estos no resultaron ser compatibles con las operaciones relacionadas con el manejo de gomas y baterías. Finalmente, en esa ocasión, quedó pendiente la validación del funcionamiento del módulo “Llame y Viaje”. Esto, a la fecha de nuestra investigación, no sucedió.

El 9 de febrero de 2021 el vicepresidente del Área de Infraestructura Intermodal y Servicios de la AMA remitió las facturas relacionadas con las fases 3, 4 y 5, para la certificación y aprobación, a los funcionarios encargados de las áreas principales donde se utilizaría el sistema Amatrack. Los funcionarios indicaron que la implementación del sistema Amatrack no había sido completada, por lo que no aprobaron ni certificaron las mencionadas facturas. De todas maneras, a pesar del rechazo por parte de los funcionarios, las facturas fueron pagadas en su totalidad el 17 de julio de 2019 (\$740,000 por la fase 3) y el 1 de marzo de 2021 (\$365,720 por las fases 4 y 5). El ex ayudante especial del presidente y gerente general de la AMA fue quien certificó como correctas las facturas correspondientes a las fases 3, 4 y 5.

CONCLUSIONES

Luego de evaluar la documentación, así como de la información obtenida mediante entrevistas realizadas a funcionarios y empleados de la AMA entre el 9 de septiembre y el 22 de octubre de 2021, se concluye que el sistema Amatrack nunca fue utilizado por la AMA. Esto, a pesar de que fue desarrollado e implementado por la compañía en julio de 2019 (por lo cual la AMA desembolsó \$4,581,649) y que los usuarios tenían acceso a los módulos de “Inventario”, “Mantenimiento Preventivo”, “Ruta Regular”, “Llame y Viaje” y “Combustible”. **(ANEJO A)**

La situación comentada es contraria a lo establecido en el Artículo 2(g) de la *Ley Núm. 230 del 23 de julio de 1974, Ley de Contabilidad del Gobierno de Puerto Rico*, según enmendada. En la misma se establece como política pública que los gastos del gobierno se harán dentro de un marco de utilidad y austeridad. Como parte de esto, y como norma de sana administración, es responsabilidad de la gerencia de toda entidad gubernamental garantizar la inversión de los fondos y la utilización efectiva de los recursos disponibles. La inversión de propiedad y fondos públicos para la implementación de sistemas computadorizados debe planificarse de manera que se obtengan los beneficios esperados en un período razonable.

La situación comentada propició que la AMA no se haya beneficiado de la inversión de los \$4,581,649 pagados por la adquisición del sistema Amatrack.

Lo comentado se atribuye a que existen discrepancias entre el personal de la compañía y el personal de la AMA respecto a si el sistema cumple con los requerimientos de la AMA. Según personal de la compañía, cuando estos terminaron la fase de diseño y desarrollo del sistema Amatrack, ningún funcionario o empleado de la AMA realizó observaciones para identificar si al sistema le faltaba cumplir con algún requerimiento, el cual fuera fundamental para su operación. Además, fue durante la tercera fase de implementación del sistema Amatrack que personal de la AMA comenzó a informar las funcionalidades que, a su entender, el sistema no realizaba y que los usuarios indicaron eran requisitos fundamentales para el funcionamiento operacional de cada área de la AMA.

RECOMENDACIONES

A la secretaria del Departamento de Transportación y Obras Públicas

1. Velar por que la presidenta y gerente general de la AMA cumpla con la recomendación 2.

A la presidenta y gerente general de la AMA

2. Asegurarse de que se identifique al personal que es responsable de la administración y el seguimiento del sistema Amatrack para lograr una implementación exitosa y la continuidad de los servicios. Esto incluye, entre otras cosas, la supervisión del personal interno y externo para que se completen los trabajos y se cumplan los objetivos establecidos para asegurarse de que cumple con lo propuesto y se maximicen los costos invertidos.

APROBACIÓN

A los funcionarios y a los empleados de la AMA, les agradecemos la cooperación brindada durante nuestra investigación; y les exhortamos a velar por el cumplimiento de la ley y la reglamentación aplicables. Además, les invitamos a promover el uso efectivo, económico, eficiente y ético de los recursos del Gobierno en beneficio de nuestro Pueblo.

Oficina del Contralor de Puerto Rico

Aprobado por:



MISIÓN

Fiscalizar las transacciones de la propiedad y de los fondos públicos, con independencia y objetividad, para determinar si se han realizado de acuerdo con la ley, y atender otros asuntos encomendados.

Promover el uso efectivo, económico, eficiente y ético de los recursos del Gobierno en beneficio de nuestro Pueblo.

QUERELLAS

Las querellas sobre el mal uso de la propiedad y de los fondos públicos pueden presentarse, de manera confidencial, personalmente o por teléfono al (787) 754-3030, extensiones 2801 o 2805, o al 1-877-771-3133 (sin cargo). También se pueden presentar mediante el correo electrónico querellas@ocpr.gov.pr o mediante la página en Internet de la Oficina.

INFORMES DE INVESTIGACIÓN

En los informes de investigación se incluyen los resultados de nuestras investigaciones. En nuestra página en Internet se incluye información sobre el contenido de dichos resultados y conclusiones.

La manera más rápida y sencilla de obtener copias libres de costo de los informes es mediante la página en Internet de la Oficina.

También se pueden emitir copias de los mismos, previo el pago de sellos de rentas internas, requeridos por ley. Las personas interesadas pueden comunicarse con el Administrador de Documentos al (787) 754-3030, extensión 3400.

CONTACTO



PO Box 366069 San Juan, PR 00936-6069



105 Avenida Ponce de León Hato Rey,
Puerto Rico 00917-1136



(787) 754-3030



(787) 751-6768



ocpr@ocpr.gov.pr



www.ocpr.gov.pr