

PREÁMBULO

La mayoría de las personas no están conscientes que muchos de nuestros problemas y preocupaciones diarios en Vieques, están arraigados en nuestro acceso limitado a la "isla grande" y a su vez ésta causada por las limitaciones que nos imponen a través del terrible e inadecuado servicio de ferry de carga. A la mayoría de las personas no les importa pues no utilizan el ferry de carga por preferencia. La cuestión es que aquí no podemos conseguir los productos ni los servicios que necesitamos para crecer y desarrollar trabajos debido al acceso limitado que es controlado por la ATM u otros. No hay trabajo, la educación es pobre, alta criminalidad, y servicios médicos limitados, todos deletrean: ¡CERO OPORTUNIDAD! ¿Estoy obsesionado con mejorar el acceso a la isla grande? ¡Efectivamente! Afecta todo lo que hagamos o deseemos hacer para poder proveer para nuestros futuros y los de nuestros niños.

Nuestras respuestas colectivas sobre el inmenso daño hecho a nuestras vidas a causa del servicio inadecuado de ferry de carga y las operaciones deplorables del servicio de la lancha de pasajeros, ha llamado la atención de los medios y de cada vez más, residentes locales. En fin, no hemos sido, ni posiblemente seremos exitosos en cambiar la ATM. El sistema está muy establecido con demasiados intereses invertidos en el status quo. Por lo tanto, si deseamos ver alguna mejora significativa, en nuestras vidas en Vieques, necesitamos establecer un servicio de ferry de carga privado. No sugiero que nos demos por vencidos en nuestros esfuerzos de crear un mejor servicio de la ATM, pero esto podría ser un acercamiento más positivo.

El archivo adjunto examina nuestra situación e incluye un esquema de metas y objetivos que deben ser discutidos por nuestra isla. Aún como ente privado, ningún servicio de ferry de carga conseguirá los permisos y el uso de los puertos sin aprobaciones del gobierno. Por lo tanto, es esencial que tengamos un plan común que defina nuestras metas, objetivos, y un esquema factible del equipo, las instalaciones, y las operaciones requeridas y visualizadas. Este tratado debe ser un reflejo de la intención de la comunidad viequense, ser creado con la participación de un gran número de residentes y tener el respaldo de toda la gente que forma parte de la isla y que está dispuesta a salir adelante.

Este documento representa mi visión. Para hacer de esto un diálogo útil, los residentes necesitan presentar sus propias opiniones y/o comentar respecto a los míos. Necesitamos identificar racionalmente y respetuosamente puntos de acuerdo y de desacuerdo para componer UN PLAN que todos podamos impulsar y respaldar. El propósito del plan podría desarrollarse en un plan de empresa cooperativa, un escrito legal para el director de la Remodelación de Roosevelt Roads; para crear una solicitud de propuesta más apropiada; una ayuda de planificación para un proveedor de servicio potencial o una herramienta para futuros intentos de llegar a un acuerdo con el gobernador o el DTOP.

ACCESO RESTRINGIDO COMERCIAL Y PERSONAL A LA ISLA GRANDE AFECTA AL PUEBLO DE VIEQUES

La mayoría de servicios de pasajeros y de la totalidad del servicio de carga entre la Isla Grande y Vieques es proporcionada por el gobierno a través de la Autoridad Marítima (ATM), que es parte del Departamento de Transporte (DTOP). El servicio es deplorable y totalmente inadecuado, tanto en calidad como en cantidad. Todos los residentes saben que sus quejas son ignoradas y que por décadas no se han realizado cambios permanentes para mejorar el transporte marítimo. Basado en la economía en general y de la experiencia del pasado, tenemos pocas esperanzas para el futuro.

Teniendo en cuenta todas las promesas rotas y la absoluta inutilidad de nuestras acciones colectivas y lejos para demandar mejoras, tenemos que volver a examinar nuestro enfoque. Necesitamos enfocar nuestros esfuerzos en producir un plan que identifique claramente los objetivos de la comunidad y proporcione una ruta para alcanzarlos. "La unión hace la fuerza, divididos caemos".

Si bien hay muchas opiniones diferentes acerca de qué hacer para mejorar el servicio, antes de que podamos hablar de manera efectiva, es necesario identificar lo que conocemos (o al menos en lo que coincidimos) como un hecho. Los hechos son verdades, no opiniones, perspectivas, o deseos. Este es nuestro primer paso.

Como usuarios del sistema, ¿qué sabemos?

1. La cantidad de barcos de carga es adecuada para nuestra cruda supervivencia, pero no suficiente remotamente a lo que se requiere para que podamos prosperar.
2. El horario de las embarcaciones no es apropiado para nuestras necesidades.
3. La operación de los barcos es totalmente no confiable.
4. Reservaciones permanentes para vehículos son impuestas sobre una base personal, una vez por año, dando prioridad a los usuarios existentes y "otros criterios" que son no transparente.
5. Hacer reservas sólo se pueden hacer en persona.
6. A pesar de los avisos en sentido contrario, las boleterías no están abiertas todo el día, pero si están cerrados por intervalos extensos e impredecibles. Cuando está abierto, cerca de las horas de salida las líneas son largas ya que la pre-compra es tan difícil o imposible.
7. Algunos empleados no venden boletos a algunas personas y punto. Otros no venden boletos a determinadas clases de personas. Algunos empleados afirman que no hay espacios disponibles, mientras que el barco sale más tarde con muchos espacios vacíos. Favoritísimo a amigos y familia es rampante.
8. Tener una reservación no da garantía viaje.
9. La carga y descarga de vehículos en ambos extremos (Fajardo y Vieques) es físicamente y operativamente limitado y caótico.
10. Acceso en Vieques requiere que todos los camiones de gran tamaño (hasta casi 40 toneladas) crucen un puente en la ciudad el cual se ha probado y certificado por DTOP para un límite de 15 toneladas.

11. Las calles de ambos puertos no están diseñadas para el tráfico de camiones pesados y la parada de luz en Fajardo provoca retrasos de más de 15 minutos durante el pico períodos de tráfico que los transbordadores desembarcar.
12. Estacionamiento para el ferry en Vieques no está disponible. La ciudad y las calles residenciales del área reciben la carga en detrimento de las empresas locales.
13. La difusión de la información de viaje actualmente es casi inexistente. Los empleados rara vez saben lo que dirán ni conocen la situación de los barcos o los viajes. Los nuevos monitores de vídeo en Fajardo no muestran la situación o horario actualizado para el día. Sólo Isla Bonita cuenta con un sistema AIS que permite a los clientes con conexiones de internet rastrear su ubicación.
14. Los esfuerzos para continuar con el ferry privado de Aluma en Mosquito Pier fueron vetados por uno o varios miembros de la junta de directores de la ATM. De hecho, a pesar de que Aluma ofreció pagar por las mejoras que la Guardia Costera señaló en el muelle.
15. Los esfuerzos comunitarios para aplicar presión o hacer demandas al gobierno por mejoras en las operaciones no han producido resultados. El gobierno de turno promete mejorar el servicio pero nada sucede. Y así se continúa gobierno tras gobierno y el servicio sigue pésimo.
16. Los medios de comunicación revuelven la olla y consiguen atención y reacción por un breve período y luego cuando se apagan las luces, todo vuelve a la "normalidad". Los que están a cargo de la ATM no tienen vergüenza. Nuestro dolor no se convierte en su dolor. Ellos mienten una y otra vez con promesas que no cumplen.
17. En Vieques hay 9,200 personas (aproximadamente 3,000 votantes) que no tienen una verdadera representación en nuestro gobierno central. Las personas de la isla grande piensan que nosotros somos jibaros. Ni el gobierno ni los políticos nos toman en serio y nosotros actualmente no tenemos ninguna influencia o poder. Por lo tanto, tenemos que cambiar nuestro modo de pensar y analizar la situación para encontrar soluciones viables.

METAS Y OBJETIVOS DE UN NUEVO SISTEMA DE FERRY

Dado que el sistema de transporte de ATM es un fracaso hay que establecer un nuevo proveedor de servicios para satisfacer las demandas de nuestra población. Nuestras necesidades siempre han sido "dictadas" para nosotros por un gobierno paternal que no entiende o le preocupa nuestro bienestar. Por lo tanto, es necesario que los requerimientos provengan de la comunidad y así las metas y los objetivos por los cuales se lucha.

A continuación se propone un servicio privado y alternativo (individual o corporativa) para ofrecer el servicio de ferry de carga a través de la ruta corta. El servicio actual de ATM de pasajeros y carga seguirá como de costumbre. El gobierno decidirá cuales y cuando se hacen ajustes a sus servicios. El resultado inmediato será dos operaciones paralelas donde compiten los sistemas público y privado.

La declaración de misión debe decir algo como esto: *El propósito del servicio de ferry privado (PFS) es proporcionar un transporte seguro, cómodo, fiable, económico y agradable para los pasajeros, vehículos y carga entre Vieques (Mosquito Pier) y Ceiba en un horario que acomode las necesidades de la comunidad, tanto para el acceso personal y operaciones comerciales y de desarrollo.*

La declaración de la misión anterior es la declaración básica de las metas y objetivos. Lo siguiente discute cómo se pueden alcanzar estos objetivos. Esto no es un plan de negocios completo pero si una lista parcial de las cosas que deben ser incluidos.

Equipos: Barcos - Capacidad

La función principal de este servicio es mover vehículos y carga, pero pasajeros deben incluirse también. Para determinar el tamaño óptimo para un Ferry necesitamos tener una idea clara del volumen de demanda de servicios.

Históricamente, Vieques ha tenido sólo 15 transbordadores de carga por semana para la isla, lo que equivale a alrededor de 320 vehículos. Durante el período de tiempo que PRFF ofrecía el servicio a la ATM, casualmente, los transbordadores de pasajeros se averiaron y los ferries se usaban para pasajeros y carga. Aunque la programación de viaje era a menudo imposible, los siete viajes por día (4 en fines de semana) eran todos barcos de carga. El total de viajes de cargas por semana eran destinados a ser 35 los días de semana y de 8 fin de semana para un total de 43 - casi tres veces la asignación normal y con una variedad de horarios de salida. Añadir a este otros 15 o más viajes por PRFF, y el resultado fue un poco menos de 60 ronda viajes por semana - casi cuatro veces la capacidad del vehículos de los años anteriores. Suponiendo que todos los barcos trabajaran, tendríamos la capacidad de mover 1200 vehículos. Pero el personal de ATM no permite hacer reservaciones y nunca explican el porqué de su negación cuando el volumen de carga se ha triplicado (unos 800 vehículos según mis cálculos).

Mover 800 vehículos por semana usando los transbordadores de espacio para 25 vehículos requeriría 35 de ida y vuelta o 5 por día. En 2010, según cifras publicadas por ATM, se registraron 600 a 900 pasajes ida y vuelta por día. Los barcos con entre 200 y 300 asientos deben, por lo tanto, ser muy adecuados con horarios comenzando desde las 6 a.m.-8:30pm los objetivos de servicio serían posibles.

Tenga en cuenta que las cifras son para todo el tráfico de Vieques; sin embargo, el PFS sólo haría un porcentaje de estos viajes porque la ATM estaría todavía en servicio. Y muy posiblemente el servicio de ATM podría mejorar debido a la menor demanda y más presión política. Como el servicio continúa de forma fiable, el turismo y otros negocios crecería, lo que resulta en un aumento del volumen. El efecto neto es imposible predecir con confianza. Basta decir que si PFS maneja 50% de la los clientes, los barcos/calendario proporcionan aproximadamente 100% más de capacidad que la requerida. Teniendo en cuenta que la demanda no se distribuye uniformemente a lo largo de la semana o el día, esto podría acomodar en el pico de carga.

Con el fin de proporcionar el respaldo para un barco que esté fuera de servicio, sería prudente tener dos.

Equipos: Barcos - Configuración

Las embarcaciones utilizadas deben ser seleccionadas por su tarea y su entorno. Ellas deben ser agradables - incluso divertido - para montar.

1. La flota debe constar de barcos similares, teniendo la mayoría si no todos los componentes idénticos. Esto ayudaría drásticamente tanto en el mantenimiento como en las operaciones de inventario de piezas, el servicio técnico, copias de seguridad y sustitución operativa. Equipar barcos más viejos de una manera idéntica debería ser costo efectivo. Dos barcos nuevos serían más costosos y tomaría más tiempo.
2. En un mundo ideal, los barcos serían “drive-through” para la carga rápida y descarga. Copia de seguridad de encendido o apagado nunca sería necesario. Debido a las limitaciones impuestas por la Ley Jones, esos barcos nacionales no es probable que se encuentren.
3. Todos los barcos serían una combinación pasajeros y la carga. Los pasajeros irían en el segundo nivel y la carga en el primero. Ambos entrarían de forma independiente y sin conflictos. Múltiples puntos de acceso se proporcionan para los embarques.
4. Todos los barcos se pueden configurar para incluir varios baños, una oficina de boletos, un comedor, y una instalación de mantenimiento. Los baños deben ser suficientes, espaciosos y de fácil limpieza. La oficina de boletos debe poder vender boletos y hacer reservaciones mientras este en el puerto y mientras este en marcha. El comedor debe permitir la venta de alimentos y bebidas. El comedor debe incluir asientos con mesas. La instalación de mantenimiento debe ser creado para permitir los servicios de mantenimiento sin importar donde se encuentra el barco. Mantener los mecánicos, herramientas y barcos juntos.
5. Barcos deben ser lo suficientemente grande para acomodar los requisitos anteriores. La capacidad mínima de pasajeros debe ser 200 y 25 vehículos sería mínima.
6. Las cabinas de asiento deben tener aire acondicionado en el exterior y en el interior. El espacio exterior debe incluir área cubierta y otra al descubierto.
7. Debido a la distancia que se está realizando es más corta, un barco navegando en 12 nudos tomaría alrededor de 30 minutos. Barcos más rápidos normalmente se quemar más combustible.
8. Cada barco debe tener servicio de Internet de alta capacidad disponible para los pasajeros y un transpondedor de “AIS” para la ubicación de las embarcaciones de vigilancia.
9. Las boleterías requieren tanto de Internet y teléfonos móviles dedicados para reservaciones, los pagos, la tripulación, y M & O (mantenimiento y operaciones) comunicaciones.
10. Cámaras de seguridad deben capturar las actividades en todo el barco y sus alrededores.
11. Se requieren pequeños cuartos equipados con lo básico para aquellas ocasiones en las que uno o más miembros de la tripulación permanezcan "atrapados" debido a problemas del tiempo o de mantenimiento.

Facilidades

La instalación más esencial es el muelle para el barco de carga. Debido a las variaciones en las mareas, la altura de la cubierta del barco y las rampas, puede ser prudente construir una rampa de control hidráulico en ambos destinos (Fajardo y Vieques).

La entrada y salida de pasajeros debe ser por los lados del barco. A modo de ilustración, la rampa en el centro de Mosquito Pier tiene sólo un par de pilotes y se utiliza para mantener los barcos derechos. Un muelle o lateral rampa con techo debe estar diseñado y construido para el propósito de entrada y salida de los pasajeros y sin conflicto con los vehículos y camiones.

Se deben tener áreas espaciosas de espera para camiones y vehículos para que no haya conflicto con los vehículos que desembarcan o pasajeros.

Las áreas de estacionamiento deben ser proporcionadas para los pasajeros sin vehículos que lleguen en transporte público o privado. Los espacios de estacionamiento en los márgenes de la carretera de Mosquito Pier podrían continuar, pero debe ser formalizado. El estacionamiento de tiempo prolongado se podría proporcionar en el estacionamiento existente, pero la seguridad podría ser un problema si no hubiera empleados. El estacionamiento público podría ser en el lado derecho de la carretera del rompeolas y el dejar pasajeros podría ser en el lado contrario donde se ancla el barco. El área para recoger pasajeros debe ser en el norte del muelle en el lado oeste de la carretera.

Se requiere una facilidad equivalente en Ceiba. Además, la ruta desde el muelle del ferry a la autopista (ya sea a Humacao o Fajardo) debe ser simplificada y los camiones no transitar por toda la ciudad.

Un terminal de espera no está contemplado a corto plazo. Los baños portátiles podrían ser utilizados inicialmente. Los horarios deben respetarse estrictamente y evitar prolongados retrasos. Una vez que el barco está atracado y vacío los pasajeros pueden embarcar y utilizar el salón, despacho de boletos y los baños. Cualquier instalación necesaria deben ser lo más mínima posible.

Si las instalaciones de abastecimiento de combustible adecuado ya están listas en el muelle del ferry en Ceiba, estas podrían ser utilizadas. Si no, puede ser posible dar el servicio a los barcos directamente de un camión de combustible móvil. En Ceiba también debe haber servicio de agua y recogido de todo tipo de desperdicios (sólidos y aguas usadas de los baños) generado en los barcos.

Requisitos de la tripulación

Requisitos mínimos de la tripulación son dictadas por la Guardia Costera con base en el barco y el número de pasajeros. Estos miembros de la tripulación tienen deberes específicos que requieren 100% de su atención y esfuerzo para pequeñas porciones de las operaciones.

En otros momentos ellos pueden ser desplegados para diferentes funciones. Por ejemplo, el capitán del barco cuando no está en el mar, él o ella pueden dirigir entrada de los vehículos al ferry, verifican los boletos, o realizar funciones administrativas. La tripulación de cubierta están más ocupados mientras atracan o salen del muelle. Sin embargo, ellos pueden atender pasajeros, vender boletos, realizar el mantenimiento de la embarcación en otros momentos. El punto es que los miembros de la tripulación no serán especialistas exclusivos, pero más como generalistas en las funciones, cada uno tendría una

responsabilidad y también una o más funciones de trabajo secundarias. Redundancia de habilidades y destrezas producen flexibilidad.

Horarios

Los horarios están determinados principalmente para satisfacer las necesidades de los clientes, pero son restringidos por las limitaciones del sistema - incluyendo el trabajo de la tripulación y los costos de la operación. Si bien desde el punto de vista del cliente nunca puede haber demasiadas salidas, los barcos tendrán que correr lo suficientemente para cubrir los costos. El objetivo es extender los viajes para cubrir de manera eficiente cada día sin necesidad de negar solicitudes de reservación.

Horarios posibles

Vieques Ceiba Escenario 1	06:00	Ceiba a Vieques	07:00
	08:00		09:00
	12:00		01:00
	04:00		05:00
	06:30		08:00
Vieques Ceiba Escenario 2	06:00	Ceiba a Vieques	07:00
	08:00		09:00
	11:00		12:00 puede ser transporte de combustible
	02:00 puede ser transporte de combustible		03:00
	05:00		06:00
	07:00		08:00

En ambos escenarios el barco principal pasaría la noche en Vieques y el barco de back up en cualquier puerto según sea conveniente. Se requieren dos tripulaciones a tiempo completo cada día. Dos equipos de tripulación a medio tiempo se requeriría para los fines de semana y cubrir vacaciones, enfermedad, etc.

El programa debe ser objeto de modificación con el tiempo para cumplir con la demanda. La disponibilidad de espacio se debe mostrar en la página web en tiempo real, mientras las ventas en línea se llevan a cabo. Los retrasos u otros elementos que afectan los viajes deben estar al día y en línea.

Precios

El establecer los niveles de precios es una ciencia. Si los precios son bajos, suelen ser más los que van a comprar. Menos pagará cantidades superiores. El secreto está en la comprensión de cuan elástica es la demanda: ¿Cuántos compradores habrá a distintos precios? Desde el lado de la empresa, se quiere cobrar el precio que obtiene el mayor retorno en cualquier nivel de servicio dado. No tenemos una idea

clara de esto desde el pasado rendimiento dadas las tasas subsidiadas de la ATM. Cuando Aluma estaba realizando el servicio de ferry privado, sus precios de los vehículos eran cerca de tres veces más alto que los de la ATM y muchas personas los utilizaban porque tratar con la ATM era demasiado difícil.

Con tanta gente en Vieques desempleada y viviendo por debajo del nivel de pobreza, un porcentaje importante de nuestra población tiene mucho más tiempo que dinero y paga los \$2.00 independientemente de la calidad del servicio. Con el tiempo eso podría cambiar, pero podría tomar un tiempo. Aquellos que deseen llevarse su vehículo probablemente están dispuestos a pagar más por un servicio confiable – ellos tienen planes y es por eso que tienen un vehículo en primer lugar.

A continuación los primeros intentos para estimar la estructura de precios óptima:

Precio: (Ida y vuelta)

Pasajero	\$25.00
Carro y conductor	\$75.00
Pequeño camión y conductor	\$125.00
Camión grande y conductor	\$300.00
Furgón y conductor	\$500.00
Tanque de combustible y conductor	\$750.00

Requerimientos contractuales

Dado que la ATM ha sido abiertamente hostil a cualquier competencia y dado que son parte del gobierno, no hay duda de que se realicen esfuerzos para socavar la operación privada. Los siguientes son sólo algunos factores que necesitan protección contractual para la viabilidad del servicio privado de transporte (SPT):

1. El espacio en el muelle a ambos lados, que incluye todos los servicios descritos anteriormente, debe ser arrendado exclusivamente a largo plazo para el SPT. El costo de poner en marcha y hacer las mejoras requieren de 10 a 35 años para ser totalmente amortizado. El contrato de arrendamiento debe ser exclusivo, porque de lo contrario la ATM u otros lo harán “freeload” fuera de las mejoras y eso puede interferir con las operaciones de SPT.
2. El STP debe tener la libertad para comprar combustible y todos los demás productos y servicios de quien deseen.
3. La Guardia Costera de EE.UU. es la única entidad autorizada para inspeccionar y certificar los barcos, tripulaciones y operaciones del STP. Las únicas leyes de relaciones públicas, permisos, inspecciones, impuestos, comunicaciones, etc. que se aplicarán al STP son las aplicables a este tipo de servicio y/o negocio de transporte.
4. Sin acceso necesario, los permisos, endosos, aprobaciones, etc. por cualquier poder público de Puerto Rico quedará revocada injustificadamente o retenido después de que se consumió este acuerdo.
5. Puerto Rico protegerá al STP de la interferencia en sus operaciones de cualquier agencia gubernamental o de cualquier sindicato afiliado o relacionado.

Resumen

Sabemos que la reforma de la estructura de la ATM para adaptarse a las necesidades reales del pueblo de Vieques y su futuro colectivo es casi imposible. Tenemos para ello la necesidad de desarrollar una solución alternativa, una especie de sistema de transbordadores de carga privada cuyo propósito es proporcionar seguro, cómodo, fiable, económico y agradable transporte de pasajeros, vehículos y carga entre Vieques (Mosquito Pier) y Ceiba en un horario que se adapte a las necesidades de la comunidad a tanto en el acceso personal y operaciones de negocio y desarrollo.

He presentado una visión única sobre la base de mis observaciones y experiencia. Otros tendrán diferentes puntos de vista que deben ser expresados de manera que podamos tener un diálogo significativo que nos pueda llevar a un consenso sobre los objetivos comunes y cómo implementar una solución.

Por favor, siéntase libre de responder en un correo electrónico o por medio de mensajes de Facebook o cualquier otra manera.

Paul H. Lutton, Arquitecto
paul@viequesverde.biz