



11 de marzo de 2024

Repasemos el contrato de H.M.S. Ferries Puerto Rico, L.L.C. con la Autoridad de Transporte Marítimo



El contrato se divide en dos fases. La primera se suponía que durara 3 años pero está condicionada a que la Autoridad de Transporte Marítimo realice diversas gestiones relacionadas con mejoras a las instalaciones. La ATM se atrasó en este proceso por lo que aún estamos en la Fase 1, a pesar de que el contrato inició a finales del 2020. La Fase 2 tiene una duración de 20 años, esperamos. Por sí solo, este contrato impone un pago de más de \$750 millones por parte de ATM a HMS Ferries para asumir la administración de servicios de transporte marítimo. Sin embargo, el pobre mantenimiento que le ha dado el gobierno a las instalaciones de la ATM, así como la cotidiana corrupción en el sistema, han provocado que la ATM tenga que incurrir en contratos complementarios como el alquiler de naves a HMS Ferries.

Veamos los contratos:

1 Contrato para administración y ofrecimiento de servicios
+\$750 millones

\$11.7 millones
4 contratos y extensiones para alquiler de naves de HMS Ferries

El alquiler de embarcaciones es otro tema destacable en estos contratos. Por cada embarcación, la autoridad debe pagar lo siguiente:

\$85 mil de renta mensual

Después del primer año.
Durante el primer año, serían \$83,333 al mes.

\$120 mil de movilización

\$60 mil por movilización inicial y \$60 mil por movilización final

\$300 mil de depósito

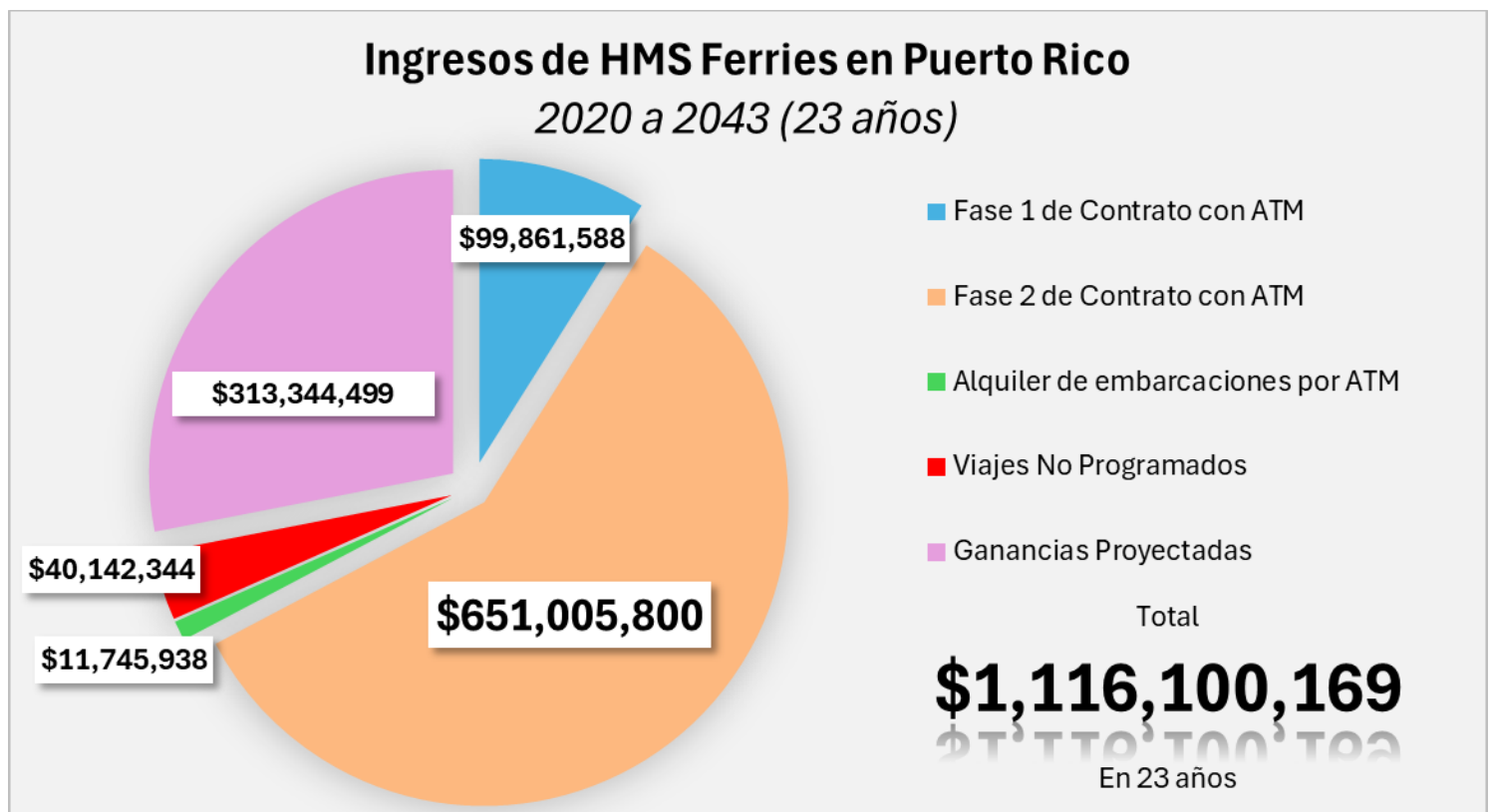
a modo de seguridad

Sin embargo, cuando se trata de que HMS alquile los ferries que le pertenecen a ATM, la cantidad por la cual se lleva a cabo el acuerdo es la siguiente:



Es decir, mientras HMS Ferries alquila naves de la ATM a \$1 anual, HMS Ferries cobra en cerca de \$1 millón anual el alquiler de sus botes a la ATM.

Ahora, ¿cuánto dinero está ingresando HMS Ferries?



En la duración de los 23 años del contrato se espera que HMS Ferries ingrese más de mil millones de dólares como parte de sus acuerdos de administración, manejo, venta y alquiler de productos y servicios al gobierno de Puerto Rico. Es importante mencionar que esta cantidad es aproximada y se basa en la sumatoria de los contratos otorgados por razón de alquiler de embarcaciones, prestación de servicios y las expectativas de ingresos generadas por los derechos exclusivos de HMS Ferries sobre las ventas de boletos y otros

servicios durante el periodo de su administración, por lo que los ingresos pueden ser menores o incluso mayores.

Esto significa que HMS Ferries ingresa de manera periódica aproximadamente...



Entre los gastos más destacados, se encuentra el gasto en mercadeo en el que incurre la ATM.



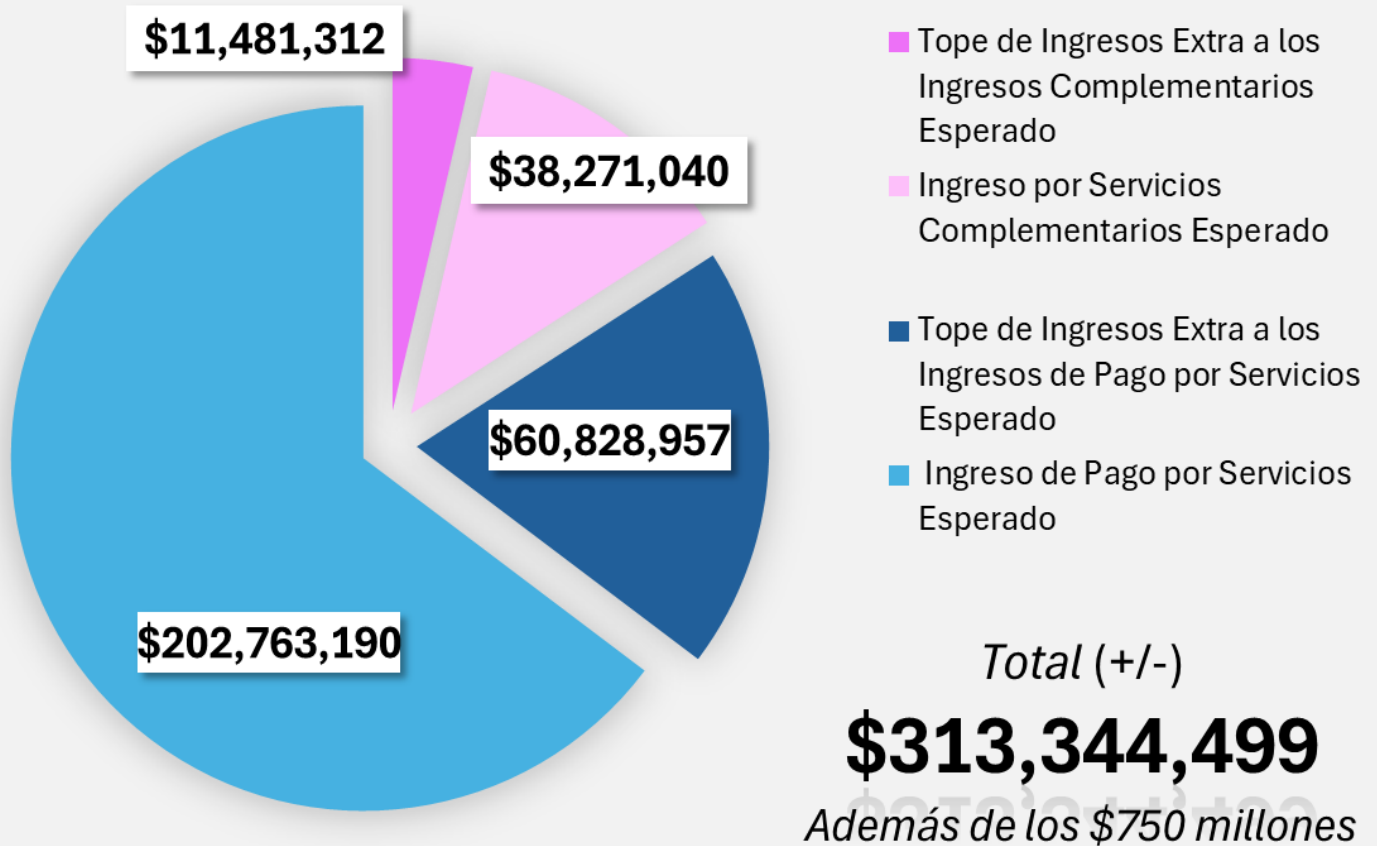
Este gasto es interesante cuando se considera que en los primeros tres años del contrato se ha invertido casi un millón de dólares en promocionar la utilización de un servicio cuyas ganancias no se mantienen en las arcas gubernamentales. Además, a partir de la fase 2, es decir, durante los últimos 20 años del contrato, los ingresos por venta de boletos y otros servicios serán propiedad exclusiva de HMS Ferries.

Miremos más a fondo el asunto:

Ganancias Esperadas por HMS Ferries

Fase 2 (20 años)

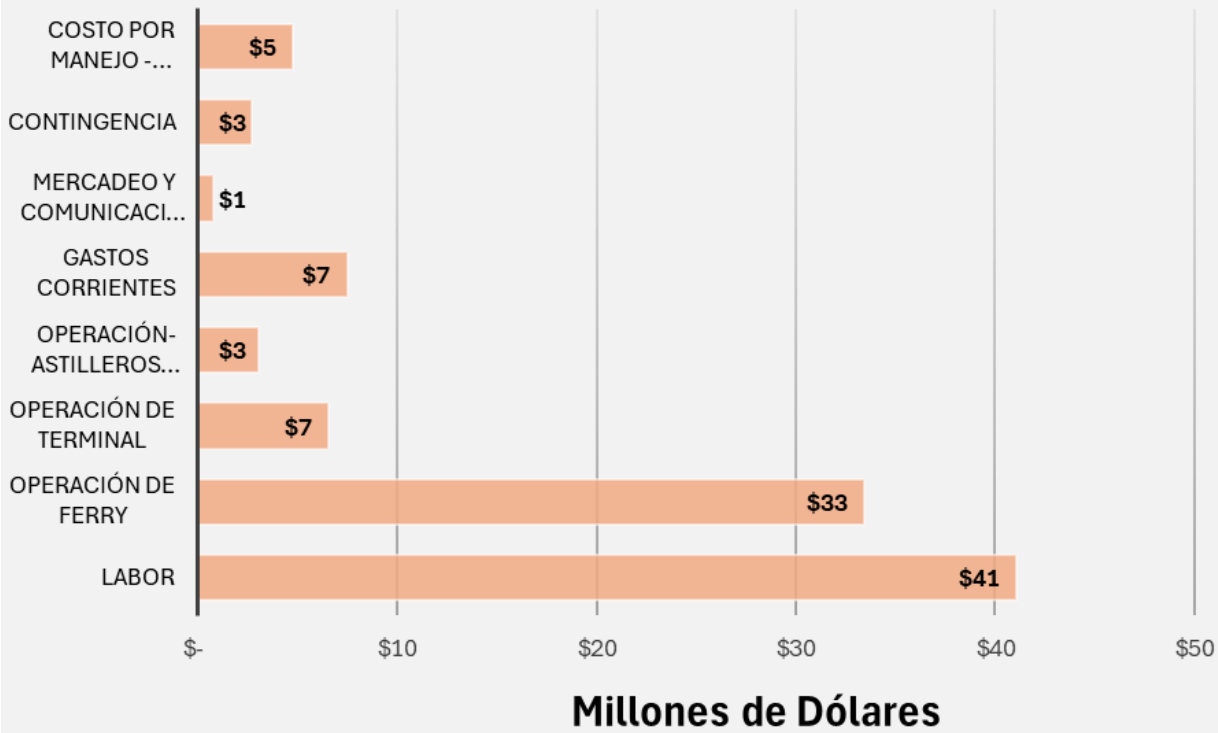
Por servicios a los que tiene derechos exclusivos



De acuerdo con las estipulaciones del contrato, "... Operator [Entiéndase, HMS Ferries] shall have the exclusive right to collect all Service Revenues. It shall also have the right to collect all revenues from Ancillary Activities." Según HMS Ferries explica, este es el máximo de ingresos que puede generar antes de verse forzada a dividir las ganancias con la ATM.

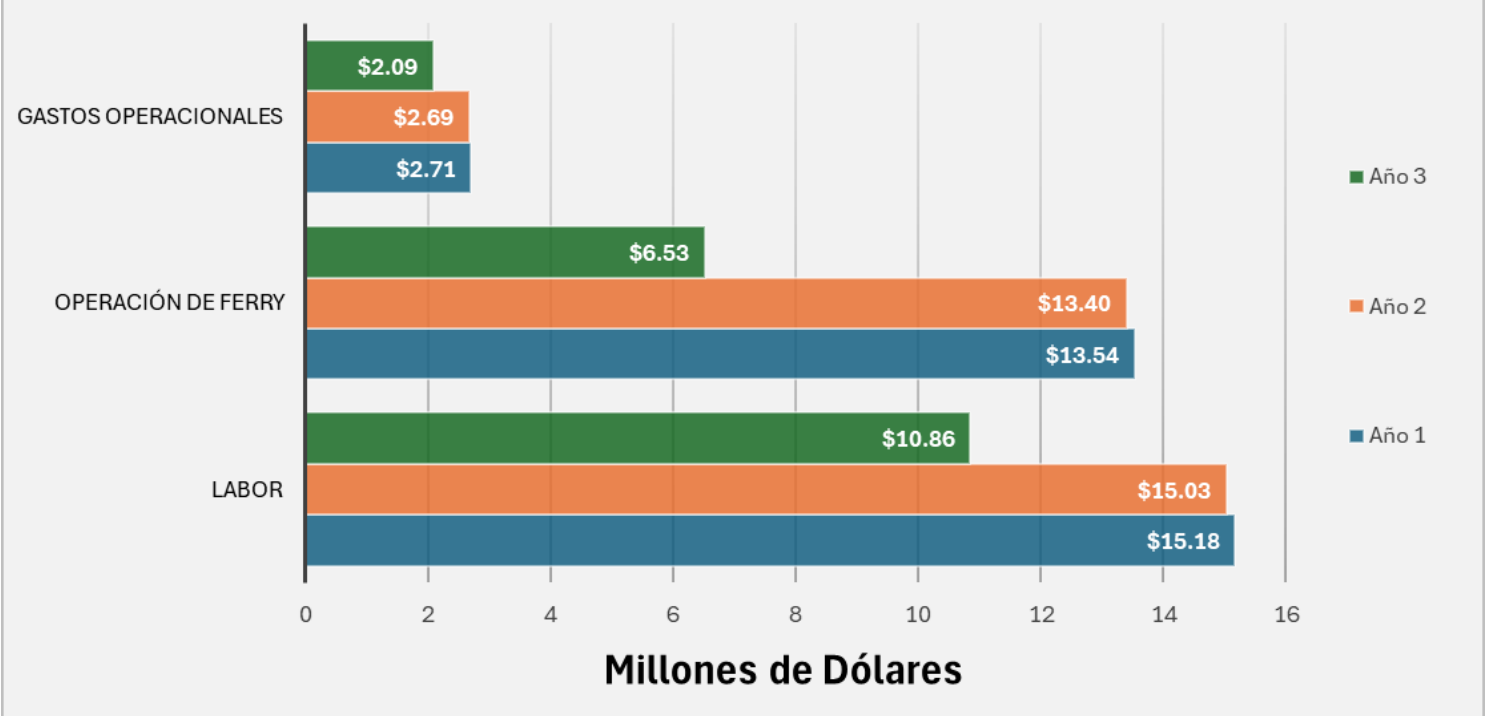
Este es el desglose de gastos durante la fase 1 del contrato:

Costos Totales por Servicio *Solo Fase 1*



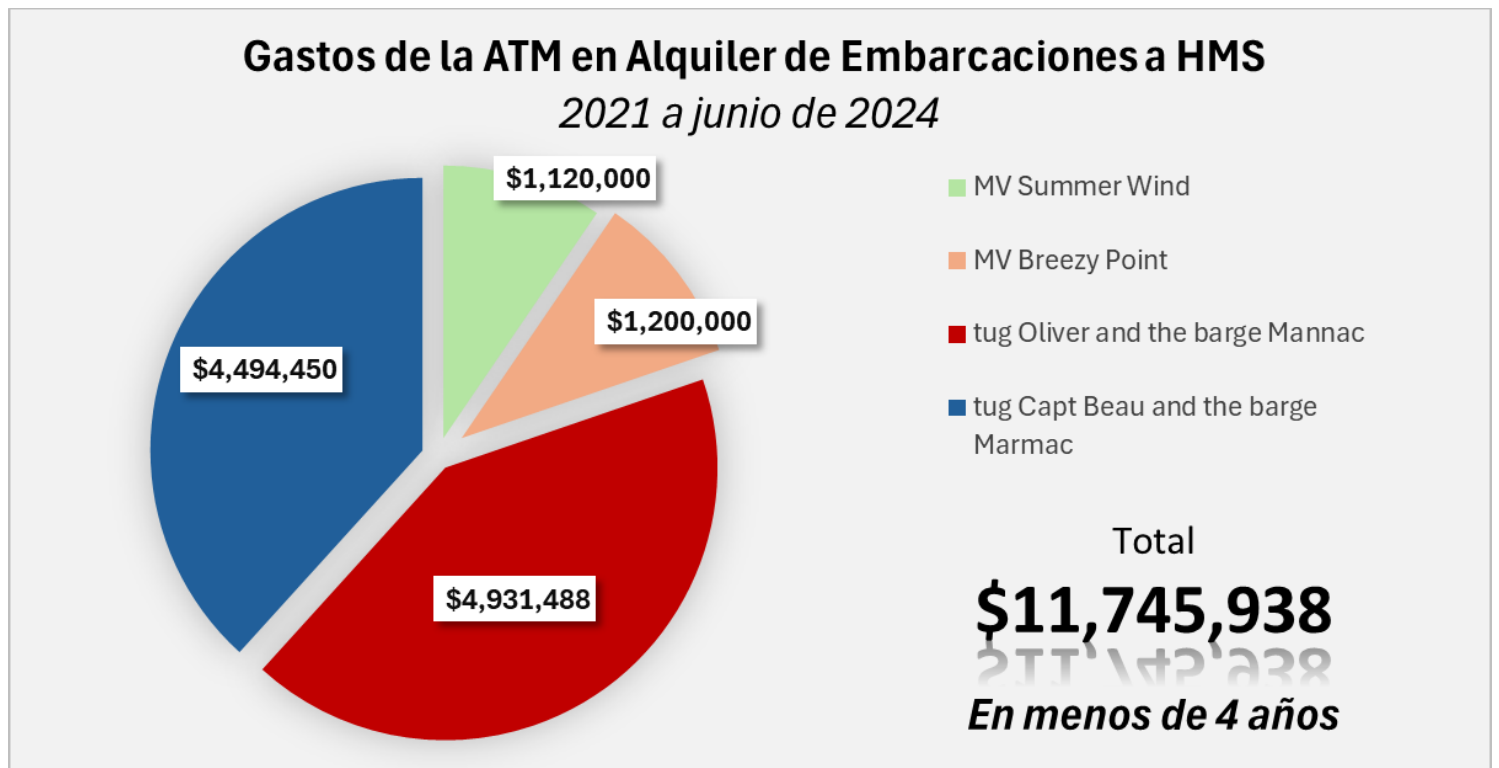
Estos son los tres gastos más grandes:

Mayores Pagos de ATM a HMS Ferries *Solo Fase 1*



Es importante mencionar que este desglose no se encuentra disponible con este nivel de detalle en la segunda fase del contrato.

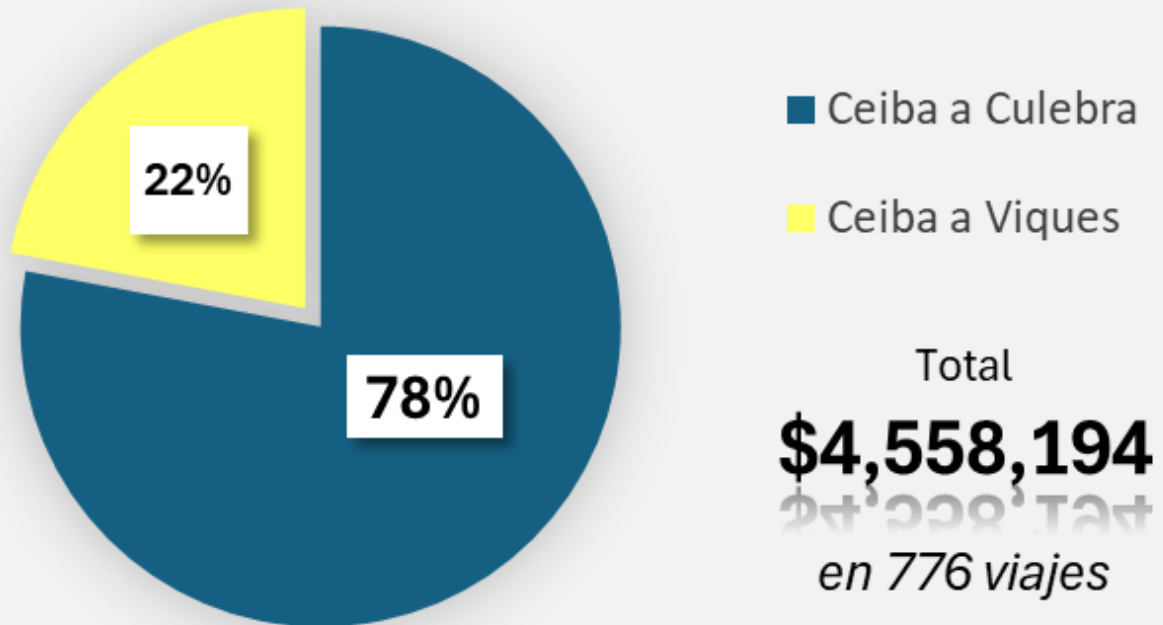
Por otro lado, en menos de 4 años, la Autoridad ha tenido que gastar casi \$12 millones en alquiler de naves a HMS Ferries.



Asimismo, durante la fase 1, el gobierno ha tenido que incurrir en cerca de \$4.5 millones en gasto público para el pago de viajes no programados.

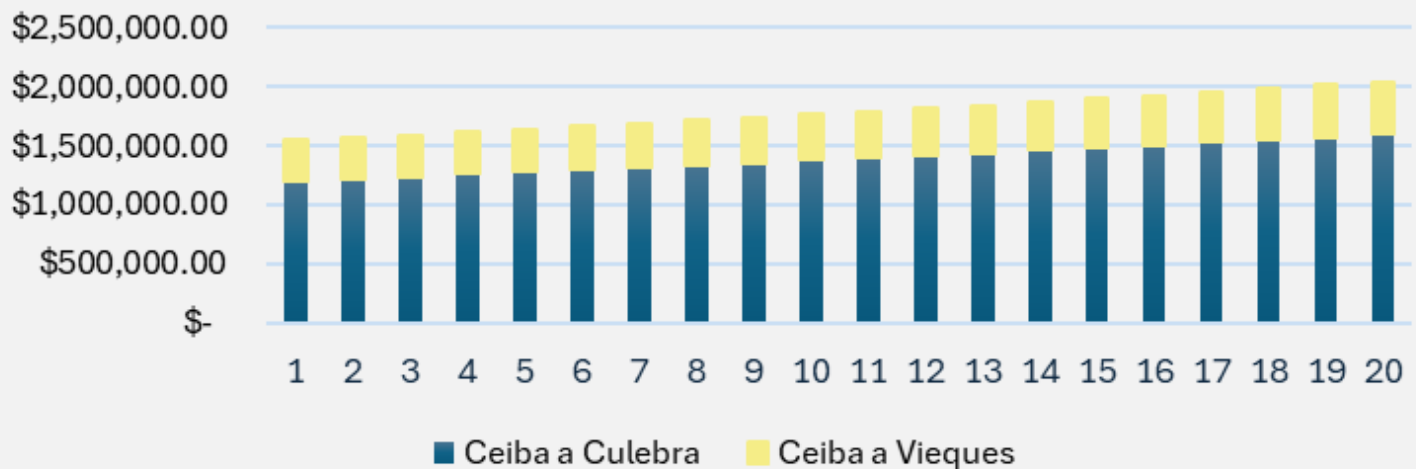
Gastos en Viajes No Programados

octubre 2020 a enero 2024



Basándonos en la cantidad de viajes no programados anual promedio y los costos de cada uno de ellos, y tomando en consideración el aumento en 1.5% fijo del precio al que HMS cobra los viajes no programados, estimamos la inversión total que implicarán estos viajes en los próximos años de contrato.

Proyección: Gasto Anual Promedio Proyectado en Viajes No Programados *Fase 2*



En total, se espera que la ATM cubra más de \$35 millones por viajes no programados.



A pesar de los más de mil millones de dólares que ingresa por parte de los contratos con el gobierno de Puerto Rico, HMS Ferries no fue capaz de administrar sus finanzas adecuadamente y se declaró en bancarrota el pasado 21 de febrero de 2024 (Case 24-90136).

La compañía alega que esto no afectará los servicios de transporte marítimo y que es HORNBLOWER, su compañía matriz, la que está en quiebra. Sin embargo, de acuerdo con los documentos entregados a la Cámara de Representantes, el nombre bajo el cual aparece la petición de quiebra radicada en Texas es el de HMS Ferries - Puerto Rico LLC y no el de Hornblower.

Queda entonces la duda:

- ¿quién realmente está en quiebra?
- ¿cómo una compañía que ingresa casi \$50 millones al año se declara en quiebra?
- ¿quién trajo a HMS Ferries a Puerto Rico?
- ¿cómo afectará todo esto a los residentes de nuestras islas municipio y al resto del pueblo puertorriqueño?