

PONENCIA DEL SR. JULIO C. BONILLA MELÉNDEZ, PRESIDENTE DEL COLEGIO DE TÉCNICOS Y MECÁNICOS AUTOMOTRICES DE PR SOBRE EL P. DE LA C. 2120 ANTE LA COMISIÓN DE GOBIERNO

Buenos días, Honorables representantes, miembros de la Comisión de Gobierno, miembros de la prensa, colegas y demás participantes. Reciban un cordial saludo de este su servidor: Julio C. Bonilla Meléndez, de los miembros de la Junta de Gobierno de nuestro Colegio, sus empleados y los miles de integrantes del Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de PR (CTMAPR), institución que me honro en presidir.

Agradecemos profundamente la oportunidad que nos brinda este cuerpo legislativo, para presentar nuestra posición institucional en oposición al Proyecto P de la C 2120, cuyo propósito es que se derogue la vigente ley Núm. 40 de 25 de mayo de 1972, según enmendada y la Ley Núm. 78 de 1992, y se apruebe una nueva ley que regule todo lo relacionado a la profesión de aprendiz, técnico y maestro automotriz.

El Colegio de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico es una institución sin fines de lucro, creada por la legislatura mediante la Ley Núm. 50 del 30 de junio de 1986. La función principal del Colegio es la de velar por el cumplimiento de la Ley 40 del 25 de mayo de 1972-- que creó la Junta Examinadora de Técnicos y Mecánicos Automotrices (la JETMA)-- y la Ley 220 del 16 de septiembre de 1996, que enmendó la definición de los hojalateros o técnicos en colisión bajo “mecánico automotriz”; y establece que todo técnico y/o mecánico automotriz en nuestro país, debe estar licenciado y colegiado para poder ejercer la profesión. Llevamos 33 años cumpliendo cabal y fielmente con nuestro propósito de ley, representando y cuidando los intereses de todos los profesionales de

la industria automotriz del país; colaborando con las agencias gubernamentales, estatales y federales; reforzando el cumplimiento de leyes; estableciendo alianzas educativas; asesorando y brindando servicios y beneficios a nuestros colegiados; aplicando las normas de ética, y proveyendo mejoramiento profesional a través de un programa abarcador de educación continuada.

Dicha trayectoria en beneficio de la ciudadanía y de la industria automotriz, valida nuestra legitimación para expresarnos con pleno conocimiento sobre las implicaciones del P. de la C. 2120.

Reiteramos, que nuestra institución se opone por distintas razones al referido Proyecto, las cuales a continuación procedemos a expresar y discutir.

Primeramente, desde el punto de vista procesal. Por años y reiteradamente, mediante infinidad de comunicaciones con la Junta Examinadora de Técnicos y Mecánicos Automotrices (JETMA), nuestro Colegio se ha brindado y puesto a la disposición para entablar un diálogo sobre el ámbito de la actual Ley 40, que mediante las experiencias y la autoridad de Ley de cada entidad (tanto el Colegio como la JETMA) tenemos, de manera que culminara en un proyecto de ley que mejorara la actual Ley 40, que subsanara deficiencias, que se atemperase al nuevo escenario social, económico y tecnológico de nuestro País, aportando con nuestras propias experiencias. Lamentablemente, la JETMA, ignoró nuestra propuesta de aportar ideas, experiencias, recursos y nuestro insumo, producto de nuestro contacto directo con los miles de colegiados y, por el contrario, desarrollaron un Proyecto, el cual ni representa un beneficio a la ciudadanía, ni es en beneficio de los técnicos y mecánicos de nuestro País.

De hecho, cuando la JETMA le presentó el Proyecto a nuestro Colegio, ya lo había presentado y discutido con entidades comerciales que ofrecen y se nutren de los técnicos y mecánicos, pero no con este Colegio, quien representa a los miles de técnicos y mecánicos que cumplen con la ley. No puede quien no ha tenido el contacto directo y de día a día con los técnicos y mecánicos, pretender desarrollar un proyecto que los beneficie, menos aún, escuchando e incorporando solo las ideas de entidades que solo se benefician económicamente de los mecánicos. Precisamente, por dicho proceso ser uno, falta de nuestro insumo, es que el producto, es uno también deficiente desde el punto de vista de forma.

Este Colegio entiende que el Proyecto P. de la C. 2120 adolece de defectos de elaboración de una ley, que deben subsanarse. Desde la misma exposición de motivos, el innecesario *code switching* entre el idioma inglés y el español, las repeticiones excesivas, la abundancia de conceptos e información que no aporta a la intención de la ley, las contradicciones, las inclusiones de particularidades propias de un reglamento más que de una ley, son en fin, elementos que denotan una construcción deficiente y que no contribuye al mejor entendimiento de quienes principalmente deben conocer la ley para su cumplimiento, que son los técnicos y mecánicos automotrices.

Sin embargo, mas allá de los anteriores defectos procesales y de forma, el aspecto más importante por lo que este Colegio entiende que debe oponerse al proyecto, es por lo sustantivo, o sea, por su contenido.

Sabemos que, al presente, existe la Ley 40, antes citada, la cual crea la Junta Examinadora de Técnicos y Mecánicos Automotrices de Puerto Rico. Dicha ley, vigente

desde el 1972, tiene sus defectos y por el paso del tiempo necesita atemperarse a nuestro presente entorno, así como perfilar su proyección y adaptación al futuro de la industria automotriz. No obstante, dicha ley ha sido el instrumento valioso que ha permitido por casi medio siglo, el regular los oficios de técnico y mecánico automotriz, para el beneficio de la ciudadanía y de los oficios regulados, con resultados positivos, exitosos y aún, pese a las circunstancias de estrechez económica y falta de recursos, podemos constatar que la intención regulatoria se ha cumplido y el bienestar social se ha logrado. Basta con examinar las estadísticas relacionadas, para constatarlo.

En Puerto Rico, están registrados actualmente cientos de miles de vehículos de motor, incluyendo las embarcaciones marítimas y los vehículos de utilización industrial y agrícola. Eso significa una cantidad extraordinaria de vehículos de motor mantenidos y reparados por técnicos y mecánicos, lo que aun por mera estadística debería implicar unas cifras proporcionales a dicha enorme cantidad de uso de vehículos, de accidentes relacionados a dichos vehículos. Sin embargo, la inmensa cantidad de accidentes de tránsito graves que se registran por la Comisión de Seguridad en el Tránsito, como por la Policía de Puerto Rico, se relacionan a factores extrínsecos a fallas mecánicas, tales como alcohol, velocidad, descuidos, falta de uso de cinturón de seguridad entre otros. Aún el Protocolo de accidentes graves de tránsito que lleva a cabo la Policía, el cual requiere entre los renglones a investigar, las condiciones del vehículo, no tiene las “fallas mecánicas”, como uno significativo, respondiendo más a los mismos criterios, antes mencionados que registra la Comisión Para la Seguridad en el Tránsito.

De manera que es obvio que la razón para los accidentes no es por reparaciones defectuosas llevadas a cabo por los técnicos o mecánicos, lo que no justifica cambiar la ley actual.

El derogar una ley de la cual no hay evidencia de incumplimiento fallas y que por el contrario ha cumplido con el propósito para la cual fue creada, para promulgar una nueva ley, compleja, que implica unos desembolsos significativos y que no responde a necesidad alguna de corrección, nos preocupa. Si no es para beneficio de la ciudadanía, ni tampoco para los técnicos y mecánicos del País, ¿quién se beneficiaría?

Al examinar el extenso y complejo P de la C 2120, encontramos una serie de defectos fundamentales que forzosamente nos obliga a oponernos al mismo.

El P de la C 2120 adolece de una gran cantidad de serios defectos y errores, de los cuales a continuación, mencionaremos algunos significativos. Veamos:

Este Colegio entiende que la estructura jerárquica que propone este Proyecto tiene unas deficiencias muy graves que a su vez ocasionarán unos problemas tanto a la ciudadanía, como a los técnicos y mecánicos y a la economía en general.

El proponer que el “master technician” sea el que puede llevar a cabo las tareas de responsabilidad en un taller y que el técnico y el aprendiz tendrán que estar bajo su supervisión, no solo degrada al técnico automotriz, quien hoy día es la última autoridad en términos de conocimiento y ejecuciones en un taller, sino que cada taller, necesitaría un “master technician” para poder operar. Las calificaciones requeridas para el “master technician” mediante este Proyecto, limitaría enormemente a los talleres, ya que implica que los miles de talleres propiedad u operados por mecánicos y técnicos, no podrían

operar legalmente, ya que, en su prácticamente absoluta mayoría, los técnicos ni mecánicos poseen un grado asociado. Esto a su vez promovería la práctica ilegal de la mecánica o promovería el desempleo, lo que es contrario a la política pública de nuestro gobierno.

Otro aspecto importante para este Colegio es evitar la perpetuidad de los miembros de la Junta. De conformidad con el Artículo 4 h del Proyecto, un miembro puede estar por ocho (8) años consecutivos representando un “área” y luego, puede volver a ser nombrado por (8) años representando otro “área”. Siendo cuatro áreas las comprendidas en la Ley, implica que un miembro de Junta podría estar treinta y dos (32) años consecutivos como miembro de Junta. Así también, resulta contradictorio que siendo el nombramiento a Junta un puesto de confianza del gobernador(a), de conformidad con el Artículo 4 (j), tenga que formularse cargos y darle audiencia, sobre unos incumplimientos específicos, para poder destituirlo. Nuevamente, esto incide en la perpetuación del funcionario.

Por otro lado, otro asunto importante es el presupuestario. Conocemos que nuestro País está pasando por una crítica situación fiscal. El Proyecto propone cambios que considerablemente tienen un impacto económico no contemplado en la actual Ley Núm. 40 para su funcionamiento, lo que presupone gastos adicionales. El aumento en los miembros de Junta, el aumento en las asignaciones de dieta y millaje, así como el reembolso de gastos, implica un aumento considerable sobre renglones muy reducidos o inexistentes al día de hoy. Adicionalmente, no menos importante y relacionados a este concepto, está el de responsabilidad administrativa. En este renglón cabe preguntarse, ¿de donde saldría el dinero para la operación de dicha Junta?, ¿quién asigna el dinero,

quién supervisa la utilización adecuada y a quién se responde? Relacionado a esta preocupación, a este momento, no hemos visto la posición del Departamento de Estado ni del Departamento de Hacienda, agencias que tendrían injerencia sobre los fondos asignados.

Otro asunto de oposición del Colegio al Proyecto en cuestión y de una importancia medular, es que pretende que las licencias se renueven de tiempo en tiempo y previo al cumplimiento de requisitos, entre otros de pago de derechos y toma de exámenes. Nuestro Colegio, entiende, que al igual de la mayoría de los oficios y profesiones, las licencias deben ser emitidas de por vida”. Tal es el caso por ejemplo de los plomeros, electricistas, médicos, abogados, aún los pilotos profesionales, entre otros. Obviamente, la educación continuada subsanaría la necesidad de ponerse al día, sin embargo, como en otros oficios y profesiones, le evita al aspirante, la molestia de involucrarse en un proceso engorroso e innecesario.

Adicionalmente, el Colegio se opone a que el reglamento a aprobar mediante la ley que propone el Proyecto, sea tan amplia que permita que cualquier asunto no contemplado en la ley, se pueda incorporar mediante un reglamento. El otorgar una “carta en blanco” viola el debido proceso de ley, innecesariamente. Entendemos que los aspectos que deba tener la Ley, deben ser incorporados desde su inicio, no dejando aspectos para su futura incorporación, o enmienda de ley. Como, por ejemplo, el dejar para un reglamento posterior que se tome un examen cada cinco años sin conocer la estructura del mismo, de cuantas preguntas se compondría y qué se mediría. Imaginen un estudiante que se graduó de una Escuela Técnica, tomó su examen de reválida aprobándolo; comenzó a trabajar para una empresa, compró su casa, se casó, tuvo hijos y luego de estar

trabajando por 10 años en la empresa al momento de renovar su licencia no pasa el examen de reválida, porque este examen en su mayoría este basado en conceptos teóricos, leyes, entre otros que se olvidan a través de los años, pues no son fundamentales en la profesión y/o al área de la mecánica automotriz a la que se dedica, lo que resultaría en que pueda perder su empleo, su casa, entre otros llevando a la misera a su familia.

Otro asunto contenido en el Proyecto al que este Colegio entiende que debe oponerse es a la inclusión de requisitos de certificación de condición médica o mental como condición para la adquisición de licencias y renovación de las mismas. Dichos requisitos podrían ser violatorios de leyes estatales y federales y propenden al discrimen. Entendemos que la Junta no tendría la capacidad de facto ni en ley para considerar esos aspectos como condición para tenencia de licencias. Peor aún, resulta altamente injusto que una persona haya estudiado toda una carrera, pase sus exámenes, pase su reválida y luego, la Junta “entienda” que no amerita otorgarle una licencia por razones médicas o mentales. Entendemos que dicha actuación de la Junta sería ultra vires, discriminatoria e injusta, afectando derechos adquiridos por los aspirantes a licencia.

De manera que, hay en dicho Proyecto contradicciones, errores, omisiones importantes que deben atenderse. El no hacerlo, es detrimental a los mejores intereses de la ciudadanía y de los técnicos y mecánicos automotrices.

Aún con sus defectos y dificultades, los cuales reconocemos y hemos identificado, tanto la actual Ley 40, como la Ley 50, han tenido éxito en reglamentar y adiestrar mecánicos capacitados, responsables y al día en su gestión profesional. Hay un principio general

básico que es mude sabiduría popular muy utilizado que reza: “si no está roto, para qué arreglarlo”. Nuestro sistema está funcionando, por qué la necesidad de derogar la Ley 40 y establecer una nueva ley con términos más onerosos para los mecánicos y que impone una cantidad mayor de responsabilidades a la JETMA, quienes, dicho sea de paso, escasamente, ‘han tenido que funcionar, con el prácticamente nulo presupuesto y con una escasez enorme de recursos. Así también tenemos que preguntarnos, de que presupuesto saldrán los fondos que al día de hoy no existen y que tendrán que producir para poner en vigor la nueva ley, ¿cuál y a quién será el proceso de rendición de cuentas de esos fondos que le asignarán a esa nueva entidad? Por otro lado, aunque no sea deseable, la realidad es que existe una Junta de Supervisión Fiscal (JSF) que tiene injerencia en prácticamente todos los ámbitos de nuestro quehacer y poderes gubernamentales, por lo que cabe preguntarse ¿cuál será la posición de la JSF, ante una exigencia mayor de un presupuesto operacional, para una ley ciertamente innecesaria?

Este Colegio, por 33 años ha cumplido a cabalidad con sus deberes y funciones de ley y entre éstas, con tres muy particulares: responder a las necesidades de sus miembros, asegurarnos que la ciudadanía pueda confiar en los servicios de los técnicos y mecánicos colegiados y no menos importante, orientar la gestión gubernamental. Como parte de esas importantes funciones delegadas por ley, es la responsabilidad de este Colegio, el oponerse a la aprobación del P de la C 2120. Sin embargo, más importante aún que oponernos es reiterar nuestro firme compromiso de colaborar con la JETMA en producir las enmiendas a la Ley 40 que respondan a nuestra realidad como País, sin que resulte oneroso al erario público, y que resulte en beneficio principalmente a los técnicos

y mecánicos que representamos, y no a intereses de entidades ajenas, que principalmente las mueve el lucro y no el servicio. Nuestro Colegio tiene el compromiso con nuestro País y con nuestros colegiados, exhortamos a esta Honorable Comisión a que, en consideración a la cantidad de deficiencias del propuesto Proyecto, al impacto negativo para los técnicos y mecánicos y para nuestra sociedad, rinda un informe negativo, dando la oportunidad para la Junta Examinadora y este Colegio para que en consenso logren las enmiendas necesarias a la actual Ley 40.