

En el siglo XXI:

# El país está atrasado en materia de transportes

La falta de carreteras, vías ferroviarias, fluviales, contactos con el exterior y aviación son los temas en los cuales el país tiene considerable retraso. Las nuevas políticas mundiales privilegian estos rubros. El país tropieza con la falta de financiamiento para ejecutar proyectos impostergables.

Redacción Central

A partir febrero, se aplicará a los pasajeros un nuevo impuesto aeroportuario que costará 25 dólares, de los cuales 20 estarán destinados a Sabsa y 5 dólares beneficiarán a la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC).

Se trata de un sticker que consta de dos partes que permitirán al pasajero pagar el impuesto por ambos conceptos.

Los cinco dólares destinados a la DGAC reforzarán el financiamiento del proyecto OASI (Montreal) con el objetivo de elevar de rango a los aeropuertos nacionales a la categoría A en aeronavegación internacional.

Según afirma el Viceministro de Transporte, Comunicación y Aeronáutica Civil, Mauricio Navarro, el tema aeroportuario nacional se encuentra retrasado respecto a los demás países. Por este motivo, se coordina con la OASI de Montreal un programa de asesoramiento y desarrollo de políticas para el mejoramiento del sistema de seguridad tanto en aeronavegabilidad como aeroportuaria. El costo es de 3 millones de dólares que serán financiados, además de los stickers, por los sobrevuelos cuyos ingresos alcanzan a 150.000 dólares mensuales.

## Los sobrevuelos bajo licitación

Los problemas en el tema aeroportuario son innumerables, sostiene el Viceministro. Tienen que ver con deudas a Aasana (sobrepasa del millón de dólares), desorden en los pagos por sobrevuelos y la falta de tiempo para cumplir con los programas de reestructuración del sector.

El mejor camino para poner orden en casa es el de la licitación en el cobro de sobrevuelos para conseguir al menos entre 200 a 250.000 dólares mensuales. Este aspecto se piensa regularizar hasta mediados de este año e incluirá el acceso del aeropuerto de La Paz a la categoría uno.

"Para mantener una buena imagen de seguridad aeroportuaria, de aeronavegabilidad se precisan recursos y asesoramiento tecnológico", agrega el Viceministro.

A partir del 27 de marzo llegarán al país, en forma permanente los ejecutivos de la FAA de Estados Unidos (Federal Aviation Administration), equivalente a la DGAC boliviana, con el objetivo de preparar los recursos humanos. Un requisito necesario para alcanzar la indicada categoría internacional.

## Instalación de radares

La seguridad aeroportuaria precisa de la instalación de radares en todo el territorio nacional y, especialmente, radares primarios y secundarios y los que aún faltan en el aeropuerto de Cochabamba. Este programa será encarado por las empresas Locchie Martín y Nortropp de Inglaterra, mediante la concesión de un crédito PAD.

Si este proyecto se concluye con éxito, el país estará en armonía con la tendencia mundial de alcanzar las mismas metas que otros países consistente en llegar al año 2010 con vuelos controlados por satélites.



## Sñar con carreteras

El Vicemisterio de Transportes no sólo tropieza con la falta de tiempo y recursos para encarar sus programas de vertebración caminera, el mayor problema es el mantenimiento de carreteras.

Navarro sostiene que la mejor inversión que el país debe realizar es en el mantenimiento de carreteras y, para los 10.400 km. de la red fundamental, se precisan un total de 28 millones de dólares anuales, "pero estamos muy cortos de fondos".

Solucionar este aspecto significa revisar a fondo la política de recaudación de recursos por



Una innovación chilena:

## Creación de un segundo fondo de pensiones

Carlos Bonadona

Recientemente ha sido proyectado crear en Chile un segundo Fondo de Pensiones conformado en un 100% por instrumentos de renta fija, lo que otorga una rentabilidad menos variable en el tiempo. Se espera que ésta alcance a una Unidad de Fomento (UF) más 6%.

Esta alternativa permitirá, a los afiliados del sistema previsional, elegir entre un Fondo mixto de renta fija y variable que existe en la actualidad y, otro, donde el 100% de la cartera debería estar invertido en instrumentos de renta fija.

También permite que otros agentes del sector financiero puedan entrar a administrar fondos de pensiones, con lo cual se introduce mayor competencia, lo que podría redundar en menores precios a los afiliados.

Se obligará a la Superintendencia de AFP a realizar, al menos una vez al año, estudios de costos con el fin de que los afiliados al sistema estén debidamente informados.

No se legislará para que el costo de un fondo sea igual o inferior al otro, este es un tema que debe determinar libremente el mercado.

Se estima que el proyecto beneficiará a 700 mil trabajadores.

El proyecto estipula que los trabajadores podrán cambiar de Fondo las veces que consideren conveniente, siempre y cuando se mantengan al menos 24 meses en el segundo Fondo.

La Superintendencia de AFP deberá presentar un estudio de los costos de administración de los fondos de pensiones que deberá contener un desglose de los costos correspondientes a los distintos tipos de fondos, un desglose del costo seguro y de las fuentes de ingresos de la administradora, así como de los principales usos de éstos ■

concepto de peaje. Actualmente, la política de cobro de peaje no es homogénea en cada departamento, debido a la descentralización del Servicio Nacional de Caminos. Por esto se piensa revisar los contratos que, en el pasado, estaban a cargo de las prefecturas departamentales.

Navarro, añade, "estamos en el momento ideal para introducir cambios en el sistema de peaje, sobre todo para organizar el control de peaje y pesaje", como unidad indivisible. Este es un problema que pocas veces ha sido adecuadamente controlado, el pesaje implica el control de cargas de los camiones de alto tonelaje los que causan los mayores destrozos en las carreteras, sobre todo en la época de lluvias. Por este motivo, los operadores tienen que volver a ser privados tanto en el cobro del peaje como en el del pesaje, ésta última se encuentra en estudio en el SNC.

La reestructuración del sistema de cobro de peaje implica revisar los costos. Desde el 92 se mantienen los mismos precios. En segunda instancia, también implica la creación de un sistema de multas a camiones sorprendidos con carga excedentaria y proceder a la inmediata descarga del exceso. Para esto se tiene previsto construir almacenes de gran capacidad por el cual también se cobraría por concepto de almacenaje.

## Estos ingresos serán destinados al sistema de mantenimiento de las carreteras

Es a esto a lo que estamos apuntando en lo que refiere a carreteras y esa es nuestra prioridad como Viceministerio.

Al presente de los 10.400 km de red fundamental, el país únicamente cuenta con 2.900 km asfaltados. Quiere decir que tenemos un largo trecho por recorrer y para esto se precisa alrededor de 1.500 millones de dólares adicionales para completar toda la red fundamental y contar con carreteras de primer nivel en todo el país.

Conseguir credibilidad en el ámbito internacional supone tener éxito en el mantenimiento de carreteras, es por este camino que también se podrán conseguir más recursos para lograr la integración vial, afirma Navarro.

## El estado actual de las carreteras

La prioridad en el mantenimiento y construcción de carreteras están dadas por Pailón-San José (240 km) luego continuar con San José- Puerto Suárez y concluir con el corredor interoceánico entre el puerto de Ilo en el Pacífico y Santos en

el Atlántico, en el que se tiene comprometidos 120 millones de dólares financiados por el BID, 60 millones serán desembolsados en este año, 60 en el 2002. Otros 65 del BM en el 2001.

En el programa de construcción de carreteras el apoyo del BID es fundamental. Sin embargo, el camino aún es largo para lograr el éxito deseado. De los 10.400 km de vías proyectadas hasta el momento se concluyeron aproximadamente 3.000. Para concluir el resto (7.400 km) se precisa una inversión de alrededor de 1.500 millones de dólares.

En este sentido, el Viceministerio espera presupuestar 300 millones de dólares anuales para que en cinco años se concluya toda la red fundamental. Las opciones de financiamiento provienen de créditos internacionales, 120 millones de dólares de créditos concesionales, (blandos) y otros 30 millones de dólares de créditos normales provenientes de la CAF. Eso equivale a sólo el 50% de lo requerido.

Financiar la otra mitad significa estudiar la política de concesiones. Navarro asegura que existe interés en distintos grupos de empresas nacionales y extranjeras. Ese sería el caso del tramo Pailón-Los Troncos, que unirá Santa Cruz- Puerto Suárez con San Matías y la Chiquitania, para el cual ya se firmó, la concesión con la empresa Cofico para que invierta sus propios recursos.

La Ley de Concesiones apenas tiene un año y debe aun madurar, sin embargo, ya ha permitido la firma de contrato con PCA de Bolivia por 6 millones de dólares para efectuar un estudio, en el lapso de seis meses, que permita encontrar nuevas opciones hacia el Pacífico.

La integración del país mediante carreteras es el sueño de todos los gobiernos y de todos los bolivianos, tropieza con la falta de recursos, no sólo para su construcción, sino para mantenerlas. En consecuencia, Navarro insiste que el financiamiento externo y el ingreso de los privados harán su tarea, puesto que las carreteras "son el mejor camino para luchar contra la pobreza, su construcción y mantenimiento no es excluyente, no se trata de escoger entre carreteras o salud, el plan tiene que ser global".

La falta de recursos debe agudizar el ingenio del Estado boliviano, no se descarta otros caminos para lograr nuevos financiamientos como es el caso de aceptar el trueque de gas por carreteras.

Para el año 2000 el viceministerio tiene decidido conseguir los otros 150 de los 300 millones que hacen falta; pueden provenir de la lucha contra la pobreza, del bono de medio ambiente o gas por carreteras, "lo haremos, no hay ningún problema", concluye Navarro ■