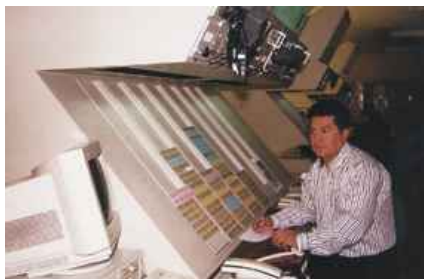


Viceministerio de Transportes no prioriza inversión de 67 millones de dólares

# Regulaciones e Inversiones bolivianas: el caso SABSA - AASANA



FOTOS: JESSICA P. CHINO



El Estado en 1997 otorga a SABSA la administración de los principales aeropuertos del país por 25 años. A lo largo de 5 años nunca se hizo una revisión de cuentas con AASANA, sus trabajadores denuncian que la institución se encuentra entre el caos y la extinción, mientras que SABSA percibe más de 20

millones de dólares anualmente. Técnicos de AASANA sostienen que la “Súper” de Transportes no cumplió su rol fiscalizador, mientras que el ente regulador sostiene que el Poder Ejecutivo no hizo nada para fortalecerlo en materia legal. A su vez, el Viceministerio de Transportes “injustificadamente” durante 4 años no ha priorizado el Plan Maestro de Inversión de 67 millones de dólares que SABSA debería realizar. Alternativamente, la “Súper” de Transportes presenta el CAPEX. En este contexto, es necesario que el nuevo Poder Ejecutivo, fortalezca el sistema regulatorio con marcos legales competentes a nivel nacional e internacional.

Félix Mayta Villca

El Estado boliviano en 1997, y por el lapso de 25 años, otorgó el Contrato de Concesión para la administración de los aeropuertos de La Paz, Cochabamba y Santa Cruz a la transnacional Airport Group International, cuya subsidiaria es Servicios Aeroportuarios Bolivianos S.A. (SABSA). En el Contrato se establece que SABSA debe pagar el 20,8 por ciento de sus ingresos brutos a la boliviana Administración de Aeropuertos y Servicios Auxiliares a la Navegación Aérea (AASANA), cuya función fundamental es el control de vuelos, sobre-vuelos, aterrizajes y el despegue de las aeronaves en todo el país, además de mantener 34 aeropuertos secundarios.

## Contexto, conflicto y protagonistas

El 24 de mayo de 2002, AASANA realiza un paro de actividades en los principales aeropuertos del país ocasionando la cancelación de 135 vuelos –nacionales e internacionales– causando la pérdida de más de 1 millón de dólares a las aerolíneas nacionales y extranjeras. Según el Secretario de Conflictos de la Federación de Trabajadores de AASANA, Erwin Barba, el paro se realizó en demanda de una deuda de 1,2 millones de dólares por parte de SABSA. El Gerente General de SABSA, Anthony Alicastro, sostiene que el conflicto con AASANA se encuentra en un proceso de conciliación de cuentas donde existe una deuda pero no por el monto indicado. Por su parte la Superintendencia de Transportes inició un proceso penal para que los implicados en el paro sean sancionados de acuerdo al Decreto Supremo (D.S.) N° 25799, con 1 a 4 años de reclusión.

Las causas para el inicio del conflicto, de acuerdo a los

protagonistas, van más allá de la deuda. Así, de acuerdo a Barba la “Super” de Transportes no ha cumplido con su obligación de revisar periódicamente los estados de cuenta de SABSA, e “injustificadamente” la planta administrativa de AASANA tampoco lo ha hecho. El dirigente de base Félix Tapia, sostiene que AASANA, continúa siendo un botín político de los gobiernos de turno, denunciando que incluso los ejecutivos no pagan puntualmente a las Administradoras de Fondo de Pensiones (AFP) y a la Caja Nacional de Salud (CNS). Por su parte, la “Super” de Transportes, en cuanto a inversiones, responsabiliza directamente al el Viceministerio de Transportes, al no haber priorizado el Plan Maestro de Inversión (PMI) de 67 millones de dólares, presentado por SABSA desde hace 4 años.

## Ejecutivos de AASANA “injustificadamente” no revisan cuentas con SABSA

Según declaraciones de Barba, debido a que los principales ejecutivos de AASANA, “injustificadamente” no revisan cuentas con SABSA, la institución se encuentra en la agonía económica y a punto de extinguirse dada la mala administración y los pocos recursos que recibe de SABSA. “Lo peor es que en 5 años de Concesión nunca han rendido cuentas (los ejecutivos) del dinero egresado”, reclama Barba. A su vez Tapia, con 25 años en la institución dice que, cuando un gobierno hace ingresar a AASANA a sus acólitos políticos “sospechosamente” no quieren informar cuál es el monto real de los ingresos. Acota, que el sector técnico constantemente discrepa con el administrativo debido a la necesidad de recursos para el mantenimiento de los equipos, quienes prefieren la compra de una computadora con sobreprecio a la inversión en repuestos, “muchas veces nosotros compramos repuestos con la plata de nuestros bolsillos” añade.

De acuerdo a trabajadores de base, se ha llegado al extremo de que sus familiares y ellos son constantemente desatendidos en la CNS, sin embargo los descuentos por este concepto son cobrados puntualmente, siendo el promedio 500 bolivianos por trabajador –AASANA tiene 850 trabajadores-. De igual manera, sostienen que éste dinero no está siendo depositado en las AFP, en las cuales señalan que la institución frecuentemente entra en mora e incluso tiene juicios coactivos.

## Poder Ejecutivo 1997-2002, no fortaleció sistema regulatorio

La ausencia de fortalecimiento en materia regulatoria de parte del Poder Ejecutivo 1997 – 2002, fue evidente. De acuerdo al D.S. N° 24178, el Viceministerio de Transportes, a través de la Dirección General de Aeronáutica Civil (DGAC) es responsable del control y vigilancia de la seguridad operacional y según el D.S. N° 24718, de elevar a la Superintendencia de Transportes un informe de requisitos y condiciones técnicas de los concesionarios, además de evaluar, desestimar o aprobar peticiones contractuales como es el caso del PMI, presentado por SABSA en marzo de 1998.

Según la Ley de regulación, la “Super” de Transportes debe: “Regular, controlar y supervisar los servicios de transporte...precautelando los derechos de los operadores, y resguardando los intereses del Estado”. El Superintendente de Transportes, Jaime Aliaga, sostiene que cada año efectúan un proceso de fiscalización y revisión de cuentas con todas las empresas reguladas, y que en el caso de SABSA, el rol es solamente de arbitraje, dentro del marco legal establecido. Al respecto, el responsable de Regulación Aeroportuaria de la “Super” de Transportes, Juan Carlos Ossio, dice que de acuerdo al Contrato la función de la institución era la de supervisar y fiscalizar el PMI, una vez que el Viceministerio de Transportes lo hubiera aprobado en 1998. Indica que SABSA cumplió su contraparte en la medida que presentó el PMI en la fecha programada y que: “el Viceministerio de Transportes es el directo responsable en cuanto a la aprobación del mismo, como señala la cláusula 7.1.2 del Contrato”. Las responsabilidades del Poder Ejecutivo para no fortalecer el marco regulador, en función de no hacer respetar las normas, son patentes debido a que de acuerdo al D.S. N° 24718 el Ministerio de Desarrollo Económico, a través de las instancias mencionadas debía haber intervenido para que el PMI sea tomado en cuenta como señala la nota CITE:STR-2736/2001: “Por intermedio de la presente, deseamos retomar con su autoridad un tema que preocupa a esta Superintendencia por la falta de atención que ha merecido hasta la fecha. Se trata de la aprobación del Plan Maestro de SABSA...”.

Si bien la “Super”, tiene entre sus atribuciones: “Controlar el cumplimiento de las obligaciones contractuales de las empresas reguladas, incluyendo la ejecución del plan de inversiones comprometido”, ésta se encontró literalmente “con las manos atadas” en este caso. Entonces si existe una dejadez de parte del Ejecutivo ¿por qué no se crean otras instancias legales donde la “Super” tenga total competencia? Con respecto a los ingresos Barba, dice que la “Super” no controló, ni revisó durante 5 años los estados de cuenta de SABSA, que según el Contrato debería realizarse cada gestión, toda vez que los ingresos de SABSA se incrementaron ostensiblemente mientras que

De acuerdo a trabajadores de base, se ha llegado al extremo de que sus familiares y ellos son constantemente desatendidos en la CNS, sin embargo los descuentos por este concepto son cobrados puntualmente, siendo el promedio 500 bolivianos por trabajador. De igual manera, sostienen que éste dinero no está siendo depositado en las AFP, en las cuales señalan que la institución frecuentemente entra en mora e incluso tiene juicios coactivos.



FOTO: JESSICA P. CHINO

Según el Secretario de Conflictos de la Federación de Trabajadores de AASANA, Erwin Barba, la “Super” no controló, ni revisó durante 5 años los estados de cuenta de SABSA, que según el Contrato debería realizarse cada gestión, toda vez que los ingresos de SABSA se incrementaron ostensiblemente mientras que AASANA recibe el mismo monto desde 1997, y que más bien tiene información de que el ex Presidente de la República, Jorge Quiroga, ordenó personalmente de que no se toque el tema SABSA debido a que su padre es accionista y a la vez miembro del directorio.

AASANA recibe el mismo monto desde 1997, y que más bien tiene información de que el ex Presidente de la República, Jorge Quiroga, ordenó personalmente de que no se toque el tema SABSA debido a que su padre es accionista y a la vez miembro del directorio.

El sistema regulatorio de transportes presenta normas jurídicas que deben ser debidamente revisadas y no sean contradictorias en sí mismas. Así, dentro de las competencias que tiene están la de: “Intervenir a las empresas y entidades de transporte, cualquiera sea su forma de constitución social, designando para tal fin a interventores” e incluso “.... modificar las concesiones .... y disponer la caducidad o revocatoria de las mismas”. De regirnos en este marco normativo, intervenir las empresas –SABSA y AASANA– y designar interventores, es el marco legal con el que debería haberse actuado para resolver los conflictos y controversias entre las dos empresas bajo regulación. Si ambas empresas al año de haber sido reguladas no corrigieron sus imperfecciones para aumentar la productividad y beneficiar a los usuarios ¿por qué no se modificaron las concesiones o se las revocaron?

La Cláusula N° 37 del Contrato, indica que de haber disputas se puede presentar un proceso en el Tribunal de Arbitraje de Londres; así el 28 de julio de 1999 la “Súper” de Transportes es comunicada por SABSA que había iniciado un proceso legal internacional. Al respecto los trabajadores de AASANA señalan que el ente regulador, incluso en este aspecto habría perdido toda competencia, pues de acuerdo a sus propios documentos: “cuenta con los recursos suficientes y el reconocimiento nacional e internacional”.

### SABSA invertirá y pagará deuda del Estado

Con referencia a la deuda, Alicastro, sostiene que SABSA reconoce la misma pero que hasta la fecha no se conoce el monto real y que a fe de anticipo se ha erogado 400 mil dólares. Acota que existen diferencias en cuanto a lo adeudado pues según sus balances la deuda sería de 600 mil dólares, mientras que AASANA sostiene que el estudio Acebedo & Asociados indica que la deuda es de 1,2

millones de dólares. El Contrato establece que SABSA se subroga a nombre del Estado una deuda al gobierno italiano de 10 millones de dólares a un plazo de once años, hasta el momento, de acuerdo a comprobantes de pago, SABSA está cancelando puntualmente. Alicastro dice que SABSA no tiene ningún inconveniente en invertir siempre que la demanda así lo requiera. Respecto al PMI, indica que aun se espera sea evaluado toda vez que se tiene proyectado invertir 67 millones de dólares en el lapso de 15 años. Respecto al arbitraje internacional sostiene que SABSA sólo buscó imparcialidad además del reconocimiento que tiene dicho Tribunal.

### Plan Maestro de Inversión y una alternativa: el CAPEX

Respecto al PMI, el Viceministerio de Transportes no brinda ningún tipo de información.

“Como Superintendencia de Transportes desconocemos las razones por las cuales el Viceministerio de Transportes no ha cumplido con la evaluación del PMI”, dice Ossio, que documentos en mano, enfatiza en la insistencia permanente que la superintendencia ha realizado ante el Ministerio de Desarrollo Económico y en especial a este Viceministerio desde 1998 para su evaluación y posterior aprobación.

Debido a la ausencia de pronunciamiento de parte del Viceministerio de Transportes, la “Súper” de Transportes creó para SABSA el CAPEX que es un programa de inversión y mantenimiento preventivo y correctivo de los aeropuertos que la concesionaria debe cumplir al 100 por ciento anualmente. Según Ossio, hasta la fecha los dos CAPEX’s dieron resultados satisfactorios con una inversión total de SABSA de 3,560 millones de dólares, elaborándose actualmente el CAPEX 2002 – 2003.

En este contexto, si bien la regulación sectorial procura que los operadores brinden servicios de calidad e inviertan, es necesario que el nuevo Poder Ejecutivo, fortalezca el sistema regulatorio con normas y procedimientos “insustituibles”, además de que los futuros contratos sean estrictamente de competencia nacional y no internacional ■

## Este otoño será muy cálido y acogedor...

Si tomamos nuestras previsiones.

**Formulario ABC de las Pensiones:** Solicite una consulta individualizada de la situación del trabajador respecto a su jubilación, edad, monto necesario. La compensación de cotizaciones.

**Elaboración de estrategias provisionales** para empresas sobre la base de ingresos financieros, tomando en cuenta sus aspectos peculiares.

**Ingeniería financiera. Organización de Seminarios.**

**ABCConsultores**  
Bonadona y Asociados

La Paz, Av. Villazón 1958, Edif. Villazón Piso 10, Of. 10A, Teléfono 2313781

