

El transporte frente a un nuevo gobierno

Iniciativas para mejorar la organización y el rol del sector

Si bien los cambios institucionales no garantizan necesariamente mejoras en el funcionamiento de las organizaciones, el desorden que existe dentro del área de Transporte y el cambio de administración hacen propicia la reflexión y el aporte de propuestas sobre este tema.

No es necesario destacar la importancia del transporte dentro de la economía, así como los significativos cambios que ha sufrido el sector en los últimos veinte años. Es por ello que es necesario impulsar una reforma que garantice:

La conducción del sector de manera unificada que permita encarar los problemas de forma sistémica.

Eficacia en las funciones de: establecimiento de políticas, identificación y evaluación de proyectos con impacto público, elaboración de planes y programas de acción con sus correspondientes cuerpos regulatorios; preparación y control del presupuesto del Estado y control de los prestadores de servicios y de infraestructura.

Generar un ámbito institucional que reduzca las oportunidades para la corrupción y el clientelismo.

Pertenece al ámbito de lo político la interpretación de los objetivos de la sociedad para traducirlos en políticas públicas. Estas políticas deben dar lugar a la formulación de planes y programas de acción alineados con ellas y que podrán implicar nueva normativa, acciones redistributivas, proyectos de inversión, empleo de fondos públicos, nuevas formas de intervención del sector privado, interacción con organismos multilaterales de crédito, etcétera.

El análisis, la elaboración y el control de estos planes y programas deben efectuarse con la máxima independencia y aptitud técnica, sin que exista razón alguna para que se vean afectados por decisiones "políticas".

La experiencia indica que los gobiernos comienzan creando un Ministerio de Obras y Servicios Públicos (o, en su denominación moderna, "de Infraestructura"), a cargo frecuentemente de una persona cercana al Presidente, y que encarna el ímpetu ejecutor y la poca conciencia de las restricciones financieras propios de la lejanía del poder para, luego de severas disputas, disolverlo en manos del ministerio de Economía, que termina reduciendo la problemática pública al control del gasto.

Una nueva Secretaría del Transporte debe abarcar todo el sistema (tanto los servicios como la infraestructura vial, ferroviaria, portuaria, aeroportuaria y las vías navegables) y poseer la capacidad técnica para hacer los estudios que requiere la fijación de políticas y que se traducirán en las medidas de gobierno necesarias para llevarlas a cabo.

URBANO

En el ámbito del transporte urbano tendrá solamente funciones de orientación, transfiriendo a la jurisdicción local los servicios de transporte de la Ciudad de Buenos Aires, y, lo antes posible, al tantas veces postergado organismo interjurisdiccional del área metropolitana, los sistemas de transporte automotor y ferroviario de pasajeros que exceden el ámbito de la ciudad.

Fuera de la secretaría debe crearse una Autoridad Nacional del Transporte, responsable de la ejecución de las políticas y autoridad de aplicación de contratos, concesiones y adjudicaciones, debiendo ser sus resoluciones recurribles solamente en sede judicial.

Este organismo será independiente del manejo político de la Nación al estilo de los Bancos Centrales serios y sus principales funcionarios serán seleccionados por medio de concursos públicos con participación de los poderes

Ejecutivo y Legislativo, poseerán remuneraciones de mercado para similares responsabilidades, se someterán a un estricto código de ética con implicancias penales y patrimoniales y ejercerán sus funciones por períodos no renovables.

Esta institución deberá crearse por medio de una ley de la Nación y se financiará por medio de alícuotas porcentuales de todas las transacciones del sector (tarifas, peajes, etcétera) al margen del presupuesto público, aunque no de sus mecanismos de control y auditoría.

La Autoridad Nacional del Transporte (ANT) concentrará las funciones de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT) no relativas a la jurisdicción local, del Organo de Regulación de los Servicios Nacionales Aeroportuarios (Orsna) y de toda otra dependencia de control de servicios e infraestructura de transporte. La ANT centralizará, además, las funciones del Organo de Control de las Concesiones Viales (Occovi) y de la Dirección Nacional de Vialidad (DNV), unificadas en una sola dependencia.

Uno de los primeros temas de esta nueva agenda debe ser la revisión de los subsidios que se han ido creando y que responden más a presiones sectoriales que a una política concebida integralmente, que resultan de muy escasa efectividad como instrumentos de distribución del ingreso.

El autor es profesor de la Universidad Torcuato Di Tella y director del Departamento de Transporte de la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Buenos Aires. ■

Por Roberto D. Agosta Para LA NACION

DESDE LA WEB



Alimentos que Ayudan a Reducir el Colesterol
(Que Rica Vida)



La Chica X: Marina Brass
(Terra)



Empanadas Inglesas
(Que Rica Vida)



24 Famosos De Hollywood Que Sufren De Depresión (Fotos)
(Telemundo)



Arroz con Carne al Sartén
(ListoYServido)

recomendado por