

opinión

La Prensa

FUNDADO EN 1980
Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa

PRESIDENTE Y DIRECTOR
Fernando Berguido

PRESIDENTE FUNDADOR
I. Roberto Eisenmann Jr.
DIRECTORES EMÉRITOS
Winston Robles
Guillermo Sánchez Borbón

SUBDIRECTORA
Siaska S. Salcedo S.

EDITORES:
Gionela Jordán, Elizabeth Garrido (Jefas de Información), Rolando Rodríguez (Fin de Semana), Lina Vega (Política), Juan Luis Batista (Sociales), Marianella Ferrer (Judiciales), Liz Carrasco (Nacionales), Nubia Aparicio (Opinión), Daniel Rodríguez (Deportes), Tilia Delgado (Mundo), Abey Saied (Negocios), Roxana Muñoz (Vivir+), Lourdes de Obaldía (Diseño), Demóstenes Ángel (Fotografía), Yasmina Reyes (Defensora del Lector), Luzmila de Flamarique (Corrección)

GERENTE GENERAL: Juan Luis Correa
GERENTES: María E. de García de Paredes (Finanzas), Irma de Real (Comercialización), Juan Carlos Planells (Operaciones), Julio Moltó (Nuevos Medios)

La opinión de **La Prensa** se expresa únicamente en el **Hoyt Hoy**. Los artículos de opinión así como las caricaturas son responsabilidad exclusiva de sus autores.

REDACCIÓN: 221-7515 - **PUBLICIDAD:** 323-7400
ADMINISTRACIÓN: 221-7537 - **SUSCRIPCIONES:** 222-9030 - **SUPLEMENTOS:** 323-7264

[OPINIÓN DE RAC]



TRANSPORTE PÚBLICO.

Los usuarios primero

Amed Arosemena

El sistema de transporte público panameño está inmerso en una tormenta jurídica producto de evidentes fallas de operación y atención, sustentada por hechos lamentables, creando así incertidumbre y malestar en los miles de usuarios que sienten frustración por no tener acceso a un sistema de transporte que les permita un desplazamiento mucho más digno. Existen dos leyes que rigen el transporte que son la Ley 14 de 1993, “Por la cual se regula el transporte terrestre público de pasajeros y se dictan otras disposiciones”; y la Ley 34 de 1999, “Por la cual se crea la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre, se modifica la Ley 14 de 1993 y se dictan otras disposiciones”. La primera ley especifica la clasificación de transporte a los pasajeros según su radio de acción (urbano, metropolitano, etc.); según su modalidad (de pasajeros, mixto); según su forma (colectivo, selectivo); según su naturaleza (servicio regular, colegial, de turismo); así como los objetivos, definiciones, entre otros aspectos en materia de transporte público terrestre.

La segunda ley se refiere a la estructuración de una Autoridad del Tránsito donde su directiva es integrada por el ministro (a) de

Gobierno y Justicia; ministro (a) de Vivienda; ministro (a) de Obras Públicas; un miembro designado por el Presidente de la República; el viceministro de Comercio Exterior; tres representantes de la Cámara Nacional del Transporte; y un representante de la Cámara Nacional de Transporte de Carga. Evidentemente, el usuario no tiene algún grado de participación en la toma de decisiones del sector transporte desde sus inicios, lo que, a nuestro juicio, representa la génesis de esta crisis. Posteriormente, se aprobó la Ley 46 de 2002, “Que adiciona un numeral a la Ley 34 de 1999, para incluir a los usuarios en la junta directiva de la Autoridad del Tránsito y Transporte Terrestre”. La selección del representante de los usuarios ante la junta directiva se hace mediante elecciones provinciales, bajo la coordinación y supervisión de la Defensoría del Pueblo. Esta Ley 46 de 2002 tiene más contenido de transporte masivo que de beneficios a los usuarios. La integración del usuario en el tema transporte, fue un poco tarde. Cientos de familias panameñas han sido víctimas de las atrocidades cometidas por los, denominados por algunos, “asesinos del volante” para que ahora los mismos quieran imponer a los usuarios las reglas del juego. ¿No les parece suficiente el daño que han causado hasta el

momento?

Por ahora, no hay quien le ponga el cascabel al gato. Existe un evidente conflicto: El interés del Estado en introducir una fórmula jurídica que facilite el transporte masivo; y el de los transportistas en formar parte de la solución. Los usuarios buscan que el sistema propuesto sea eficiente, aunque esto también conlleva un aumento en el precio del pasaje. Si el Estado, por la presión de los transportistas, no toma acciones, se mantiene un *statu quo* perjudicial para el usuario, pero, si el Estado adopta una fórmula, la misma afectará en algún sentido los intereses de las grandes mayorías. El usuario es el eslabón más débil de esta cadena, y a su vez, sujeto y objeto. La pregunta es fácil ¿cómo hacer para que el usuario encuentre una mejor postura que permita a los mismos escoger la alternativa de transporte que pueda llenar a cabalidad sus expectativas?, sencillamente, iorganizándose y exigiendo una equitativa integración participativa en el diálogo!

¿Qué situación golpea directamente a las clases populares de nuestro país y tiene más relevancia que cualquier otro problema? No es la ampliación de la vía interoceánica, sino el pésimo servicio de transporte público que ha cobrado y sigue cobrando víctimas con el paso

del tiempo. Tampoco es justo que aparezcan en los medios de comunicación algunos supuestos “defensores de los usuarios” que caen en un doble discurso, pues a éstos nunca se les ha visto utilizar el servicio de transporte público, por consiguiente, no son legítimos representantes de los usuarios, sino que buscan notoriedad, aprovechando el escenario para alcanzar objetivos políticos.

Existen tres propuestas en materia de transporte público como son el tren ligero, el monorriel, y los buses articulados. Los buses articulados son una opción poco viable tomando en consideración que sería una “solución temporal”, ya que este sistema a los 10 años podría quedar obsoleto, como ha ocurrido en otros países, lo que representaría una pérdida millonaria para el Estado. El tren ligero ha sido una solución viable en diversos países que han experimentado, al igual que nosotros, el problema del transporte público. Una de las limitantes que tiene nuestro país para implementar este sistema es la falta de una planificación urbana cónsona con este tipo de proyecto.

El sistema monorriel se vislumbra como una alternativa viable, pero, por su alto costo, no se le tiene contemplado como primera opción. El criterio de los usuarios es que el Estado no debe escatimar recursos

en la búsqueda de alternativas que permitan un desarrollo óptimo del transporte público y que el mismo sea una solución permanente para que las próximas generaciones no tengan que pasar por los mismos incidentes que han llenado de luto y dolor a nuestro país.

Los usuarios saben que tendrán que sacrificarse pagando un peaje aproximado hasta cinco veces mayor, pero todos coinciden en obviar este punto, siempre y cuando el sistema llene sus expectativas en la búsqueda de oportunidades que le permitan acceder a una mejor calidad de vida. Sería interesante ver la implementación de consultas públicas bajo la coordinación de la Defensoría del Pueblo, la ATTT, y especialmente los distintos grupos de usuarios a nivel nacional para unificar criterios que permitan adquirir mayor relevancia en la toma de decisiones respecto al sistema que a bien se tenga escoger. Una actitud impositiva traerá como resultado la desestabilización en todas las partes involucradas, sin encontrar una alternativa de solución viable en este gran problema que aqueja al sector más representativo de nuestra población: Los usuarios del transporte público panameño.

El autor es comunicador social

RESPUESTA.

¿Para qué es el TPC?

Horacio Estribi

Este artículo responde las afirmaciones hechas por el sociólogo Olmedo Beluche en un escrito denominado “TLC para qué?”, publicado en esta sección el pasado 5 de abril. Aunque ocupo el cargo de director nacional de Administración de Tratados y Defensa Comercial en el Ministerio de Comercio e Industria, en esta ocasión responderé a título personal.

Lo cierto es que Beluche intenta fallidamente comparar el Tratado Bunau Varilla con el TPC, lo cual constituye un temerario anacronismo y una distorsión histórica de inadmisibles propósitos. A diferencia de aquel, el TPC fue suscrito por panameños, con amplio apoyo público y el notorio respaldo de productores y otros sectores representativos que participaron en

la negociación.

Más aún, mientras que aquel marcaba una nefanda y oprobiosa imposición, el TPC singulariza justamente el inicio de una era basada en el respeto mutuo entre ambos gobiernos, y, como se ha dicho, con el amplio respaldo de la opinión pública; finalmente, mientras que aquel se firma con sigilo éste se aprueba bajo el escrutinio más amplio de los medios de comunicación nacional e internacional.

De modo que, a diferencia del Bunau-Varilla que se basaba en la subyugación, este tratado se fundamenta en la cooperación mutua y se aprueba de cara a una realidad histórica muy disímil de aquel colonialismo periclitado. Es decir, el TPC reivindica a Panamá como aliado de Estados Unidos, no sobre la base de la hegemonía política y

militar, sino de la cooperación y el mutuo beneficio. Si algo se podría concluir amigo Beluche es que el TPC constituye la antítesis del Tratado Bunau Varilla.

De paso a este acuerdo se suman otros tratados suscritos por Panamá con países como Taiwán, Chile, El Salvador y Singapur, todos basados en el mismo esquema de reciprocidad y de promoción del comercio y de las inversiones. Curioso que ninguno de estos acuerdos haya sido el blanco de los furibundos ataques de Beluche.

Don Olmedo afirma que “llama la atención el hecho de que el tratado fue negociado en inglés”. Esta lengua para bien o para mal constituye el idioma por excelencia en el que se conducen la mayoría de los negocios internacionales. A pesar de ello y conscientes del respeto que merece la opinión pública nacional,

la versión traducida del TPC fue publicada en el portal electrónico del Mici a las pocas semanas de su aprobación. De hecho, a diferencia de otros tratados de libre comercio suscritos por Panamá, este se publicó incluso antes que recibiera la ratificación de las respectivas instancias legislativas de sendos países. ¿Qué más transparencia puede exigirse?

Su afirmación de que el tratado ha sido “suscrito no por insistencia de Estados Unidos” lleva a la conclusión obvia, pero falsa, de que debió haber sido entonces por la insistencia de Panamá. En realidad, ya se dijo, el acuerdo se suscribe por la libre voluntad de ambos gobiernos; sin embargo, su argumento contradice las aseveraciones de la extrema izquierda panameña de que el TPC fue una imposición de Estados Unidos. De paso, no deja de ser

cándida su insinuación de que el Gobierno de Panamá puede imponer su voluntad sobre el de Estados Unidos.

Finalmente, su tesis conclusiva resulta un galimatías. El sociólogo Beluche exige que se rechace el TPC, pero a la vez demanda que éste se publique en su totalidad (de hecho ya se hizo). Pero, ¿cómo podría abogarse por el rechazo de algo que no se conoce?

Su sugerencia viene a pelo de una anécdota narrada por Felipe González, ex presidente de España. Es sobre un político europeo de oposición que, mientras intervenía un representante del Gobierno en el Senado, decía a su colega de bancada “calla, calla, déjame escuchar lo que propone que me quiero oponer”.

El autor es economista