

opinión

HACE 25 AÑOS

En la Universidad Gregoriana de Pontifical en Roma, tras declarar que la Iglesia católica 'respeto y ama profundamente' a la nación china, el papa Juan Pablo II exhortó a Beijing a reanudar el diálogo con el Vaticano.

La Prensa

FUNDADO EN 1980
Miembro de la Sociedad Interamericana de Prensa

PRESIDENTE
Fernando Berguido

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

DIRECTORA
Siaska Salcedo S.

SUBDIRECTOR
Ricardo Lombana

EDITORES:
Gionela Jordán y Cecilia Fonseca,
(Jefas de Información), Rolando Rodríguez B.
(Fin de Semana), Juan Luis Batista (Política),
Jovanka Guardia (Sociales), Marianella Ferrer
(Judiciales), Daniel Rodríguez (Nacionales),
Nubia Aparicio (Opinión), Rafael Calvo (Deportes),
Rosina Ynzenga (Mundo) Diego Quijano
(Negocios), Tamara del Moral (Vivir +),
Lourdes de Obaldía (Diseño), Edwards Santos
(Fotografía), Yasmina Reyes (Defensora del
Lector), Luzmila de Flamarique (Corrección)

GERENTE GENERAL ENCARGADO:
César A. Tribaldos Giráldez
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 **HoyxHoy**. 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 VIC]



PROGRAMA DE TITULACIÓN.

Incoherencias inexplicables y peligrosas

I. Roberto Eisenmann, Jr.

Sin duda alguna la lucha contra la pobreza es —o debe ser— la más alta prioridad de todos los panameños. Tampoco hay duda alguna de que en esta lucha una de las acciones más importantes es la de la titulación que “convierte los activos de los pobres en capital” (Hernando de Soto). Panamá ha tenido —afortunadamente— un programa de titulación masiva que es proyecto de Estado, ya que se inició hace 3 ó 4 gobiernos, primero con técnicas manuales de medición y hoy con tecnología satelital que ha permitido incrementar geométricamente las titulaciones.

El programa se llama Pronat e incluso tiene un consejo consultivo con representación de la sociedad

civil. Todo procedía muy bien... y las titulaciones iban en aumento para beneficio de los pobres, pero pareciera que cuando los asuntos van bien, nos sale aquel cobre que nos exige dañarlo.

En julio de este año el Ministerio de Economía y Finanzas emitió la Resolución 090 que dejó sin efecto la Resolución 062 de 2003 que regulaba el procedimiento de titulación de los derechos posesorios (“derechos posesorios” son los títulos de hecho que tienen los pobres sobre sus activos inmobiliarios). Entonces, ¿qué justificación se ofrece para este exabrupto que ha puesto en entredicho todo el programa de titulación de tierras de los pobres que lleva a cabo Pronat, que dicho sea de paso opera precisamente en el mismo Ministerio de

✱ La eficacia institucional de un gobierno en que la mano derecha y la mano izquierda de un mismo ministerio no saben qué hace ni la una ni la otra, es una situación vergonzosa. ¿Será que se tendrá que recurrir al único partido eficaz...el Partido de la Calle?

Economía y Finanzas?

La propia Resolución 090 se justifica con estas palabras geniales: “la Resolución 062... atenta contra el principio de discrecionalidad que rige la disposición de bienes propiedad de la Nación...”, bla, bla, bla. “Discrecionalidad” es la palabra favorita de los burócratas corruptos;

es lo que les permite coimear a discreción.

Hace varias semanas la representante por parte de la Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana ante el consejo consultivo de Pronat, alertó sobre esta inexplicable incoherencia a las altas esferas del MEF, indicando que la Resolución 090 era contraria a la política de titulación masiva de Pronat que forma parte vital del programa de lucha contra la pobreza de este y anteriores gobiernos.

La reacción fue lógica y comprensiva: dijeron que la resolución había sido un error que debía ser derogada, pero la resolución sigue ahí... y el peligro de acabar con uno de los proyectos sociales más importantes del Estado... allí.

La eficacia institucional de un

gobierno en que la mano derecha y la mano izquierda de un mismo ministerio no saben qué hace ni la una ni la otra, es una situación vergonzosa. ¿Será que se tendrá que recurrir al único partido eficaz... el Partido de la Calle? ¿Será que tendrán que salir a la calle todos los pobres con sus derechos posesorios en peligro para que alguien en la cúpula del Ejecutivo tome una decisión inmediata sobre un tema de justicia tan —pero tan— obvio? ¿Será posible tanta ineficacia, insensibilidad y torpeza política en un gobierno que llegó al poder con los magníficos lemas “Cero Corrupción” y “¡Sí se puede!”? Amanecerá y veremos.

El autor es presidente de la Fundación para el Desarrollo de la Libertad Ciudadana

CRISIS.

Deficiencia de las calles y el transporte

Argelio Medina Lay

Es de dominio público que las vías o calles de la ciudad de Panamá presentan deficiencias tanto en su trazado (distorsiones en el crecimiento por la antigua Zona del Canal), como en sus capacidades, calidad o nivel de servicio para satisfacer el tránsito promedio diario de vehículos. Situación similar se presenta en el resto del país.

Recientemente han sido publicadas cifras de la asociación de distribuidores de autos, del número de vehículos vendidos en Panamá y de su notable crecimiento durante los últimos 9 meses, en comparación con años anteriores.

Esto, sumado a cifras proporcionadas en artículo aparecido en el suplemento **Martes Financiero** del 16 de octubre de 2007, nos hace deducir lo siguiente:

1. Es un excelente negocio la venta de vehículos a motor en la ciudad de Panamá y en el resto del país.
2. Se benefician las entidades bancarias y financieras por los préstamos para las adquisiciones.
3. Se incrementa el número de vehículos en las calles y avenidas, ya que una gran proporción de ellos son usados por sus propietarios para dirigirse de sus casas a sus

trabajos y viceversa, o bien para actividades comerciales.

4. Aumenta el tránsito promedio diario en cada una de las calles, avenidas y autopistas del país, con mayor proporción (más de 50%) en el área metropolitana.

5. Se deteriora aún más el nivel de servicio de las autopistas, avenidas y calles existentes.

6. Se incrementa la necesidad de mantenimiento vial, tanto de infraestructura pública como las privadas o dadas en concesión por el Estado.

7. Se incrementan en forma proporcional las emanaciones de gases tóxicos (dióxido y monóxido de carbono entre otros), y a la vez el calentamiento global por el efecto en la capa de ozono atmosférica.

8. Aumenta el riesgo de los accidentes de tránsito y, por consiguiente de posibles lesiones, tanto a transeúntes como a conductores y/o pasajeros, por lo que de paso, se incrementa la venta de pólizas de seguro para automóviles como negocio.

9. Se incrementa la demanda de servicios de reparación, chapistería, pintura automotriz y sin lugar a dudas los establecimientos de ventas de refacciones o repuestos y talleres.

Todo lo anterior deducido, hace pensar que para lograr, al menos,

conservar el mismo nivel de servicio de las autopistas, avenidas y calles que actualmente disponemos los usuarios y ciudadano común, será necesario:

a. Ampliar las vías incorporando un carril adicional de 3 metros (10 pies) de ancho en aquellas que lo permitan, es decir, construir o incorporar nuevos carriles paralelos a las calles o avenidas, así como a los de salida o entrada de intersecciones existentes.

b. Exigir a las autoridades del Estado (MEF, MOP, Migob, etc), un mínimo de sesenta (60) kilómetros de carriles de tres metros de ancho por mes (o cada 30 días) a nivel nacional, ya sea paralelo a vías existentes (que lo permitan) o bien en carreteras que sean completamente nuevas. De ser nuevas y de dos carriles, entonces será necesario la construcción de únicamente la mitad, es decir, de 30 kilómetros de vías por mes. Estas longitudes de carriles aquí solicitadas, son simplemente producto del espacio requerido para que un vehículo transite a una velocidad media de 48 kilómetros por hora, en la cual se guarda una distancia equivalente al largo de tres vehículos (16 pies o 4.88 metros multiplicado por tres como medida de promedio de un auto) entre un vehículo y otro en

vías de nuestro país. Esta variable debe ser parte de las fórmulas o modelos de planificación del trazado de carreteras y de los planes de inversión en infraestructura y principalmente en el área metropolitana.

c. Revisar las autorizaciones de cambio de zonificación o uso de suelo de las áreas urbanas para eliminar, de raíz, el problema del deterioro del nivel de servicio de las vías existentes y por el cual se paga todos los años los respectivos derechos de circulación tanto municipales como nacionales (evitar la gran densidad de edificios altos o rascacielos en un solo sector).

d. Continuar mejorando la legislación sobre sistema de transporte terrestre, sin necesidad de abrir un capítulo en la Constitución para ello, que grave, o imponga contribuciones a todas las agencias de venta de vehículos, ya sean motos, carros, camionetas, paneles, camiones, buses y otros, incluyendo retroexcavadoras, tractores agrícolas y demás vehículos que se vendan a través de estas agencias o centros de distribución, ya que estos vehículos ocuparán espacio en las vías o red de circulación que disponemos y sus propietarios serán responsables, también, del deterioro o aniquilación del nivel de servicio de las

calles, avenidas y autopistas que apenas podemos usar en nuestro aún querido país. La responsabilidad de estas agencias o distribuidoras es casi directa en el problema del transporte, su colocación de vehículos en nuestra comunidad ocasiona que el MOP y demás instituciones deban planificar, presupuestar, o programar anualmente el incremento de hasta setecientos tres (703) kilómetros de carriles de 3 metros de ancho, para absorber los 3 mil vehículos nuevos en las calles cada mes (36 mil al año). Esta es la cantidad mínima de carretera que los panameños debemos esperar se construya, para no desmejorar el nivel de servicio de nuestros caminos pavimentados (al menos de 48 Km/h de velocidad promedio).

e. Considerar que si se grava con un 2.5% a 5% (equivalente al ITBM) del valor de la venta del vehículo, se estaría ingresando un total de 13.5 millones a 27 millones de balboas anualmente como fondos al Estado para las reparaciones, mantenimiento, mejoras y, sobre todo, construcción de las vías, asumiendo solo un valor promedio de 15 mil balboas por vehículo vendido y colocado en la red de caminos, calles y avenidas de todos los panameños.

El autor es ingeniero civil