# C. I. C. P.

(28)

COLEGIO DE INGENIEROS CIVILES DE PICHINCHA
9 de Octubre 1114 y Av. Colón - Telfs.: 232-563 - 545-704 - Apartado No. 2403
QUITO - ECUADOR, S. A.

Sr. Secretario General de Planificación

Quito, 20 de agosto de 1990
90-788-CICP

Señor Doctor
MOISES TACLE
Secretario General de Planificación
C O N A D E
Ciudad

De mi consideración:

En nombre del Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha y de la Sociedad Ecuatoriana de Ingeniería de Transporte, me permito expresar a usted, nuestro agradecimiento por su valiosa participación como expositor en el Panel: "Planificación Integral del Transporte Nacional, Problemas Actuales y Alternativas de Solución", que fue organizado el pasado 15 de mayo con motivo de la celebración del Día Panamericano del Ingeniero Civil.

Muy atentamente,

Ing. Oswaldo Yépez Yépez
PRESIDENTE DEL CICP

OY/zsco

05236

SEIT SOCIEDAD ECUATORIANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTE - NUCLEO DE PICHINCHA

Quito, 7 de noviembre de 1990

Sr. Dr.

Moisés Tacle G.
SECRETARIO GENERAL DE PLANIFICACION
En su Despacho.-

De mis consideraciones:

En relación a su atento oficio No.SGP-44001-90 del 7 de noviembre del presente año, enviado el Sr. Ing. Ramiro Sotomayor, Presidente de la Sociedad Ecuatoriana de Ingeniería de Transporte, cúmpleme manifestarle que estoy adjuntandole la copia de la transcripción del panel llevado a cabo el 15 de mayo del año en curso, en al Auditorio del - Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha, al cual Usted fue gentilmente invitado. Aprovecho la oportunidad para ponerme a su disposición y al mismo tiempo agradecer por su valiosa colaboración.

De usted, muy atentamente,
DIOS, PATRIA Y LIBERTAD,

Ing. Trajano Ordóñez Zamora
SECRETARIO DE LA S.E.I.T.

ADJ; lo manifestado

SEIT SOCIEDAD ECUATORIANA DE INGENIERIA DE TRANSPORTE - NUCLEO DE PICHINCHA

Quito, 23 de abril de 1990

Señor Dr.
**Moisés Tacle**
Secretario General
de Planificación
En su despacho.

De nuestras consideraciones:

El Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha y la Sociedad Ecuatoriana Ingeniería de Transporte, siempre preocupados por el desarrollo del país, dentro de la programación efectuada para conmemorar el día Panamericano del Ingeniero Civil, ha decidido llevar a cabo la realización de un Panel sobre: "Planificación Integral del Transporte Nacional: Problemas Actuales y Alternativas de Solución".

Conociendo que el Consejo Nacional de Desarrollo es la entidad planificadora del Desarrollo Nacional y que el Transporte, en sus diferentes modos, representa un alto componente del mismo, es deseo preponderante del Colegio y la Sociedad compartir los logros obtenidos hasta el momento y conocer las proyecciones para el futuro.

Por ello, al participarle la realización del evento, nos cumple invitar a usted para que nos digne con su presencia participando como panelista del mismo. El Panel tendrá lugar el próximo día martes 15 de Mayo de 1990 a las 18:00 horas, en el Auditorio del Colegio de Ingenieros Civiles de Pichincha, Colón y 9 de Octubre, de esta ciudad.

Descontando que su participación en este singular evento tendrá la aceptación esperada, nos suscribimos de usted.

Muy atentamente,

Presidente CICP
Ing. Oswaldo Yépez

Presidente SEIT
Ing. Ramiro Sotomayor

0 2632

C O N F E R E N C I A --
PLANIFICACION INTEGRAL DEL TRANSPORTE NACIONAL
PROBLEMAS ACTUALES Y ALTERNATIVAS DE
SOLUCION.

Es necesario un organismo que centralice definitivamente y se ha podido conseguir con planificaciones parciales.
Entonces en la actualidad diríamos que existe un gran número de organismos que involucrados en la cuestión de tránsito y transporte, lo que ocacionan problemas de gestión y coordinación administrativa.
Las diferentes leyes y la ley de transporte fundamentalmente deja y dan un campo amplio a cada uno de los organismos esto hace que todo se interfiera y que definitivamente ninguno sabe hasta donde es el límite de su decisión.
Si partimos de ésto sabemos definitivamente que la solución al transporte y al tránsito nacional no va a poder darse y no van a ser los profesionales graduados en las universidades quienes van a poder aportar en definitiva con sus conocimientos a la solución del transporte y del tránsito nacional.
Hablábamos de éstos organismos solo como cuestión de transporte terrestre, si nos ampliamos a cuestiones de transporte marítimo y de transporte aéreo definitivamente cada uno de éstos elementos de transporte que deberían estar totalmente coordinados, cada uno de esos también funcionan de la misma manera, varios en los mismos organismos que se han montado y en las propias organizaciones creadas para llevar adelante transporte suceptc, el caso de transporte aéreo através de la aviación civil fundamentalmente y totalmente interferida por lo que es aviación militar.
Bajo esos términos no se puede pensar en una planificación aérea, en la planificación marítima también hay elementos de todo tipo, en la planificación fluvial exactamente igual, asistimos desde la Universidad a un organismo que funciona en el Ministerio de Relaciones Exteriores y que definitivamente le preocupa la cuestión del mar como riqueza natural, le preocupa la cuestión del mar como elemento de transporte y le preocupa la cuestión del mar como patrimonio nacional, pero desde el momento en que todos estos organismos entran en uno solo cada uno tiende a resolver el problema de su subsector y no se llega definitivamente a encontrar una solución a lo que llamaríamos transporte.

vuelvo a insistir el problema consiste en la estructura, el problema consiste en la ley y no precisamente en la preparación de quienes han estudiado una carrera de ingeniería y aún más se han especializado en cuestiones de tránsito y transporte para poder servir en el ámbito nacional, varias soluciones podrían tener origen en las estructuras o en el cambio total de la ley de tránsito y transporte nacional no precisamente de tipo terrestre, pero ésto precisamente nos ha llevado a pensar que necesitamos un organismo centralizado que permita manejar la planificación del sector transporte, que nos permita manejar la situación del sector tránsito porque de no tener ésto organismo seguimos con las buenas intenciones, inclusive no solo con las buenas intenciones sino gastos enormes en planificación, el caso por ejemplo de la planificación urbana de Quito, nos decían aquí quienes antecedieron en la palabra que no ha habido planificación urbana de Quito, en 1982 especialistas israelíes hicieron un estudio integral de tráfico, tránsito, transporte dentro de la ciudad de Quito, ese documento existe y ese documento es bastante bien estudiado sobre la base de lo que sucedía en 1982 en Quito, debe haber costado muchos millones de sucres del año 82 acá, mucha gente se ha olvidado que se hizo ésto, en donde intervinieron varios ingenieros de la Universidad Central para tratar de resolver éste problema, la Unidad Ejecutora en el año de 1985 también hizo un estudio integral y bastante concienzudo en donde intervinieron también ingenieros de la Universidad Central, tanto profesores como egresados de la Universidad Central, y llegaron a tener con respecto a la circulación en Quito cuestiones concretas y a proponer situaciones realmente válidas.

Esto da lugar a que definitivamente pues si se hayan hecho estudios, pero no se hayan llegado a ejecutarse éstos estudios, porque el origen de donde salieron los estudios, definitivamente no era un origen válido dentro de un organismo, creo que el asunto Ministerio de Transporte me los reservo para los cinco minutos de la próxima intervención, muchas gracias.

En primer lugar tengo el encargo del Sr. Gerente general de Fonapre en hacer llegar a la distinguida audiencia un cordial saludo a la vez que pide disculpas por no haber podido estar presente en ésta importante reunión.

En honor al tiempo la primera parte de la exposición me voy a permitir indicarles exclusivamente en el ámbito de la consultoría por dos razones: la consultoría es un recurso fundamental de la planificación y segundo porque Fonapre está inmerso en éste ámbito, conviene para empezar indicar que en el ámbito de la consultoría existían algunos problemas fundamentales, básicos. Para cuya solución el Fonapre promovió un proyecto de ley que anteriormente fue aprobado por el Congreso Nacional y por el Ejecutivo el año pasado, en el transcurso del año pasado, y es lo que hoy se conoce como ley de Consultoría, vale pena recordar que antes de la promulgación de ésta nueva ley, ley de Consultoría regía la ley de Constitución, funcionamiento y la asociación de Compañías consultoras que en términos generales se dedicaban más bien a regular aspectos de tipos societarios dejando vacíos en el funcionamiento y la normatividad de la consultoría.

De otro lado a falta de una ley específica que regulara la actividad de consultoría en el país era necesario adoptar e incluso interpretar de acuerdo a nuestras leyes, como la ley por ejemplo de licitaciones y concursos de ofertas y la ley de Reajuste de Precios cuyo espíritu en realidad está orientado hacia la licitación de obra.

En definitiva la ley de consultoría da solución a estos problemas con su instrumento jurídico, grava expresamente para normar el funcionamiento en el ejercicio de la consultoría en el país, tanto nacional como extranjero, adicionalmente fomentar el desarrollo de la consultoría nacional por lo que constituye obviamente un avance importante en la planificación, sin embargo de la experiencia del Fonapre podemos indicar que aún subsisten problemas tanto en la contratación de los estudios de proyectos como en la ejecución o realización de éstos estudios.

Conforme vaya yo haciendo los comentarios Uds. notarán que hay muchos aspectos realmente que pueden aplicarse a otro -

sector no solamente al sector transporte, sin embargo es ne cesario que la audiencia conozca respecto del ámbito de la consultoría, porque como digo es un recurso fundamental de la planificación y la mayoría de los problemas que se indican acá se van a vincular con estos aspectos.
En la etapa de contratación de estudios pueden catalogarse los problemas mas relevantes como los siguientes: 1.- Del tiempo consumido para la realización del proceso de consultoría en el instituto de proyecto de compra es demasiado excesivo. Como consecuencia se producen desfaces en la planificación global del proyecto, también se produce su encarecimiento y ésto puede influir en la decisión final que tiene que tomar las autoridades competentes que dicho sea de paso tienen algo de condumio político para definirse, el proyecto sigue o se para.
En segundo lugar en varios pasos hacemos referencia en proyectos de transporte estos son insuficientes, la convocatoria y las bases no tienen la información necesaria y a menudo tampoco preveen mecanismos bien definidos de manejo y de control de los contratos.
En tercer término un problema común en la fase de calificación y selección en el proceso de consultoría es que tiene componentes significativos de elementos subjetivos que pueden entrañar el peligro de llevar a resultados distorsionados en la selección de consultoría, esto es especialmente pertinente cuando hay intervención de consultoría extranjera en contratos de transporte, en donde pueda necesitarse el apoyo de consultoría extranjera, donde no necesariamente se tenga todo el conocimiento a nivel de consultoría nacional, es importante tener resultados idóneos para poder garantizar la realización de los estudios, finalmente en ésta parte también intervienen grupos de instituciones y organismos del sector público en la planificación de un proyecto, con frecuencia se nota que existe descontinuación para definir el marco constitucional de participación de cada uno de ellos esto obviamente afecta el desarrollo del estudio.
Respecto de éstos problemas sobre la contratación de los -

estudios se sugiere lo siguiente:
1.- Utilizar adecuadamente los instrumentos disponibles, esto es la ley de consultoría que justamente pretende agilitar los procesos y obviamente para recuperación rápida de los recursos, si nosotros nos fijamos en el art. 12 de la ley y en los capítulos 2-3 y4 del Reglamento de la ley de Consultoría, pues efectivamente vamos a ver que están normal - las contrataciones, los estudios se clasifican en tres tipos de contrataciones: 1.- que son : La contratación directa, el concurso privado y el concurso público, por otro lado la ley crea un banco de datos de consultoría o Registro- de Consultoría que en definitiva tiene como objetivo fundamental sustituir la etapa de companías, esto permite entonces adelantar los estudios de transporte, la segunda sugerencia sería sistematizar en todo lo que sea posible los documentos de bases, términos de referencia, reglamentos de calificación y selección y los contratos de consultoría, para evitar la repetición de tareas y el consiguiente desperdicio de tiempo para la relación posterior. Tercera. Hacer de las bases y términos de referencia de los estudios de transporte documentos técnicos, idóneos, claros y precisos por lo que su contenido debe ser estrictamente necesario en definitiva los dos extremos serían desastrosos, no se necesita un manual de normas como tampoco se necesita un documento demasiado lacónico, basta la sugerencia de mantener de parte de la institución ejecutora del proyecto un equipo o equipos profesionales fijos que se encarguen de la elaboración de las bases, términos de referencia y además de la- selección y recepción de consultoría, especializados éstos- equipos en ésta actividad con el fin de aportar a la idoneidad de los documentos técnicos elaborados para el desarrollo del concurso, así como también a la optimización de su- tiempo de realización.

Quinto.- Mantener un contacto y participación permanente entre las instituciones involucradas cuando el plan o programa de transporte tenga caracter de interinstitucional.

Sexto.- Es necesario disponer de una decisión oportuna de -

la autoridad interinstitucional, ésto puede parecer obvio - pero la experiencia demuestra que la falta de decisión in - terinstitucional muchas veces es la que contribuye a demo - rar los procesos de selección de los contratos.
Los problemas y las soluciones que se han mencionado hasta-aqui se refieren entonces a la etapa de selección y contra-tación de estudios de proyectos de transporte, para la eta-pa de ejecución de éstos estudios los problemas relevantes-son los siguientes: algunos organismos o instituciones eje-cutoras de los estudios adolecen de fallas y de vacíos en - su estructuración, tanto en el campo técnico como en el cam po administrativo, lo què dificulta efectuar una eficiente-fiscalización y seguimiento del estudio, esto es importan - te porque hay que considerar que la fiscalización y segui - miento del estudio son justamente las actividades básicas - que aseguran la validez técnica del estudio. La consultora-nacional y extranjera del Consorcio pueden tener una gran - calidad técnica, pero si la fiscalización falla seguramen - te los resultados no serán los mejores.
Segundo Problema: Con frecuencia se producen retrasos en la aprobación de planillas de los constructores, así como en - el reajuste de precios, contribuyendo a su iliquidez, lo - que a su vez puede generar problemas adicionales en la or - ganización del estudio.
Tercero: En los casos de consorcios de consltoría a veces - no están claras las responsabilidades asignadas a la Consul toría nacional y a la extranjera produciéndose conflictos - que afectan al desarrollo del estudio, al respecto de éstos problemas en la etapa de ejecución se sugiere lo siguiente:
1.- Reforzar la fiscalización de las instituciones ejecuto-ras, considerando la contratación de personal profesional - calificado que el caso amerite.
Segundo.- Modificar los procedimientos administrativos ins-titucionales con el fin de agilitar para efectuar el pago - de planillas a los constructores y concretar reajuste de - precios con la Procuraduría.
Tercero.- Utilizar mecanismos idóneos para delimitar las - responsabilidades en los consorcios cuando ellos efectúen - estudios de transportes, especialmente aquellos en los cua-les la economía nacional sean insuficientes.

Esto nos dará una síntesis del enfoque que tiene el Fonapre respecto del ámbito de la consultoría aplicada al sector transporte. muchas gracias.

Palabras del Ing. Ramiro Sotomayor

En el momento el inminente desarrollo alcanzado por los países se puede determinar en función de las facilidades de transporte que ofrece a sus habitantes o visitantes y es que el nivel de desarrollo está identificado también con el nivel de confort de que gozan sus gentes, el transporte permite satisfacer un gran número de aspiraciones tales como conseguir productos de cualquier parte del mundo, exportar productos a cualquier parte del mundo, disfrutar de vacaciones por avión, ferrocarril, funicular, bus, barco cuando todos estos modos operan coordinadamente y no le crean inconvenientes al vacacionista.

El transporte en los países en vías de desarrollo está orientado a dar facilidades no exclusivamente a los habitantes de un determinado país, sino a los habitantes del mundo pues esas facilidades atraen a los inversionistas y a los turistas quienes a su vez generan plazas de empleo y prosperidad al país, el Ecuador por lo tanto debe competir con otros países para atraer las inversiones, el turismo, y abrir o ampliar los mercados de exportación, pero para lograr éste objetivo tiene que modernizar su sistema de transportes y competir también en éste campo a nivel mundial, en Europa que tiene ya un sistema integral de transporte muy avanzado se considera sin embargo que es insuficiente para satisfacer la demanda de los inicios del siglo XXI y que la necesidad está en alcanzar todos los países de ese continente es imperativa para no quedar rezagados, se estima que Europa invertirá 400 millones de dólares durante ésta década, el proyecto tales como el túnel bajo el Canal de la Mancha, el túnel entre Suecia y Dinamarca, una serie de túneles que crucen los Alpes y que una Suiza con el norte de Italia, un sistema de supercarreteras que una los países del Este de Europa con los de Europa Occidental, el mejoramiento de los ferrocarriles de España para que estén al mismo nivel de los de Alemania o Suiza, cuando en 1992 se [illegible] las fronteras de los países de Europa. En el Ecuador debemos enfrentar los desafíos del siglo XXI tomando en cuenta que nuestro progreso no dependerá de las dádivas o conseciones que nos-puedan hacer los países más desarrollados sinó de la habilidad que tengamos para planificar nuestro futuro y del empeño y esfuerzo que pongamos para alcanzar éstas metas. Mi - presentación en los próximos minutos tratará de sintetizar-los principales problemas de la planificación del transporte y ofrecer a la concurrencia algunas alternativas de so - lución. El transporte como componente del producto interno-bruto, aún cuando no existen cifras oficiales que abarquen-el total de componentes del transporte como parte del pro - ducto interno bruto, ya que los informes del Banco Central-señalan en sus estadísticas solamente los servicios del - transporte y no incluyen la construcción de infraestructu - ra, equipamiento, la operación y la administración se estima en términos muy generales que el transporte en conjunto-carreteras, ferrocarriles, marítimo, fluvial, aéreo y por - ductos, representan alrededor del 20% del producto interno-bruto, ésto para definir la importancia que tiene el transporte en la economía del país, pero la importancia que tiene el sector del transporte no solo es por ser un componente muy relevante de la economía sino por la complejidad de-la materia que para dar la solución adecuada, atención a sus problemas se requiere de especialistas en varios campos, ingeniería, Economía, Arquitectura, leyes, medio ambiente - etc. y como el objetivo es satisfacer una de las varias necesidades que tiene el hombre, entonces está fuertemente a-fectado por las decisiones de tipo político, en el Ecuador-durante ésta última década estamos experimentando una cri - sis económica que por su magnitud no es comparable con ninguna otra que haya sufrido el país en toda su historia, para salir de ésta crisis es menester que todos los ecuatorianos trabajemos coordinadamente y demos nuestro aporte desde la posición en que cada uno de nosotros estemos ubicados - en la sociedad, por ésto es que al haber definido previa - mente el nivel de importancia que tiene el sector del transporte en la economía del país, vemos también la oportunidad que tenemos para contribuir a la solución de la crisis en - que vivimos, los problemas de la planificación integral del transporte nacional, trataré de esbozar los principales -

problemas que tiene la planificación del transporte sin pretender decir que son los únicos.

a.- El problema administrativo: El problema fundamental en éste campo es que el transporte está administrado por un sinnúmero de entidades autónomas y que actúan sin adecuada coordinación, entidades como la Aviación Civil, la Empresa de Ferrocarriles, El Consejo Nacional de Tránsito, La Comisión de Tránsito del Guayas, La Dirección de Oleoductos de Petro Ecuador, las Autoridades Portuarias, El Senado, Ministerio de Obras Públicas, etc. etc. Cada una de éstas instituciones tienen sus propios planes, ésto produce duplicación de esfuerzos por desconocimiento de lo que cada entidad realiza y como las decisiones se las toma dentro de cada institución, entonces no existe un plan integral de transporte a nivel nacional es decir un plan Maestro de transporte. B.- El problema de formación de profesionales las varias universidades del país no ofrecen una especialización en ingeniería de transporte, con la ecepción de la Universidad Católica que organizó un curso de Post Grado en ingeniería de transportes cuyos primeros graduados se incorporarán éste año, pero aún en éste caso no hay un compromiso firme para continuar con éste curso por varios años en el futuro, otro problema importante a nivel universitario es la falta de profesores a tiempo completo, quienes reciban un adecuado salario y se puedan dedicar también a tiempo completo a la docencia y a la investigación permanente con la colaboración de los estudiantes que opten por ésta especialización, hay otro problema fundamental en la formación de profesionales, la falta de medios económicos para financiar trabajos de investigación, tesis de grado, por lo que generalmente los estudiantes seleccionan las tesis que requieran un poco de investigación, bibliográficas, pero que no contempla suficiente investigación de campo o experimentación, como consecuencia de la falta de profesionales en Ingeniería de Transportes quienes se forman para visualizar el problema del transporte como algo global o integral, entonces en la actualidad se lo trata al problema aisladamente desde el punto de vista del ingeniero civil, del arquitecto, del economista etc.

c.- El Problema Cultural: En éste problema estamos involucrados todos, administradores, constructores, diseñadores, usuarios, servidores etc.

Sencillamente no tenemos la costumbre ni la habilidad de planificar, nuestra formación tiende a solucionar problemas de acuerdo a cuando éstos se presentan a lo que se llama Gerencia pro crisis en lugar de prevenir problemas o lo que se conoce con el nombre de Gerencia por objetivos. La falta de planificación a largo plazo es lo que produce la ineficacia en la gestión lo que a su vez produce una baja productividad y que a su vez produce pérdidas económicas y en un país pobre como el nuestro no se puede permitir ningún tipo de pérdidas, de que manera se hacen evidentes éstas pérdidas?.

Por ejemplo: En la falta de oportunidad para resolver o ejecutar un proyecto, tantas veces estudiamos la factibilidad revisamos los procesos de licitación, los términos contractuales, los procesos de fiscalización que para cuando el proyecto entre en operación éste ya está obsoleto.

b.- Existe un criterio de que lo más barato es más conveniente, ésto no es cierto y en lugar de juzgar que si es más o menos barato, se debe evaluar si es más o menos económico, un producto más caro puede ser más económico si la calidad en consecuencia, la durabilidad es mejor.

c.- No damos importancia al mantenimiento de las obras y por falta de ésto la vida útil se reduce, lo que directamente afecta el rendimiento de la inversión, la no reparación de un bache en una carretera por ejem. que puede costar S/.10.000 puede producir pérdidas económicas de cientos de miles de sucres, si tomamos en cuenta los daños que se producen a los vehículos por desgaste acelerado del sistema de embrague, frenos, amortiguadores y consumo adicional de combustible por tener que desacelerar y luego acelerar cuando se enfrenta al bache.

d.- La Deficiente administración: Todos habremos observado el caos que existe en el aeropuerto Mariscal Sucre el día sábado en la mañana, es que existe una inadecuada o insuficiente infraestructura no solamente falta organización y administración adecuada de los recursos que tiene, han calculado Uds. la pérdida que le produce al estado un policía que deci

de paralizar el tráfico para pedir la licencia a un conductor en la intersección de las Avenidas Patria y 6 de Diciembre, pues a ciertas horas paralizan 100 vehículos que por 5 minutos consumen combustible estando parados y de vehículos pesados en la autopista al Valle de los Chillos que a las 8 de la mañana produce un nivel de operación tal, que de noche lo convierte en una vía saturada lo que haría pensar que falta construir un carril adicional en cada dirección yo creo que no es necesario, con un adecuado control o mejor dicho administración del tráfico lo volvería al nivel de operación aceptable por lo menos por un par de años.
ALTERNATIVAS DE SOLUCION.- Planteados como están los problemas voy a proponer a continuación algunas alternativas de solución, quisiera comenzar por los problemas que tiene que ver con la formación de profesionales en Ingeniería de Transporte, se debe seleccionar a una de las universidades del país que ofresca una maestría en Ingeniería de Transportes con el objetivo de que en los 10 próximos años se gradúen un promedio de 20 estudiantes por año, es decir que para comienzos del próximo siglo se cuente como por lo menos con 200 profesionales graduados, el número de profesionales debe ser representativo de todas las provincias del país, se debe crear un instituto de investigación del transporte el que se encargará de elaborar estadísticas, proyecciones, planes y recomendaciones, en materia de transporte, documentos que pondrían al alcance de los profesionales en transporte y de los políticos quienes requieren estar bien informados antes de proponer legislación en ésta materia.
Este instituto deberá mantener permanentes vinculaciones con organismos similares de otros países para de ésta manera actualizarse de los desarrollos tecnológicos en el campo de los transportes. Para cumplir con el objetivo de crear el Instituto de Investigaciones del Transporte y para administrar los cursos de Post grado se requiere de seleccionar a un grupo de por lo menos 5 profesionales, especialistas en Ingeniería de transporte para que laboren a tiempo completo, se deberá también ofrecer facilidades para que profesionales con vocación en ingeniería de transporte, pero que no tengan los recursos monetarios puedan optar por becas, si para financiar el Instituto de investigaciones de -

de transporte y el curso de post grado se requiere de 100 millones de sucres al año, este no representa ni el uno por ciento del componente del producto interno bruto correspondiente al sector del transporte, en el sector privado las empresas que se proyectan al futuro invierten por lo menos un 5% de sus ventas en investigación y desarrollo.

Las instituciones que podrían dar su aporte en el financiamiento serían el Ministerio de Transporte y Obras Públicas - Conade, Fonapre etc. y desde luego la empresa privada. Como encarar el problema cultural, los aspectos culturales de un pueblo no se los puede cambiar en un corto plazo y los cambios responden a estímulos o fuertes necesidades, nuestros pueblos tienen fuertes necesidades de mejorar las facilidades en el transporte, pero también requieren de estímulos para que pueda colaborar en la solución del problema, partimos también de otra premisa que no se puede solucionar todos los problemas del país en un solo tiempo porque no existen los recursos ni humanos ni financieros, entonces propongo la siguiente alternativa:

a.- Seleccionar un segmento de carretera, digamos nuevamente la autopista al Valle de los Chillos, para que en éste segmento se apliquen todas las técnicas de diseño, construcción operación, administración, mantenimiento etc. de acuerdo a objetivos previamente establecidos, éste tramo de vía pasaría a ser el laboratorio de los diseñadores, administradores usuarios, planificadores etc. éste segmento se convertiría en el modelo o laboratorio del centro de investigación, allí los usuarios se someten a todas las disposiciones de las leyes de tránsito, la policía de tránsito cumple de la manera más rigurosa su responsabilidad, los ingenieros planifican el mantenimiento y mejoramiento en forma oportuna, los Economistas estudian el peaje que deberían pagar los usuarios para financiar todos los gastos de la vía sin subsidios de ninguna índole, éste sería tan bien acogido que luego se extendería a otras provincias [illegible] os modos de transporte, es decir podría tener el mismo efecto que tuvo la construcción de los pasos a desnivel de la ciudad de Quito, sobre el problema de planificación y administración de los transportes, [illegible] que una parte i[illegible] es que las decisiones en materia de transporte [illegible] en varias instituciones-sin la adecuada coordinación, por otra parte los informes - económicos elaborados por el Banco Central no agrupan en - toda la magnitud la contribución del sector del transporte- al producto interno bruto, lo que complica o dificulta el - análisis de la contribución que da éste importante sector - de la economía, considero entonces que es imperativa la - creación del Ministerio de Transportes que se encargue de - la planificación integral y ejecución de proyectos de to - dos los modos de transportes, creo que es un buen paso ini- ciar la creación de la Subsecretaría de Transportes que se- propone a la vez con el cambio de nombre de Ministerio de - Obras Públicas y Comunicaciones por el de Transportes, O - bras Públicas y Comunicaciones, pero es necesario que los - cambios sean no solo en la forma, sino en el fondo, es de - cir que éste portafolio se encargue de la planificación, - coordinación y ejecución de proyectos de todos los modos - de transporte. Conclusión: En la solución de la problemáti- ca de la planificación integral de los transportes, la socie dad ecuatoriana de Ingeniería de Transportes tiene un rol - importante que cumplir, sobre todo en organizar éste tipo - de foros en los que se discuta los problemas inherentes a - los transportes y se propongan soluciones y que se comuni - que los asuntos tratados a todos los profesionales que labo ran en éste campo. La sociedad tiene planificado organizar- conferencias-almuerzo en forma bimensual con el propósito - de quienes están actualmente encargados de l a planifica - ción, ejecución de proyectos de los diversos modos de trans portes, expongan sus planes, nuestra intención es invitar - al Gerente de Ferrocarriles para que no haga conocer los - planes de éste sector, al Director de la Aviación Civil, a- los Gerentes de las Autoridades Portuarias, a los Directo - res Ejecutivos del Consejo Nacional de Tránsito, a los más- altos ejecutivos del Ministerio de Obras Públicas etc.

Desde luego invitar a todos Uds. para que participen de és- tas conferencias, las mismas que van a dinamizar la activi- dad de nuestra sociedad, estamos aún sufriendo las conse - cuencias de una grave crisis económica, por otro lado las - grandes potencias se proyectan vigorosamente hacia el siglo XXI, si los países en vías de desarrollo no nos proponemos- a enfrentar los grandes desafíos de la época, quedamos por-siempre rezagados, debemos entonces dar amplia cavida a la imaginación y creatividad en la elaboración de planes y - luego poner todo el empeño para la ejecución de los mismos. Gracias.

Las primeras rondas de intervenciones han hecho brillantes exposiciones y se ha aportado con mucho de lo que debe hacerse en un país, en relación al problema tan fundamental- como es el transporte, el Sr. Dr. Moisés Tacle nos indicó- que no existe en el país una entidad cabal que pueda en - frentar el problema del transporte en sus diferentes modalidades, la gestión de infraestructura que realiza las diferentes entidades sin coordinación, el Ministerio de O - bras Públicas, Consejos Provinciales, Consejos Municipales Ministerio de Bienestar Social, etc.

El transporte urbano está según la modalidad del transporte defectuosa cuando en múchas ocaciones se puede usar modalidades para el mismo fin.

Falta de coordinación a perjudicado al transporte, en la - siguiente forma: Infraestructura deteriorada, no se terminan obras que se empezaron hace 10 años, no se reconstru - yen ferrocarriles, no se estudia ferrocarril electrifica - do, el aeropuerto se ha avanzado solamente en lo que res - pecta a planificación en transporte aéreo y marítimo, existen muchos problemas que afectan al comercio exterior ecuatoriano, Ing. Gómez Izquierdo, no hay coordinación entre - las entidades que hacen transporte en sus diferentes modalidades, el transporte terrestre, hacen obras diferentes - entidades, faltan recursos para hacer obras planificadas,- no se cumple con contratistas, se los desestimula para nuevas licitaciones, se requiere generar un fondo vial nacional , es indispensable empezar creando la Subsecretaría de Transporte terrestre para luego crear el Ministerio de - Transporte que abarque todas las modalidades. Sr. Decano - de la Facultad de Ingeniería, a las universidades les interesa formar profesionales competentes para varias actividades del transporte terrestre como diseño vial, gráfico, - construcción vial, se los educan en transporte aéreo y - en transporte fluvial, hay ocho entidades centralizadas e- infinidades de entidades provinciales que manejan el trans porte terrestre en forma caótica, falta un organismo que centralice el problema de transporte, por la multiplicidad de entidades que no se coordinan los profesionales no pueden aplicar todos sus conocimientos, el transporte aéreo adolece de defectos hay una entidad que dirige el transporte aéreo civil y que es interferida por el transporte aéreo militar, el transporte marítimo está manejado por varios organismos, se necesita organismos centralizados que abarquen toda la modalidad del transporte al cual se referirá en forma detallada en su próxima intervención.

Yo me he referido a los problemas que afectan a la planificación del transporte, bases de concursos para consultoría adolecen de errores, como se hacen estudios con la intervención de algunas entidades no hay ninguna coordinación y quieren sistematizar los diversos pasos que se dan para un estudio, y quienes deben especializarse, deben especializar a quienes hacen las bases, términos de referencia, calificación y fiscalización de estudios, falta decisión en las autoridades cuando se someten a ellas decisiones importantes, en cuestión de estudios falta una mejor fiscalización que asegure el éxito y pago a los contratistas que hacen sus trabajos con regularidad.

Ing. Sotomayor. El transporte perfeccionado genera confort y progreso, ayuda al turismo para comprar y exportar, hay que movilizar el sistema de transporte. El transporte en su conjunto representa el 20 producto del producto interno bruto, planificación se hace sin criterio centralizado, no hay planificación a largo plazo, ni en la Aviación Civil ni Autoridades Portuarias, no hay plan maestro de transporte, falta extender a todas las universidades interés por el perfeccionamiento del transporte, falta procuidad para que exista planificación, el tráfico es caótico, solución fundamental la generación del Instituto Nacional de transporte y más profesionales en el ramo, el transporte interviene en diferentes instituciones y coordinación, sugiere la creación del Ministerio de transporte que abarque todas las modalidades del transporte, empezando en primera instancia por la creación de la Subsecretaría de Obras Públicas. Bueno señores los panelistas coinciden en muchos puntos y fundamentalmente la necesidad de una entidad centralizada que dirija el trans -

porte en todas sus modalidades. Luego de la primera intervención, para la segunda intervención les ruego emplear no más de 5 minutos, le ruego empezar el Sr. Dr. Moisés Tacle.
Bien. Algunos colegas panelistas han planteado las sugerencias, la solución más importante al problema del transporte estará en la creación de un Ministerio de Transporte, en realidad en las recomendaciones que nosotros como Conade tenemos algún problema también consta ésta recomendación, justamente crear el Ministerio de Transporte y más allá de que se cree un nuevo organismo, yo creo que es importante resaltar el hecho de que en un tiempo acá en éste país hay la tendencia generalizada de creer que los graves problemas nacionales se solucionan con una nueva ley o reformando leyes existentes o creando nuevos organismos, y no quiero desperdiciar mis escasos minutos para hacer referencia a algunos casos que en estos momentos afectan seriamente la efectividad del estado, pero un poco es la tendencia general de creer que creando algo nuevo o cambiándole de nombre a un organismo ya las cosas se solucionan en el primer instante.
Sin embargo de ello si considero en el caso del transporte por lo menos por el hecho de que no existe un organismo que coordine la planificación de lo que hemos ganado en planificación integral del sector del transporte, amerita que se estudie seriamente la posibilidad de cambiar un poco la estructura del actual Ministerio de Obras Públicas, para que eventualmente se transforme lo que en otros países se denomina Ministerio de Transporte y que en términos generales ha dado aparentemente un buen resultado, especialmente en algunos países de latinoamérica. Pero también yo creo que es más importante que eso, está en el hecho de que nosotros debemos pensar en soluciones un poquito más profundas a problemas que en términos generales la gente los entiende, los comprende perfectamente pero que por diversas razones no nos atrevemos a tomar como se dice vulgarmente el toro por los cuernos y a adoptar soluciones que han dado excelentes resultados en otros países y que no hay mayores razones para pensar que en el Ecuador no funcione, yo quiero nada más que a manera anecdótica referirme a 4 o 5 puntos muy precisos que reflejan un poco el hecho de que hay muchas cosas que podemos hacer y no las hacemos porque nos falta voluntad para hacerlas.

En el transporte aéreo dado el grado de apertura que se está viviendo en éstos momentos a nivel mundial en todas las economías, resulta absurdo por lo menos decir el pensar que nosotros podemos tener un transporte aéreo eficiente mediante una compañía estatal que por eternas memorias a arrojado pérdidas al Estado, pero se ha debido decir que hay que privatizar la Empresa Estatal, cuando la tendencia a nivel mundial y en esto parece ser que todo mundo está de acuerdo, es privatizar éstas empresas estatales de transporte que no han sido eficientes y que han sido eternas producidoras de grandes déficits para el sector público y lo que es más todavía no se trata solamente de privatizar una Empresa aérea con el propósito de tener más eficiencia sinó que ahora la tendencia es incluso hacer burs de Empresas estatales, o privadas de distintos países para poder competir a nivel mundial, ya en éstos momentos en la Comunidad Económica Europea se está hablando de fucionar 4 O 5 de las más grandes empresas europeas, en una sola, ya están en conversaciones Air France, Lufthansa, Iberia y otras más para poder competir con las grandes empresas de transporte aéreo que hay en los EE.UU. y en el Japón, sin embargo aquí en el país no se quiere plantear éste problema como una cosa que realmente nos está afectando, hace pocos días nos decían unos exportadores de flores colombianos, como Uds. saben son los mayores inversionistas en éste campo en el Ecuador, nos decían de que en términos climatéricos y en términos de tierras, el Ecuador tiene muchas mejores condiciones que Colombia para convertirse en el primer productor de flores en el mundo.

Que sin embargo no lo hacen por una serie de razones, pero que fundamentalmente el problema para ellos es la falta de transporte aéreo de Ecuador para poder llevar su producto al exterior.

El problema naviero, otro problema, nosotros no podemos ser competitivos con un estructura de transporte naviero que está en manos de una Empresa estatal que es ineficiente y que cobra altas tarifas y que por lo tanto hace que nuestros productos de exportación se encarescan notablemente y por otro lado hace que nuestras importaciones también se encarescan por altos precios.

Días pasados estuve en Panamá en donde se está realizando un esfuerzo por nuevamente reactivar la economía de Panamá que como Uds. conocen fundamentalmente en el pasado se mutiló - de servicios y del comercio, porque Panamá no es un país in dustrial, sinó fundamentalmente proveedor de servicios y de comercio. Ocurre que dando una apertura a las grandes empre sas navieras mundiales los panameños pueden rebajar las ta- rifas por toneladas de carga transportada en un 50% simple- mente abriendo los mercados a la operación de éstos grandes trock mundiales que se dedican al problema del transporte - marítimo.

Días pasado también estuve en Venezuela y en Venezuela uno- de los proyectos que se está implementando en éstos momen - tos es la privatización de los puertos y aeropuertos de Ve- nezuela, realmente yo no había escuchado un planteamiento - tan de avanzada en ninguna parte, pero como Uds. conocen - los puertos y los Aeropuertos en todos los países son gene- ralmente proyectos de inversión pública, sin embargo en Ve- nezuela se está hablando de entregar ésto a la empresa pri- vada porque se considera que de esa manera se va a tener - un manejo más eficiente de éstas obras de infraestructura.

En el problema de transporte aéreo y terrestre en el Ecua - dor yo diría que definitivamente la planificación es una - cosa de fondo que deberíamos preocuparnos y que debe darse- en éste ámbito. Pero más allá de eso hay un problema de que tampoco sabemos optimizar el uso de los escasos recursos e- conómicos que tenemos para desarrollar una estructura vial- adecuada, nosotros con frecuencia y esto lo digo con toda - honestidad tenemos que a veces oponernos a proyectos que se nos plantea porque en definitiva de lo que se trata es de - invertir los escasos recursos en abrir nuevas fuentes de - trabajo sin concluir una cantidad enorme de proyectos que - tienen por muchos años de haberse iniciado y que siguen pues prácticamente paralizada su terminación .

Entonces yo creo que en el asunto transporte terrestre y vías de comunicación fundamentalmente más allá del problema de - una planificación adecuada,está en que tampoco utilizamos - óptimamente los escasos recursos, seguimos avanzando en va- rias carreteras simultániamente completando a cada Gobierno 20 kilómetros de la misma carretera, próximo gobierno com- pleta 20 kilómetros más y en realidad nunca terminamos una- carretera.

I finalmente en el asunto transporte ferroviario nosotros - cuando estábamos en el Fonapre hace poco tiempo, lo vivimos en carne propia, como Fonapre estaba interesado en ayudar a resolver el problema del transporte ferroviario y la verdad sea dicha en ese sector no existe un estudio adecuado que permita la reabilitación del sector. En varias oportunidades hemos insistido ante la empresa de Ferrocarriles para ayudar crediticiamente a que se hagan esas gestiones, pero nunca se hizo. Ven Uds. ahora que se pretende comprar equipos cuando realmente no existe ni siquiera una vía en donde se pueda utilizar esos equipos. Con ésta breve reflexión lo que quiero hacerles notar señores es de que realmente más allá de que crear un Ministerio de Transporte sea algo de que tenga alguna lógica, más allá de que el problema de planificación definitivamente es importante, yo creo que lo que si está faltando en el país es plantear soluciones a cuestiones que a todos nos consta a problemas que todos tenemos una verdadera conciencia pero que nos falta un poco de voluntad técnica o como quiera llamarse para afrontar y plantear soluciones. Muchas gracias.

El Sr. Ing. Abdón Izquierdo. En primer término quisiera referirme a lo que se a planteado aquí y con concordancia con algunos de los señores panelistas la conveniencia y la necesidad de la creación del Ministerio del Transporte porque está fundamentalmente en un argumento que tiene peso que tiene valor y es de que el transporte integral debe ser planificado para prestar el servicio más adecuado a los intereses del país, indudablemente que en muchas ocaciones se ha dicho y se repite de que no está la solución para los problemas en la creación de nuevos organismos o en la promulgación de nuevas leyes, coincidimos plenamente pero siempre que tenga ésto un denominador común y que signifique falta de seriedad en la elaboración de los proyectos, había manifestado yo que identificado los problemas que existe en el sector transporte, el Ministerio de Obras Públicas se había avocado a estudiar cuales serían las posibles soluciones, llegándose a establecer la necesidad de la creación de un organismo, no importa como se llame, pero un organismo que coordine, que centralice, que planifique, que tenga-total ingerencia sobre todo lo que concierne al transporte y tenga toda la responsabilidad, está conciente el Ministerio de Obras Públicas y ésto se determinó en sus estudios que la conformación de éste Ministerio no puede ser hecha a un corto plazo por lo cual considera que el mecanismo para llegar a ese objetivo es ir avanzando progresivamente para lo cual ha creído y está seguro y lo va hacer, ha creído conveniente la creación de la Subsecretaría de transporte terrestre en el Ministerio de Obras Públicas, para comenzar por ahí, para comenzar por el subsector de transporte terrestre a solucionar los problemas porque a de saberse que precisamente el plan nacional de desarrollo considera al subsector de transporte terrestre en sus inversiones participando en un 54,4% lo cual nos está mostrando la importancia que tiene y por lo tanto es necesario comenzar por ahí para que podamos llegar dando pasos progresivos hasta la consecución del objetivo, fundamentalmente que es llegar a una planificación integral del transporte, en base a un organismo que maneje éste sector. En segundo término quería también referirme muy superficialmente al hecho de que en el sector vial, o en el subsector de transporte por carreteras desde hace mucho tiempo se viene ejecutando obras sin que se las termine, lo que quisiera informar que desde el inicio de ésta administración la política del Ministerio de Obras Públicas ha sido continuar hasta su terminación con las obras contratadas, porque no es posible que inversiones millonarias que se han hecho en ls diferentes obras queden paralizadas y queden sin su debida utilización, asi mismo mirando como país pobre, como país en crisis que tiene que defender con los más caros esfuerzos lo poco que actualmente tiene es que le da una importancia prioritaria al mantenimiento vial de las carreteras. Asi mismo conciente de la necesidad de extender la frontera agrícola de buscar mayores áreas de producción para beneficio del país, para beneficio del pueblo que consumen esos productos es que están muy interesados y le da el mayor empuje, la mayor importancia a la construcción, al mejoramiento y al mantenimiento de los caminos vecinales, esto está concebido dentro de la planificación que realiza el Ministerio de Obras Públicas ésta planificación como indiqué antes lamentablemente no se puede aplicar debido a la falta de recursos y por eso es que paraque tenga sentido la planificación, para que sea real la planificación en su aplicación se están buscando mecanismos de consecución de recursos financieros para poder adelantar y llevar adelante toda la estructura vial del país, de ahique considero. 1.- Reitero la necesidad de la creación de éste organismo considerando a un mediano plazo por lo que es preciso dar paso progresivo.

2.- Como primera instancia para éste objetivo, la creaciónde la Subsecretaría de Transporte Terrestre, Subsecretaríaen el Ministerio de Obras Públicas, y finalmente insistir en la necesidad de concientizar en nuestros legisladores, en nuestras autoridades sobre la necesidad de la creación del Fondo Vial Nacional que permitirá contar con recursos permanentes y por lo tanto permitirá planificar las obras a largo y mediano plazo. Gracias.

Sr. Decano de la Facultad de Ingeniería Civil.

Sumamente sorprendido por la intervención del compañero depanel, presidente de la Organización de Transporte, porqueme llama la atención el hecho de que se diga que en el país no hay personal preparado para planificar transporte, que las universidades no prepararon personal en ésta rama y que definitivamente de aquí para adelante deberíamos recién conseguir 200 o más profesionales que vayan a intervenir en esta rama, y me llama la atención porque definitivamente yo creo que en el país hay un potencial técnico realmente grande en ésta área y en el área de planificación que nos permitiría al ,momento poder responder en el área de planificación de transporte de la mejor manera, esto adicionalmente digamos, éstos palabras dichas como se han dicho justificaría el hecho de que se hayan contratado llave en mano con el aporte definitivamente del extranjero, varias obras de tráfico, tránsito, transporte nacional, dejando de lado a la gente preparada que tenemos en el país y que podía haber intervenido en todas éstas obras que se han contratado bajo esos términos y que no debieron contratarse bajo esos términos, ahora si la universidad realmente no llegó a obtener una preparación óptima, hace 20,años de sus profesionales, éstos profesionales qye han adquirido 20 años de experiencia en diferentes organismos planificadores, éstos profesionales que pagados por el país salieron al exterior a - aprender y han regresado y han aplicado sus conocimientos - estarían puestos en nada, y ésto en definitiva no está bien tenemos gente capacitada, la universidad Central sabe que - tenemos suficiente elemento que pueda intervenir en planificación de transporte, no estamos hablando solo de Ingenieros, la planificación al momento es una ciencia multidiciplinaria y están dispuestos para ésta planificación gente - preparada como administradores, economistas, planificadores de post grado de la misma universidad, graduados en planificación urbana que a más de haber sacado su maestría en la - facultad de Arquitectura de la Universidad, en el post grado de planificación, han obtenido otros títulos! como ma - estrías externas y piestion o doctorado en planificación - urbana, en planificación regional también tenemos preparado suficientes elementos que puedan trabajar en tránsito en - transporte y no solamente de tipo terrestre sinó en general en forma total en todas las áreas, y les digo que tengo que discrepar totalmente porque estaríamos aceptando en éste rato la falta de preparación de nuestros profesionales lo - cual no es cierto, el dato no es verídico y por lo tanto - digamos no es una protesta lo que hago pero definitivamente si puntualizo creo que si hay potencial humano capaz de planificar en transporte en éste país y adicionalmente pues - como una función podríamos tomar algo de mejoramiento, de lo contrario estaríamos hablando y vayamos a independizar pasando a la empresa privada para el mejoramiento en las condiciones en las que se ha planteado el daño, y está en la - cabeza, la ley no es aplicable, el organismo o cabeza no - existe, por lo tanto si vamos a comenzar con una Subsecretaría en buena hora, pero tendremos que reformar la ley para que bajo las condiciones de reforma de la ley tengamos - resuelto el problema del transporte en el país. El Ministerio de Obras Públicas trabaja y trabaja bien en lo que se - refiere a transporte terrestre y a un plan vial nacional, - no podemos decir que no lo haga, lo hace y hace gran esfuerzo, pero el tener carreteras no es tener transporte, por - último yo creo que debemos atacar definitivamente el problema de quienes ejercen el transporte a todo nivel, porque de

finitivamente tenemos organizaciones que se han apropiado -
del transporte através de llamarse compañías o cooperativas
que definitivamente son los que manejan y regulan el trans
porte nacional, ellos imponen que es lo que se ha de hacer-
y bajo que términos se ha de hacer y mientras no afrontemos
con valentía la destrucción de éstos organismos particula -
res creados para manejar el transporte nacional no tendre -
mos solución nacional. Gracias.
Sr. Ing. Jefe de Operaciones y preinversiones del Fonapre.
En la intervención anterior me referí al ámbito de la Con -
sultoría como un recurso fundamental de la planificación y-
su vinculación con la planificación del transporte, con és-
tos cinco minutos voy a mencionar algunos problemas y dos -
perspectivas de solución, desde el punto de vista general -
del transporte, pero en primer término parece ser que la -
planificación del sector transporte en el país no ha reci -
bido la atención necesaria concretada ulteriormente en re -
cursos suficientes para la formulación, y preparación de -
proyectos, por ejm. una investigación académica en la que -
tiene participación uno de los funcionarios de Fonapre, es-
tablece para el subsector vial através de un análisis hecho
en el período 1977 a 1989, que los recursos nacionales des-
tinados a preinversión en el subsector alcanza solamente -
2.1% de los recursos globales invertidos por el país en ese
subsector, entonces si resulta preocupante que la distribu-
ción de recursos para la planificación sea realmente así.
Igual podríamos hablar del transporte fluvial por ejm. po -
dríamos hablar de otros modos de transporte en los que posi
blemente la planificación justo a estado ausente, por tal -
razón se recomienda ubicar a la planificación del transpor-
te en un lugar preponderante dentro del contexto del desa -
rrollo, asignándole para ello los recursos suficientes y a-
demás en forma permanente en segundo lugar hay un aspecto -
al que ya se han referido algunos de los distinguidos pane-
listas, aspectos que han sido también analizados por impor-
tantes organismos nacionales así como entidades internacio-
nales, en el sentido de que un problema característico fun-
damental de nuestra planificación es la dispersión del sec-
tor y que además de ésta dispersión existen una descoordina-
ción, varios organismos responsabilizados de varios modos -

de transporte, la propuesta formulada por el Banco Mundial en 1982 respecto a ubicar a los diferentes modos de transporte bajo el mismo techo, ha sido recogida en varios de los planes de desarrollo con algunos ajustes pero sin que se haya concretado todavía nada, al respecto el Fonapre considera que sería conveniente actualizar éste análisis, buscando soluciones creativas y acordes con las necesidades actuales del panorama nacional. 3.- La integración nacional - regional parecen ser todavía insuficientes existiendo áreas en las que se requiere de estructura de transporte para su integración al desarrollo económico y social del país, esto se debe entre otras causas a que la distribución es parcial de los planes y programas así como las inversiones realizadas no han sido equilibradas, se recomienda por esto que las inversiones se distribuyan equitativamente dentro del territorio nacional, considerando obviamente la ponderación de las necesidades ya sean locales, regionales o zonales.

4.- Debe considerarse que en la época de los 70 las grandes inversiones hechas en el país, especialmente en el subsector vial en base a los recursos que generó el petróleo, se orientaron principalmente hacia la ampliación y hacia la construcción de la red fundamental de carreteras, hacia terminación más bien de la red de carreteras, por lo que al momento podríamos decir que se dispone en términos aceptables de una red vial fundamental, en cambio no podemos decir lo mismo de los caminos vecinales que se presentan aún incipientes, en éste contexto hay que destacar la importancia de los caminos vecinales por su contribución a la integración económica y social de las áreas rurales, por otro lado vale la pena analizar que de acuerdo a los inventarios viales que dispone el país, cerca del 50% de los caminos existentes en el país son caminos de verano, ésto entonces nos conduce dentro de un marco general de planificación a la necesidad de elevar el nivel de servicios de éstas vías a vías de carácter permanente, es por ello que Fonapre sugiere privilegiar las inversiones en el área de caminos vecinales, otro aspecto que lo consideramos de fundamental importancia es el que se refiere a información estadística, puesto que la información és un recurso nato de la planificación, no se puede planificar sinó disponemos de información, con respecto a éste punto debemos aceptar la insufi -

ciencia de información estadística que tiene el sector, es necesario en primer lugar actualizar la información y luego instrumentarla dentro de un marco metodológico aconsejado por las técnicas modernas en cada uno de los diferentes subsectores, creo que está por demás analizar la deficiencia que en éste caso existe, por ejem. en un inventario vial por ejm. en estadísticas para establecer volúmenes de facto, composición de tráfico, impuestos que están marcados dentro de la gerencia de tráfico para el transporte urbano del país, tiene una gran deficiencia en éste aspecto. Por último existe el peligro de contribuir al desperdicio de recursos por la deficiente utilización de planes y programas realizados con anterioridad o por la repetición parcial de éstos programas, al respecto se presentan las siguientes sugerencias, quizás con mayor aplicación al subsector vial, realizar un seguimiento permanente de las actividades de planificación, para aprovechar a plenitud los planes y programas efectuados con anterioridad, actualizar periódicamente los planes de inversión que se han realizado através de consultorías especializadas para contribuir a priorizar las inversiones evitando el desperdicio de recursos y por último procurar que los planes y programas de caminos vecinales se realicen dentro de un contexto de desarrollo integral para coadyugar a racionalizar las inversiones en el área rural. muchas gracias.

Se han utilizado cinco minutos de los que me correspondían porque me tomé 5 más en mi primera intervención, pero creo que la última presentación del Ing. Cevallos me lleva hacer una cierta reflexión. Cual es la situación actual de nuestro sistema de transporte en todas las modalidades.

Yo creo que es ineficiente, no hay un segmento de carreteras, no hay un aeropuerto, no hay un puerto que funcione en forma normal, en esto nos ponemos siempre a nivel mundial, tenemos que competir en ese sector, y a fallar, obviamente escasos recursos, estoy totalmente de acuerdo en ese caso, pero el elemento humano y el profesional principal falta, no hemos formado adecuadamente en el pasado, yo conozco un tanto la realidad en el presente, he participado en éste curso de post grado como profesor, y conozco un tanto en detalle el pesum que se ha ofrecido a los estudiantes, yo considero Ing. Cevallos que no es adecuado -

yo creo que las universidades no están cumpliendo aquí con-
el papel que les corresponde para enfrentar los grandes de-
safíos del próximo siglo. Gracias.
Se ha previsto dar paso a unas cortas preguntas, con la rea
lidad establecida por la sociedad de transporte, mediante -
preguntas estrictas, al Sr. Dr. Tacle hay dos preguntas.
Al crearse la Subsecretaría de Transportes se hace necesa -
rio la atención de las necesidades básicas, le recomendaría
a Ud. que de inmediato se estructure el plan nacional de
transporte. Esa pregunta a un panelista a un concurrente.
Otro concurrente formula la siguiente pregunta al Dr. Tacle
Que ha hecho el Conade ante la falta de un organismo coor -
dinador del transporte, tomando en cuenta que no es un pro-
blema nuevo, y que tiene en sus manos la planificación eco-
nómica por medio de los planes de desarrollo?
Con respecto a la primera pregunta es obvio que cuando hace
un momento manifestábamos que en principio estábamos de a -
cuerdo con la idea que eventualmente se cree un Ministerio-
de Transporte, implícitamente eso significa que también es-
taríamos de acuerdo de que se den los primeros pasos que -
conlleven ese objetivo a mediano y a largo plazo, y en ese-
sentido probablemente la creación de una Subsecretaría como
primer paso pudiera ser una decisión acertada, en cuanto -
a crear ésta nueva Subsecretaría en el Ministerio de Obras
Públicas, se pase como una de las primeras tareas o revisar
las modificaciones que sean necesarias introducir en la ley
de transporte o en la ley de tránsito, yo creo que eso cae-
por su propio peso, si es que éstas de alguna manera tienen
en su articulado disposiciones que de alguna manera y otra-
obstaculiza el adecuado desarrollo en el sector del trans-
porte en el país, es evidente que una de las tareas que ten
dría que hacer ésta Subsecretaría, es justamente revisar -
cuales serían esas modificaciones que posibilitarán un me -
jor desarrollo del sector del transporte, y en ese sentido-
obviamente el Conade estará apoyando éstas acciones.
En lo que tiene que ver con la segunda pregunta cuando yo a
firmaba en mi primera intervención de que en mi país ha e -
xistido una planificación teórica en el sector del transpor
te, lo que quería decir es que de alguna manera el Conade -
como ente regulador y responsable de la planificación a ni-

vel nacional en el sector transporte como en todos los demás sectores, lo que hace es recopilar la información o la pla - nificación sectorial que se produce a nivel del país y obvia mente luego de un tratamiento adecuado de esa información, - introduciendo los elementos y criterios que el Conade consi- dera más adecuados dentro de la visión global que por ley - le corresponde en el marco de la planificación nacional, de- hecho que ha habido una planificación y ésta planificación - central pues de una u otra forma el Conade ha sido el orga - nismo responsable, pero a lo que yo me refería concretamente es que en la práctica ésta planificación si se quiere global o macro o teoría no ha tenido su complexión práctica porque- desgraciadamente por razones que incluso escapan al control- del Conade, fundamentalmente de tipo político y de tipo ad - ministrativo de como se ha ido haciendo cada día más grande- el tamaño del Estado y más complicado y se han creado una - serie de Organismos que tienen que ver con diferentes face - tas, el problema del transporte y que no han mantenido una a- decuada organización o coordinación en la planificación y peor en la ejecución de obras, en ese sentido es que no hay- una planificación integral del problema del transporte por - que la proliferación de éstos organismos que tienen a su car go distintos sectores o distintos subsectores diríamos con - más propiedad no a contribuído a que por ejem. el M.OP. que- de alguna manera es el organismo más grande dentro de éste - montón de organismos que tienen que ver con el problema del- transporte realice una planificación adecuada, que contemple todos los problemas de cada uno de los subsectores, en ese - sentido pues es evidente que con la creación de un organis - mo central y coordinador de todas éstas políticas a nivel na cional, la planificación que de él se derive pues va a ser - una planificación más coherente y que va a estar más de a cuerdo con los problemas típicos del sector y a soluciones - adecuadas para cada uno de los problemas. Gracias.

Pregunta para el Ing. Abdón Izquierdo. La creación de una Sub secretaría de transporte no llegará a convertirse en otro - ente burocrático luego de la misma forma se cree la subse - cretaría para otros medios de transportes.?

Yo pienso que el concurrente que hace ésta pregunta tiene una inquietud con algunos fundamentos, pero cuando intervine por segunda vez aclaré que la creación de un Organismo que se - responsabilice de todo lo concerniente al transporte, indicaba que no era la idea de la creación de un Organismo más- sino estaba fundamentado en las razones que dí como argumento para sostener la necesidad de la creación de ese organismo, ésto también vale para creación de la Subsecretaría de- Transporte terrestre y que se va a insistir en que es tan- necesaria ésta subsecretaría de transporte terrestre por - que permitiría que las planificaciones seccionales que se - hacen sean coordinadas debidamente con el Organismo planificador del subsector del transporte terrestre, que es el Ministerio de Obras Públicas que por ley le corresponde aprobar la planificación y realizar la planificación nacional - no creo que hay lugar al temor para el caso específico de - la Subsecretaría de Transporte terrestre de que vaya a ser - un organismo más y que vaya a dar lugar a que los otros sub sectores también se creen subsecretarías similares sin ningún objetivo, pienso que con el hecho el concepto, el fun - damento para la creación de ésta subsecretaría de transporte terrestre es ver la forma de solucionar problemas que se crean, no solamente en la planificación del transporte te - rrestre sino además cumplir con los objetivos de coordinar- con los otros subsectores del transporte, para llegar a la- elaboración a la planificación integral del transporte, éste es el objetivo principal por eso es que hemos dicho que- en la primera instancia para llegar al objetivo definitivo- es la creación, es el paso dado o que va a dar el Ministe - rio de Obras Públicas con la creación de la Subsecretaría - de Transporte terrestre.

Pregunta para el Ing. Idrovo.

La Ley de Consultoría puede ser muy buena, pero pregunto - que viene a ser el problema para evitar la desaparición de- las empresas que tienen que ver con el transporte.?

En primer lugar yo creo que vale la pena referirnos un po - quito a la primera exposición que tuve, ahí había manifestado ya que, dentro de los varios problemas que existían dentro del ámbito de la Consultoría, reconociendo el Fonapre - éstos problemas, fue justamente del Fonapre quién promovió- e impulsó la ley de Consultoría, quería indicarles ésto para expresar que el Fonapre está permanentemente preocupado- por la consultoría en el país como recurso en la transporta

ción, recursos económico, entonces es un primer paso que se ha dado efectivamente la Ley de Consultoría que da muchas ventajas respecto a la situación anterior.
Yo creo que vale la pena nombrar rápidamente algunas, establece por Ejm. las reglas de juego para el funcionamiento y participación de las consultorías de las compañías consultoras nacionales y extranjeras al hacer ésto está apoyando el desarrollo de la consultoría nacional, establece reglas de juego para esa participación através de tres tipos de contrataciones, esto significa ubicar a cada compañía consultora o a la consultora individual en un campo específico, establece por ejm. el reajuste de precios que antes debíamos tomarlo de la ley de Reajuste de precios, era una ley formulada para licitación de obra, ahora tenemos através de la Ley de Consultoría un reajuste de precios para consultoría exclusivamente, como una fórmula única, con la ley de Consultoría tenemos un registro de consultoría, obviamente iniciándose el registro tendrá sus problemas, pero esperamos que éste registro entre otras finalidades que debe tener termine por ejm. con la etapa de recursos.
Constituye un banco único de información y finalmente hay un fondo de consultoría para apoyar a los consultores en la capacitación, en la compra de títulos, en los problemas de iliquidez, bases, con ésto creo haber intentado a algunos demostrar que el Fonapre está sumamente preocupado no solo por el mantenimiento de la Consultoría sino por el desarrollo de su sector o la capacitación.
El campo del transporte, es realmente un campo nuevo en el país y como tal Fonapre tiene la obligación de apoyarlo con más ahinco que en los otros campos. gracias.
Pregunta por el Ing. Sotomayor.
Cree factible poder romper los grandes intereses institucionales y personales que se oponen a la creación del Ministerio de Transporte que desde hace 30 años viene proponiendo hay el Conade y antes la ex Junta de Planificación.?
Yo creo que si es importante de que los nuevos profesionales que se van graduando con una visión bastante más abierta sobre lo que significa el transporte, salen influencian

do en esas entidades de ahí mi propuesta de que graduemos un determinado número para que ese batallón vaya a labo - rar en cada una de las entidades y vayamos a transformar- una por una hasta llegar a éste objetivo.
El Sr. presidente del Colègio quiere hacer una pregunta - muy corta Sr. Dr. Tacle.
Disculpen colegas que no haga una pregunta directa porque de acuerdo a los planteamientos del Dr. Tacle a nacido la preocupación que se ratifica con los expresiones anterio- res dentro del grupo de profesionales, el Dr. Tacle nos - había manifestado de que la rehabilitación de los Ferro - carriles del Estado no cuentan un estudio serio.
La pregunta Dr. Tacle sería: qué razón tendría bajo ese - punto de vista el Gobierno para hacer este tipo de inver- sión.? Esta sería la primera pregunta.
La otra sería: Si existe una comisión a nivel de Conade - el Gobierno Nacional para llevar adelante la construcción de los Ferrocarriles en las ciudades de Quito y Guayaquil en cuanto tiene que ver sobre la construcción, con o sin- participación de las empresas constructoras nacionales?.
Con respecto al asunto ferrocarriles, cuando yo afirmaba- de que no existe un estudio integral que conlleve la even tual rehabilitación total del sistema ferroviario en el - país, me ratifico en lo afirmado, que yo conozca no exis- te tal estudio, seguramente las motivaciones que se han - dado para que se inicien gestiones en el sentido de com - prar equipos para un poco poner en marcha lo que se puede del sistema nacional ferroviario, están dadas por interés del Gobierno nacional en rehabilitar justamente este modo de transporte que a todas luces es conveniente para movi- lizar cargas en términos muy económicos y en ese sentido- se han dado los pasos necesarios y se han gestionado cré- ditos externos inclusive para facilitar la compra de és - tos equipos, y suministros que conlleven la rehabilitación parcial del sistema ferroviario.
Desgraciadamente parte del ente que tiene a su cargo la - ejecución de éstos proyectos no ha habido una respuesta-- seria y responsable en el sentido de realmente plantear - una solución integral en el problema del transporte ferro viario,porque no se trata de rehabilitar la línea que es-

tá interrumpida hace algún tiempo por los inviernos famosos del 82-83 se trata es de realmente eventualmente llegar a - tener un sistema que sea rentable que pueda sobrevivir, que pueda realmente prestar un servicio eficiente y en ese sentido se deben acometer una serie de proyectos que se han - pensado que están si se quiere pues a nivel de perfiles pero que no se han concretado en estudios serios y terminados, en lo que tiene que ver en el asunto aeropuertos como Uds.- conocen por una ley que dictó el Congreso Nacional se ha - creado una comisión diríamos de los aeropuertos que la preside el SR. Vicepresidente de la República, la integra el - Ministro de Defensa Nacional, Ministro de Finanzas, Ministro de Obras Públicas y el Diretor de Aviación Civil, si no me equivoco, creo que también hay representante de los colegios profesionales en todo caso va a ver un representante - en el organismo ejecutor, está donformado diríamos el di - rectorio, el organismo que va a ser el responsable de manejar éste asunto en los próximos meses, también se ha elaborado el reglamento para el funcionamiento de ésta comisión, éstos reglamentos están a conocimiento y aprobación del Sr. Presidente de la República, entendemos que en los próximos- días se va aprobar éste reglamento e inmediatamente entrará en funcionamiento lo que podemos llamar la parte operativa- de la comisión de Aeropuertos y ahí si están representados- los colegios profesionales, en cuanto a las modalidades que se van adoptar para concretar éstas grandes obras en desa - rrollo, sobre eso todavía hay muchas conversaciones sobre - que modalidades son las apropiadas para el país, porque - desgraciadamente y aqui hay que ser muy claros en ésto se - tratan de obras, que requieren una gran inversión, no se - tratan de proyectos que podemos manejarlos por los caminos- tradicionales o los canales tradicionales de créditos internacionales, estamos hablando de proyectos que implican in - versión del oren de los 250 a 300 millones de dólares cada- aeropuerto, de tal ,manera que la modalidad que finalmente- se adopte para hacer realidad éstas obras va a depender mucho de las condiciones en que el país puede lograr un financiamiento internacional para poder completar éstas obras, - y sobre ésto se han cruzado una serie de esquemas y se si - gue discutiendo pero como no hay todavía una cuestión terminada que se pueda disponer públicamente, pues yo creo que -

esa debe ser la razón por las cuales éstas cosas todavía se mantienen con la reserva del caso, pero de ninguna manera - esto quiere decir que se lo va a manejar asi, Uds. conocen- que por lo menos en lo que corresponde a la Vicepresidencia de la República y el Conade pues nuestros procedimientos - son totalmente cristalinos y la opinión pública y la ciudadanía en general conocerá exactamente cual es la modalidad- que nosotros creemos la más conveniente y obviamente pues - estará sujeta a un debate nacional.

La Sociedad de Transportes agradece profundamente a los - Srs. panelistas por las ilustradas opiniones que han dado - ésta noche a la ciudadanía, es tan apasionante el tema.