

PALABRAS DEL LIC. OPINIO ALVAREZ BETANCOURT, VICEGOBERNADOR DEL BANCO CENTRAL DE LA REPUBLICA DOMINICANA, EN LA INAUGURACION DE LA TERCERA REUNION DEL CICLO DE REUNIONES SECTORIALES CONMEMORATIVAS DEL XXV ANIVERSARIO DEL BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO

F
RD
0939

La ocasión de inaugurar esta tercera y última de las Reuniones Sectoriales con que el Banco Interamericano de Desarrollo ha conmemorado su vigésimoquinto Aniversario es propicia para destacar la solidez y cordialidad de los lazos que nos unen a esa dinámica institución regional que ha sabido apoyarnos en todo momento en nuestros esfuerzos por el desarrollo del país, y recientemente, en los momentos cruciales de los procesos de negociación de nuestro programa de ajuste y de reestructuración de nuestra deuda externa.

El tema que se ha de analizar en el transcurso de la reunión que estamos iniciando es el Transporte, particularmente en lo que concierne a la República Dominicana y a la acción sectorial del BID en nuestro país en este campo durante los últimos años.

La problemática del transporte, en su carácter de actividad derivada de las necesidades de intercambio, ya sea éste internacional o regional, y el movimiento de las personas, incluye su estructuración y el análisis de los obstáculos más generales que se oponen al cumplimiento eficiente de su misión en el marco en que se desenvuelve. Dado que el transporte internacional no se concreta en movimientos entre puertos o aeropuertos, sino que se perfecciona con el traslado de personas o bienes entre un origen y un

destino, no siempre coincidente con aquellos lugares que pueden constituir los puntos de ruptura del tráfico, el ámbito de dicho transporte internacional ha traspasado las fronteras nacionales siguiendo las vías de comunicación internas.

Dentro del mundo en desarrollo, la reducida demanda de transporte refleja un bajo grado de interacción entre las economías regionales y el resto del mundo. Si bien el transporte ha venido creciendo en las últimas décadas, su valor absoluto resulta aún insuficiente para aprovechar los beneficios que una escala amplia de operaciones arroja en el campo de dicho sector. En América Latina, aún cuando el grado de apertura de las economías de la región puede ser similar al de otras áreas, ese reducido valor absoluto es consecuencia del tamaño y de las características de las economías latinoamericanas.

Salvo áreas específicas en algunos países de mayor desarrollo relativo, tal situación se repite en el interior de cada nación. En efecto, las redes de transporte no tienen una cobertura territorial completa porque no hay una demanda que exija la prestación de servicios en zonas no incorporadas al mercado. Incluso existen amplias áreas no ocupadas que no cuentan con caminos de penetración y, por otra parte, los caminos denominados secundarios son generalmente de calidad tan deficiente que impide la prestación de servicios en

ciertas épocas del año. Esta es una característica de los países en desarrollo a la que no escapa nuestro continente.

La actividad económica reducida participa del conocido "círculo de la pobreza", por el que los países, en particular los de menor desarrollo relativo, no cuentan con recursos suficientes para los sectores sociales ni las actividades productivas que permitan un crecimiento dinámico. Desde el punto de vista del transporte, como rasgo común de los sectores de "infraestructura económica, tal restricción implica contar con límites estrictos de endeudamiento, restricción que se ha agudizado en los últimos años con la crisis de la deuda externa y los severos programas de ajuste que han debido emprender la mayoría de nuestras naciones.

De esta manera, aún cuando la asistencia financiera tenga un fuerte contenido concesional, el país receptor muchas veces no puede hacer frente a un compromiso adicional sobre una deuda externa ya abultada. Por ello es importante fijar prioridades que respondan con eficiencia a las necesidades que plantean el crecimiento y el modelo de desarrollo económico-social de cada país. Por ello es también vital contar con los recursos adecuados en montos y condiciones suficientes que permitan atender el sector de transporte que, si bien no es considerado prioritario, en determinadas circunstancias podría ser un elemento

clave para el mejoramiento de nuestras economías y nuestra calidad de vida.

Las modalidades del transporte en América Latina se plantean dentro de dos tipos de situaciones: la insularidad y la mediterraneidad. Los países insulares, el conjunto de pequeñas naciones del Caribe entre las cuales se cuenta la República Dominicana, constituyen una comunidad atomizada, de dimensión individual reducida y con economías suficientemente estrechas como para imposibilitar su acceso a los mercados mundiales. El mar, su natural medio de comunicación con el exterior, es a la vez el freno de sus posibilidades de interacción con otras economías. Un sistema de puertos coordinado y su consecuente prestación de servicios marítimos transformaría en ventaja lo que hoy es una restricción al desarrollo de su potencialidad.

Por su parte, los países mediterráneos, Bolivia y Paraguay, carecen de puertos oceánicos propios, y tienen limitaciones en la selección de medios para alcanzarlos. Además, sus costos de transporte se incrementan con cada frontera adicional que deben traspasar, a consecuencia de los seguros, traslados, almacenaje, gestión de documentos, tiempos de espera y hasta las exigencias sanitarias o de embalaje. A lo anterior se agrega la limitada capacidad de endeudamiento externo, rasgo común a la mayoría de los países de la región, para completar la conformación de un panorama que debe necesariamente ser transformado en el breve plazo.

Otro aspecto crítico es el mantenimiento. La infraestructura de transporte se construye asumiendo cierto nivel de mantenimiento en el tiempo. La falta de ello origina una pérdida sustancial en poco tiempo, problemas en los servicios de transporte y aumentos significativos del costo a los usuarios.

Los organismos internacionales de financiamiento, entre los que destaca el BID, realizan esfuerzos para mejorar la infraestructura del transporte y su mantenimiento. Para ello proveen crédito a proyectos específicos, agregan a la compra de equipos y demás facilidades físicas el apoyo a las instituciones ejecutoras, y requieren que se comprometan los fondos necesarios para el mantenimiento en los años posteriores a la ejecución de las obras. Esta es una labor que debería continuar y enfatizarse en el futuro.

El área siguiente donde resulta vital el aporte de las entidades financieras es en la tecnología. Los nuevos avances tecnológicos pueden proveer economías en la prestación de servicios si su adaptación o desarrollo recogen las particularidades con las que se realizan las operaciones de la región.

Con los actuales desniveles en los medios de transporte y entre nuestros países, la incorporación de tecnología moderna es una tarea a realizar lentamente como reflejo de los beneficios logrados en otras zonas geográficas, normalmente en aquellos de donde es originaria la innovación. De ahí la necesidad de análisis de los efectos que

puede tener su adopción sobre los sistemas en operación. De ahí, también, la importancia del asesoramiento que ofrece el BID junto con la provisión de recursos financieros.

Por lo que concierne al sector Transporte, la República Dominicana cuenta con una de las redes de carreteras más densas de América Latina, ya que se complementa con puertos, aeropuertos, una línea ferroviaria estatal y varias privadas para novilizar carga. Igualmente, dispone de un oleoducto para llevar petróleo desde el puerto de Haina a los yacimientos de ferro-níquel en las cercanías de Bonao.

La acción del BID en este sector ha estado dirigida hacia el - mejoramiento de la infraestructura vial y del importante puerto de Haina. Para la ampliación y mejoramiento de este puerto, el BID ha aprobado préstamos por US\$35.5 y US\$18 millones, desti-nados a aumentar su capacidad operativa y a la reconstrucción - de sus escolleras.

En apoyo a la construcción de carreteras, el BID concedió dos préstamos por un total de US\$20 millones, que contribuyen a financiar la primera etapa de un programa de rehabilitación y mejoramiento de 600 kilómetros de caminos vecinales. Los objetivos del programa son integrar a las zonas conectadas por dichos caminos a la economía nacional, proporcionando acceso permanente a zonas que actualmente no pueden desarrollar todo su potencial

productivo. Al mismo tiempo, se busca reducir los costos de transporte de los productos agrícolas y de pasajeros.

El BID ha financiado asimismo los diseños y estudios de la expansión de los tres tramos más usados de la Autopista Duarte, por donde pasa el 90% del tráfico de pasajeros y carga entre las ciudades de Santo Domingo y Santiago, y que atraviesa el valle del Cibao, donde se genera alrededor del 40% de la producción agropecuaria del país. Con otro préstamo, el BID proporcionó recursos para la primera etapa del programa de ampliación y mejoramiento de dicha carretera. Pero este aporte, con ser tan significativo, no es suficiente. El transporte dominicano requiere aún de mayor desarrollo de su infraestructura y, lo que es más importante, de mantenimiento de las obras ya edificadas, así como de la incorporación de tecnologías adecuadas que contribuyan a perfeccionar ese servicio. El BID tiene aquí un rol fundamental a desempeñar en el suministro de esos recursos y en la identificación y acceso a las fuentes donde ellos pueden obtenerse.

Estos son los aspectos que habrán de ser explorados durante la jornada de hoy. La calidad de los expositores,

así como las experiencias que ellos han vivido y que seguramente habrán de aportar en los debates, constituyen la mejor garantía del éxito de esta Reunión sobre Contribución del BID al Sector Transporte de la República Dominicana.