

Opinión

www.portafolio.co

CARTA DEL DIRECTOR

Ahora sí, suena el silbato

Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co

A lo largo de los años pasados, el país se ha acostumbrado a escuchar múltiples promesas sobre el inminente desarrollo de la infraestructura de transporte. Los anuncios oficiales han sido tantos, que frente a la lentitud de las obras, ahora son recibidos con más escepticismo que entusiasmo. Como en el cuento del pastorcito mentiroso, la opinión sostiene que es necesario ver para creer.

La necesidad de un salto en esta materia es innegable. En las clasificaciones que elabora el Foro Económico Mundial, Colombia se encuentra en los lugares más bajos de la tabla, no solo a nivel global, sino

latinoamericano. Tanto en lo que hace a carreteras, como a ferrocarriles y puentes, el atraso es descomunal y genera un costo inmenso. No en vano tenemos problemas serios de competitividad, los cuales son todavía más evidentes a la luz de los desafíos que imponen los tratados de libre comercio firmados con Estados Unidos, la Unión Europea o las naciones vecinas.

Aparte de lo anterior, el buen desempeño de la economía en épocas recientes ha estado acompañado de un fuerte crecimiento en el parque automotor y en el volumen de productos transportados de un lado a otro. Dicha realidad ha ocasionado nuevos cuellos de

botella que necesitan respuestas efectivas.

Ante el desafío, la única salida que sirve es aumentar el ritmo de las inversiones. Durante las décadas pasadas estas han sido equivalentes al uno por ciento del PIB por año, un nivel que debería por lo menos triplicarse e idealmente quintuplicarse, según los diagnósticos que en su momento ha hecho el Banco Mundial. En plata blanca, eso quiere decir unos 18 billones de pesos anuales para llegar al 3 por ciento del Producto del 2012.

Precisamente esa es la meta que maneja la Agencia Nacional de Infraestructura, que depende del Ministerio de Transporte, y que mañana lanza su nueva estrategia de concesiones valoradas en algo más de 40 billones de pesos. Si a dicha suma se le agregan las obras públicas a cargo del Inviás y lo que puedan aportar las rega-

“Tras las promesas fallidas, todo indica que la locomotora de infraestructura empezará a acelerar su ritmo de forma notable.”

“El lanzamiento de la nueva generación de concesiones viales es prueba de los cambios en el sector.”

lías, todo apunta a un esfuerzo sin precedentes en la historia del país.

Tampoco se pueden relegar a un segundo plano los proyectos que han venido presentando diversas firmas, después de que entró en vigencia la ley que creó las asociaciones público privadas. Más de una docena de iniciativas están para consideración del

Gobierno. Algunas no involucran fondos estatales, mientras que unas pocas piden un aporte de recursos del presupuesto nacional del 20 por ciento, que es el máximo establecido.

La combinación de diferentes mecanismos puede, ahora sí, llevar a que el país dé el salto que necesita en este campo. ¿Por qué esta vez es diferente? Aparte de la magnitud de los fondos involucrados, los tramos ofrecidos al sector privado para que los desarrolle, vienen con diseños y estudios de ingeniería mucho más completos que en el pasado, para evitar las sorpresas en el terreno y las demoras conocidas. Ello explica, por ejemplo, que el primer paquete contenga seis trayectos y que en los próximos meses se ofrezcan los demás en forma gradual.

Un indicador sencillo resume en qué consiste la meta. Este año, el plan es acabar con 1.117 kilómetros de dobles calzadas, un total

que en el 2014 llegaría a 1.775 y en el 2018 a 3.400 kilómetros. Tales cuentas no comprenden los 3.450 kilómetros de vías férreas a intervenir, ni el aumento de capacidad en los puentes en el Caribe y el Pacífico, además de la navegabilidad del río Magdalena.

Nada de esto había sido posible sin el fortalecimiento institucional que ha tenido el sector. Reconociendo que aún quedan cabos por atar, esta vez sí se abre la posibilidad de que se hagan bien las cosas, después de que la desidia y la corrupción fueran sinónimos de lo que sucedía en el campo del transporte.

Vendrán nuevos desafíos, sin duda, como el de conseguir la financiación del ambicioso programa que por fin toma forma, pero la verdad es que una locomotora que llevaba décadas andando a paso de tortuga, empieza a hacer sonar su silbato con mucha fuerza.

Carrefour, con sindicato mundial

Beethoven Herrera Valencia*



Un aspecto controversial de la globalización es la relación laboral en empresas transnacionales, pues el traslado a países periféricos está motivado por menores cargas fiscales y menos exigibilidad de los derechos laborales. De hecho, muchas compañías adheridas al Pacto Global carecen de sindicato, y la protección que se concede a las inversiones, a través de tratados mutuos, y a

los inventos, por medio de las patentes no se extienden a los derechos de los trabajadores, ya que los países en desarrollo muestran menor capacidad de garantizar el respeto de esos derechos consagrados en convenios internacionales que los países han ratificado.

Muchas organizaciones han optado por promulgar códigos de conducta que tienen un carácter voluntario y resultan de una decisión unilateral de la empresa sin negociación con sus trabajadores. Aun, si dichos códigos reconocen los derechos laborales y se ajustan a las normas nacionales e internacionales,

“Un aspecto controversial de la globalización es la relación laboral en empresas transnacionales.”

les, no son exigibles, ni es verificable su cumplimiento o sancionable su violación.

Las organizaciones sindicales internacionales, que agrupan a los trabajadores por rama profesional han promovido la negociación de acuerdos marco con la respectiva empresa multinacional, y esos convenios se extien-

den a países en los que esa firma haga presencia.

Es eso exactamente lo que ha ocurrido en Colombia con la creación de la Unión de Trabajadores de Carrefour, en seguimiento a la invitación que desde la casa matriz hiciera el presidente de la empresa, en teleconferencia conjunta con el dirigente de la Unión Network Internacional, que agrupa a los trabajadores de servicios, comercio, telecomunicaciones y sector financiero. La compañía convocó a los empleados, facilitó los tiempos de reunión, ofreció la capacitación inicial e instruyó a sus directivos locales a facilitar dicho

proceso.

Para salvaguardar la autonomía sindical, fueron los trabajadores quienes designaron a su presidenta, y la empresa, de acuerdo con la ley, no tiene facultad para disolver el sindicato ni puede incidir en la designación de sus directivos. A partir de ahora, será en la negociación colectiva en la que se llegue a una convención que regule el escalafón, ascenso, horarios de trabajo, remuneraciones y permisos; todo lo cual estaba en manos de la organización, creando un mal clima laboral.

La filosofía expresada por el naciente sindicato

es, que, al tiempo que defenderá los derechos de sus afiliados, trabajará para consolidar una empresa eficiente y competitiva.

Resulta notable que esta modalidad de negociación colectiva, a nivel planetario, esté avanzando como expresión de la voluntad de las partes de extender a escala global el reconocimiento y garantía de ejercicio de los derechos que están consagrados en los convenios de la OIT, y que permitirán asegurar el respeto de esos derechos en todas las subsidiarias de la empresa multinacional en los diferentes países.

*Profesor de las Universidades Nacional y Externado

Casa Editorial
El Tiempo

Portafolio

www.portafolio.co

Director: Ricardo Ávila Pinto, ricavi@portafolio.co. Director Gráfico: Belman Pinilla. Editor Adjunto: Edmer Tovar Martínez. Subeditores: César Augusto Giraldo Briceño, Pedro Miguel Vargas Núñez, Alvaro Andrés Cuéllar Vanegas, Redacción CEET Economía y Negocios. Jefe Temático: Edmer Tovar Martínez. Periodistas: Constanza Gómez, Rolando Lozano, Ivonne Venegas, Gabriel Florez, Fernando González, Jorge Correa, Juan Carlos Domínguez, Martha Morales Manchego, Luisa C. Gómez, Nelson Doria Arcila, Astrid López Arias, Andrés Cárdenas, Omar Gerardo Ahumada, Carlos Arturo García Mahecha, Christian Pardo Quinn, Francisco Javier Gómez, Cristina Bustamante Gómez. Periodistas en Colombia: Oficinas de EL TIEMPO Medellín: Jorge García; Cali: José Valencia; Barranquilla: Estewil Quesada; Bucaramanga: Félix Quintero; Ibagué: Fabio Arenas; Vencedo: Leticia Forero - Llano 7 Días; Tunja: Ricardo Rodríguez - Boyacá 7 Días; Eje Cafetero: Angélica Alzate y Fernando Umaña. Jefatura de Diseño: Juan Manuel Leal Tobaría. Concepto y Diseño: Angélica Johanna Guzmán Salgado, Daniel Andres Celis Barragán y Camilo Andres Riaño Troncoso. Infografía: José Alirio Díaz Fandiño. Fotografía: CEET. Coordinadora de Proyectos Especiales: Rosa María Cárdenas L. Colaboradores: Maryluz Mejía, Beethoven Herrera Valencia, Rudolf Hommes R. Jorge Ballesteros y Jorge Coronel. Directora de Prensa Especializada: Diana Gómez Shuster, diana@eltiempo.com. Gerente: Marylena Merlojoza, menmar@eltiempo.com. Jefe Mercadeo: Jessica Forero, jforero@eltiempo.com. Oficina de redacción, administración y ventas: Avenida Calle 26 No. 68B-70, Bogotá, Colombia. Tel: 2940100. Jefe comercial: María Cecilia Chica, marchi@eltiempo.com. Tel: 6585200 Ext: 4774. Suscripciones y servicio al lector: Bogotá: 3538888; Línea Nacional 01 8000 118080, Medellín: 2507988; Cali: publicidad: 6836000, servicio al lector: 6687155; Barranquilla: 511077; Ibagué: 610799 - 610790. Conmutador: 2940100. Copyrights © 2010, Casa Editorial EL TIEMPO S.A. Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.