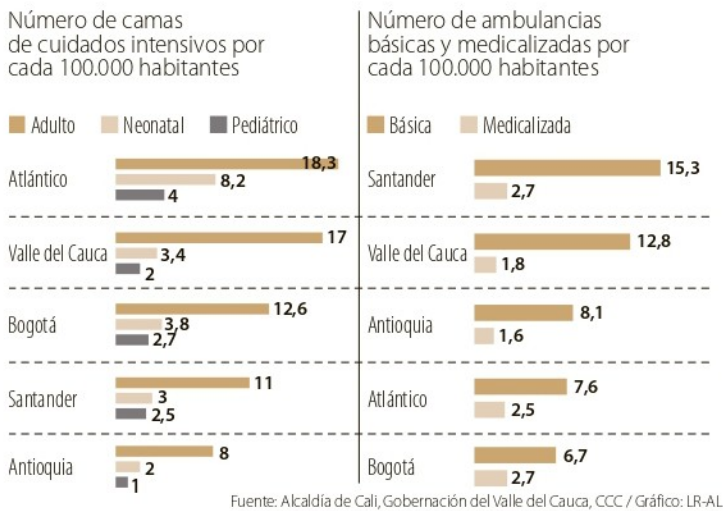


¿CÓMO ESTÁ PREPARADO EL DEPARTAMENTO EN SALUD?



pecialmente en transporte y almacenamiento; actividades artísticas, entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios; actividades profesionales, científicas, técnicas y servicios administrativos; comercio y reparación de vehículos. Si sumamos a estos el alojamiento y los servicios de comida, agrupamos más del 56% de la población ocupada de la ciudad.

Con una posible afectación de esa magnitud, el llamado a la acción articulada es fundamental para proteger el empleo y así, permitir que se sostengan los procesos de desarrollo de las re-

giones. Esta situación es también una oportunidad para avanzar en retos que ahora se intensifican, pero que ya existían antes del covid-19, como la formalización, la bancarización, la transformación digital y el fortalecimiento de los encadenamientos productivos locales.

En la búsqueda de este objetivo común, nuestros gobernantes tienen grandes retos, pero también grandes oportunidades para la innovación y para la puesta en marcha de proyectos estratégicos para sus ciudades y regiones. Para esto, identificar prioridades con el doble enfoque de empleabili-

dad y competitividad de largo plazo, recurriendo a mecanismos alternativos de financiación y a esquemas de asociación territorial, serán herramientas claves para proyectos como la nueva malla vial del Valle, el tren de cercanías, y las troncales y terminales de integración regional del MIO.

Las empresas a su vez, deben responder al llamado central en la medida de sus posibilidades de mantener y generar empleo, al tiempo que contribuyen con modelos innovadores en sus encadenamientos. Comparar local debe ser la consigna.

De cómo actuemos dependerá si aprovechamos la crisis para encontrar oportunidades y no perder el foco: que debe ser el desarrollo integral y sostenible de nuestras regiones. Esto sucederá si trabajamos de manera solidaria, articulada, sumando voluntades y diluyendo intereses particulares. Ya lo hemos hecho y debemos seguir avanzando de la mano. Hoy más que nunca, debemos ser una sola fuerza para lograr la recuperación del país. Nunca antes fue tan evidente la necesidad de integrar las acciones públicas y privadas en torno a la recuperación y protección del empleo que, más allá del covid-19, es hoy el centro de la preocupación nacional y regional.



CONSEJOS PARA LÍDERES

MAURICIO RODRÍGUEZ @liderazgomr

Ayudar a los necesitados es no solo caridad, es cuestión de humanidad.

Abhijit Naskar

Coleros en la Ocede

Es una buena noticia que el 28 de abril Colombia haya sido admitida como el país no. 37 de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (Ocede). Entre varias ventajas, destaco la posibilidad de hacer comparaciones regulares sobre aspectos fundamentales del desarrollo. Colombia ya está siendo incluida en las estadísticas de la Ocede, así que se tiene un punto de referencia que podría contribuir a modificar supuestos falsos que suelen acompañar los debates de la política económica nacional. Estar a la cola de la Ocede en casi todos los indicadores es un aliciente para mejorar pero, sobre todo, para superar prejuicios que tienen poco sustento en los indicadores internacionales.

No es cierto, como se ha dicho, que Colombia sea uno de los países que más tributa en el mundo. Este argumento acompañó los debates de la última campaña presidencial y fue uno de los postulados que sirvió para justificar el aumento de las exenciones y reducir los impuestos. Este falso supuesto llevó a la aprobación de la mal llamada “Ley de crecimiento”. Mientras que la presión tributaria en Colombia (impuestos sobre PIB) es de 16%, en los países del norte de Europa supera 50%.

Tampoco es cierto que en Colombia la política fiscal, entendida como la conjunción de impuestos y subsidios, haya sido exitosa. Mientras que un país de la Ocede como Bélgica logra que la política fiscal reduzca el Gini de 0,50 a 0,20, en Colombia el Gini no se mueve,



JORGE IVÁN GONZÁLEZ
Profesor Universidades Nacional y Externado
jorgeivangonzalez29@gmail.com

porque la leve reducción de la desigualdad que se consigue con un gasto público ligeramente progresivo, es contrarrestada por impuestos regresivos.

La calidad de la educación en Colombia es mala. Sobre todo, porque el gasto público es bajísimo. En los diversos estudios de la Ocede, cuando se compara el gasto anual por niño, Colombia aparece en los últimos lugares. Mientras que la canasta educativa nuestra cuesta \$3,5 millones niño año, en Francia es de \$20 millones y en Luxemburgo de \$45 millones. Es fundamental que Colombia continúe participando en las pruebas internacionales, como Pisa y Tims para que tratemos de entender por qué somos los coleros.

COLOMBIA YA ESTÁ SIENDO INCLUIDA EN LAS ESTADÍSTICAS DE LA OCDE, ASÍ QUE SE TIENE UN PUNTO DE REFERENCIA

No es cierto, como se repite continuamente, que los impuestos vayan en contra de la competitividad. La relación entre la tributación y la competitividad es positiva, como lo han mostrado estudios de la Ocede y del Banco de Pagos Internacionales. La competitividad europea fue mayor durante los años en los que se consolidó el Estado del Bienestar. Tampoco es cierto que el salario mínimo en Colombia sea “escandalosamente alto” como dice el ministro Carrasquilla. Basta con comparar el salario hora en Los Angeles, que es de US\$12, con el salario mínimo día de Colombia que es de US\$8.

La movilidad social en el país es un fracaso. El informe respectivo de la Ocede, dice que el “ascensor está roto”. Mientras que en Dinamarca el ascenso social requiere entre una y dos generaciones, en Colombia necesitamos 11 generaciones (275 años). Con razón los jóvenes de las comunas de Medellín le dicen a Alonso Salazar “no nacimos pa’ semilla”.

Colombia ha firmado las disposiciones de la Ocede sobre crecimiento verde, pero el país sigue soñando con el fracking, sin que se estén creando las condiciones que permitan cambiar la matriz energética. De ahora en adelante valdría la pena que las discusiones de política económica comenzaran ubicando a Colombia en el panorama de los países de la Ocede.

TRIBUNA UNIVERSITARIA

¿Transporte no masivo?



AUGUSTO GARRIDO ARÉVALO
Docente de Ingeniería Civil
garrido2006@gmail.com

“Tan eficaz fue la cuarentena, que llegó el día en el que la situación de emergencia se tuvo por cosa natural y se organizó la vida de tal modo que el trabajo recobró su ritmo”. Así narra García Márquez el desenlace que tuvo la peste del insomnio, uno de los episodios más famosos de Cien años de soledad.

No es difícil encontrar cierto paralelismo entre esta ficción y la situación actual que vivimos por el Covid-19, pues gran parte de los esfuerzos están orientados a que la actividad económica recobre su ritmo normal.

El reto es organizar la vida de tal forma que el motor económico siga funcionando, pero garantizando que se minimice el riesgo de contagio. Y aquí, uno de los problemas centrales es el funcionamiento de los sistemas de transporte público, pues sabemos que uno de los principios por el que se ha orientado el diseño de estos es la economía de escala; según la cual, cierta aglo-

meración de pasajeros es deseable para las finanzas del sistema. Sin embargo, con la aparición de este virus, tal paradigma debe ser reevaluado, lo que supone una verdadera revolución en la forma cómo estamos planeando nuestras ciudades.

NECESITAMOS REDISEÑAR LAS ESTACIONES Y LOS ESPACIOS DE LOS VEHÍCULOS

La situación de los sistemas de transporte público es crítica porque la obligatoria reducción de la demanda afecta su estabilidad financiera. Para un observador desprevenido, la situación sería de fácil solución, pues se podría pensar que si la demanda baja, la respuesta lógica sería reducir la oferta, es decir, el número de buses o trenes que circulan y con ello se reducen los costos operativos. Pero, la solución no es así de simple por una razón física: necesitamos mantener, al menos, el mismo número de vehículos para garantizar el distanciamiento social.

Ante un panorama incierto la pregunta que surge es ¿qué solución hay? La respuesta es compleja, pero para empezar podemos hablar del principio

de subsidiariedad. Se requiere que, al menos durante la crisis, las ciudades suplan el déficit de ingreso por falta de recaudación en las taquillas. De hecho, en situación normal, en países desarrollados el subsidio al transporte público es frecuente, llegando a cubrir más de 50% de sus costos operativos.

No obstante, hay que decir que destinar recursos para este fin supondrá sacrificar fuertemente la inversión en otros sectores y, tal vez, en el contexto de las ciudades colombianas esto no resulta viable a largo plazo.

Por tanto, la solución debe estar orientada a incrementar el número de pasajeros que pueden viajar con las condiciones de seguridad requeridas. Es decir, necesitamos rediseñar las estaciones, los espacios interiores de los vehículos e incluso el vestuario de los pasajeros. Por ejemplo, podría evaluarse la reducción de sillas en los buses y la implementación de trajes de bioseguridad para abordar.

En medio de este caos, algo está claro, la bicicleta se afianza como un medio de transporte seguro y eficiente en los entornos urbanos. Quizás esta pandemia sea el “detonante” que hacía falta para dar este giro.