

Oportunidades perdidas por doquier



Rudolf Hommes R.*

Cuando se tomó la decisión de que el Gobierno Nacional ayudara a financiar los sistemas de transporte masivo en rutas dedicadas con buses articulados (conocidos por el nombre de Transmilenio), se hizo con la convicción de que esta inversión contribuiría significativamente a mejorar la calidad de vida y la productividad laboral como la experiencia original en Bogotá había demostrado.

A pesar de ser el modelo de transporte masivo más eficiente en términos del número de personas que mueve por peso invertido —si queda bien diseñado y no es sujeto de competencia desleal por parte de transportadores tradicionales o piratas— solo se ha cumplido muy parcialmente el objetivo de transformar la vida y dignificar el

transporte en las ciudades, debido a las demoras en la puesta en marcha de la mayoría de estos proyectos y las equivocaciones cometidas en las ciudades en donde ya opera.

En Cartagena, hicieron buena parte de las obras, pero no han conseguido operadores por defectos en el diseño financiero. En Pereira, los propietarios de automóviles se opusieron al sistema y lo desacreditaron. En Bucaramanga, dejaron que los transportadores tradicionales se tomaran las rutas dedicadas. En Bogotá, han permitido que los transportadores tradicionales utilicen las nuevas avenidas que se cons-

“El círculo vicioso de desconfianza e inacción tiene al MÍO en un vórtice que lo conduce a su destrucción. El Alcalde y los operadores aún pueden evitarlo si se unen.”

truyeron al lado de los carriles de las nuevas rutas de Transmilenio.

La permanencia de esos transportadores tradicionales ha sido el talón de Aquiles del sistema. Como los operadores aportaron sus buses al sistema y poco capital inicial, las empresas están muy apalancadas y son vulnerables si no se alcanza la demanda esperada. Los alcaldes que ceden a las presiones políticas por parte de sus patrocinadores, retrasan la salida de los tradicionales y los piratas, o creen que hacen algo de justicia con los pequeños. Pero la demora priva a toda la ciudadanía de aprovechar y utilizar un medio más eficiente de transporte, y pone a los operadores en aprietos financieros. Y si la tardanza persiste, mayor será la oposición a la chatarrización, pues a medida que esta avanza es más rentable el negocio de los que permanecen.

Cuando se inauguró el MÍO, en Cali, auguraba convertirse en el modelo de transporte masivo del

país. El Alcalde y su Secretario de Movilidad estuvieron firmemente comprometidos con la idea de un sistema único de transporte, y este comenzó a tomar vuelo capturando usuarios en todas las clases sociales, pero el entusiasmo inicial se ha desvanecido, se ha perdido impulso en la chatarrización y voluntad política para sacar a los piratas. El sistema perdió 100 mil pasajeros diarios. La solución financiera que se concibió con el Gobierno Nacional no ha sido aplicada y los operadores están asfixiados financieramente. El Alcalde desconfía de ellos porque no ponen más buses a funcionar y estos no lo hacen, debido a que no han obtenido los recursos para financiarse, y porque ha caído la demanda. Este círculo vicioso de desconfianza e inacción tiene al MÍO en un vórtice que lo conduce a su destrucción. El Alcalde y los operadores todavía pueden evitarlo, si se unen.

*Exministro de Hacienda
rhommesr@hotmail.com

Papa Francisco: ¿comunista?



Beethoven Herrera Valencia*

Gran conmoción ha generado la exhortación apostólica La Alegría del Evangelio, promulgada por el papa Francisco y que encierra una severa crítica al modelo de economía global vigente.

El Sumo Pontífice comienza por reconocer los aportes del desarrollo científico y la aplicación de las innovaciones tecnológicas en diferentes campos de la naturaleza y de la vida, y al lado de los avances en bienestar, salud, educación y comunicaciones, denuncia que la mayoría de la población vive precariamente, y que en la era del conocimiento y la información hay nuevas formas de poder, muchas veces anónimas.

La principal crítica del Papa a la actual economía se refiere a la exclusión e inequidad existentes, pues afirma que “No puede ser que no sea noticia que muere de frío un anciano en la calle y sí lo sea una caída de dos puntos en la bolsa”. También censura que vivimos una cultura de ‘descarte’ que considera al ser un humano como un bien de consumo, de usar y luego tirar, y considera que más allá de la explotación y la opresión, los excluidos son considerados desechos sobrantes.

Particular conmoción ha causado la crítica del Papa a la teoría desarrollista del ‘derrame’, que supone que el crecimiento, en un contexto de libertad de mercado, provoca espontáneamente mayor equidad e inclusión social. Con vehemencia, el Papa declara que “esta opinión jamás ha sido confirmada por los hechos y ella expresa una confianza burda e ingenua en la bondad de quienes detectan el poder económico y los mecanismos del sistema económico imperante”.

El Papa declara que “el desequilibrio proviene de ideologías que defienden la autonomía absoluta de los mercados y la especulación financiera. De ahí que nieguen el derecho de regulación por los Estados, encargados de velar por el bien común..., y a ello se añade una corrupción ramificada y la evasión fiscal”.

Para concluir, el Sumo Pontífice contradice a Fukuyama, al afirmar que “estamos lejos del llamado fin de la historia, ya que las condiciones de un desarrollo sostenible y en paz, todavía no están adecuadamente planteadas ni realizadas”.

A los gestos que el Papa ha realizado mostrando un estilo de vida sencillo, ahora reivindica una acción reguladora del Estado, condena la creencia de que el crecimiento espontáneamente derramará sus beneficios sobre toda la población y censura la usura especulativa, la corrupción y la evasión fiscal. Todo ello, constituye un ataque a los postulados básicos de la actual globalización.

No es probable que la exhortación del Papa logre modificar las creencias y políticas de quienes gobiernan la globalización. Pero cabe destacar su intento por evitar que la religión sea utilizada para convalidar una situación en la que, a su juicio, a los excluidos se les considera desechables.

*Profesor de las universidades Nacional y Externado.
beethovenhv@gmail.com

El ‘iceberg’ industrial



Francisco Barnier G.*

Al país le pasa con el crecimiento de la producción económica como el cuento en donde uno tiene una mano en el horno y otra en el congelador, pero que en promedio está muy bien.

Lo anterior se enmascara en el PIB con el auge que ha tenido la primarización de exportaciones, cuyo crecimiento poco tiene que ver con políticas internas, y que comienza a presentar una desaceleración por el estancamiento de la demanda mundial de productos básicos.

Los indicadores de la industria muestran cómo vienen cayendo sectores de forma dramática como los alimentos, calzado, ensambladoras, autopartes, siderurgia, textiles, confecciones, muebles, papel y cartón, entre otros. En general, está amenazada la mayoría de industrias convencionales de bajo y medio valor agregado, otras des-

aparecen o se van del país. Esta no es más que la punta del iceberg.

La desindustrialización de Colombia no es un fenómeno reciente, después de más de dos décadas sin políticas explícitas de desarrollo industrial. En el último decenio, la relativa debilidad industrial de nuestro país se ha acentuado aún más.

La designación de Bruce Mac Master como nuevo presidente de la Andi abre un camino para rectificar este rumbo y que la industria colombiana retome su protagonismo.

Nos queda la parte sumergida del iceberg, la mayor parte del problema que no queremos reconocer, pues todo se lo achacan a empresas y empresarios. Esto es carga tributaria excesiva, insuficiente infraestructura, elevada estructura de costos y en general un marco regulatorio inadecuado para dar competitividad a las empresas.

¿Será posible creer como caso único en el mundo que no es necesario recorrer el camino de las naciones más desarrolladas en los últimos 60 años y poder consolidar una economía posindustrial basada princi-

palmente en servicios y commodities?

¿Cómo debemos, entonces, reinventar nuestra economía? Las ventajas comparativas no son ni inmutables ni eternas. Por lo tanto, es necesario no solo identificar, sino, sobre todo, fabricar estas ventajas comparativas. ¿Cuáles deben ser estos sectores de futuro y cómo sostenerlos?

Tenemos los que están en contra de toda o cualquier tipo de política industrial, y los que vinculan crecimiento económico a políticas industriales. Sin embargo, las evidencias indican que es difícil encontrar ejemplos de países que hayan presentado saltos de productividad en algunos sectores y no hubieran utilizado políticas de incentivos sectoriales.

“Hay que tener la industria en el centro de la estrategia para crecer de forma más consistente y sustentable, pues es fuente principal del progreso técnico, de innovación y productividad.”

Hay que tener la industria en el centro de la estrategia para crecer de manera más consistente y sustentable, pues es fuente principal del progreso técnico, de innovación y productividad.

Una explícita política de desarrollo productivo no se limita a una lista de políticas específicas como subsidios, beneficios fiscales, líneas de crédito y fondos de inversión, preferencia a empresas nacionales, internacionalización de nuestras empresas, entre otras. Va mucho más allá, es fundamental una ‘isonomía competitiva, infraestructura adecuada, buena calidad de educación y la movilización de los instrumentos utilizados por nuestros competidores’ para apoyar los diferentes sectores productivos con una base exportadora diversificada e innovadora. Todo lo anterior combinado con un fuerte ambiente de colaboración entre el sector público y privado para una inserción internacional más eficiente con la integración de cadenas regionales y locales.

*Consultor privado
fbarnier@gmail.com