RESPONSABILIDAD SOCIAL Y POLÍTICAS INCLUSIVAS EN LA INSDUSTRIA MARÍTIMA-PORTUARIA

Héctor Vinicio Mella

E&M
International Consulting S.R.L.

E&M International realiza sus acciones de responsabilidad social a través de nuestra Fundación Tito Mella.

Uno de sus programas principales en materia de capacitación marítima y portuaria ha sido la puesta en marcha de la Primera maestría de Derecho Marítimo, la cual viene ejecutando con la colaboración con la Universidad Apec, siendo este programa uno de sus logros más importantes en República Dominicana, mediante el cual se capacitan jueces y funcionarios de la autoridad marítima y portuaria.

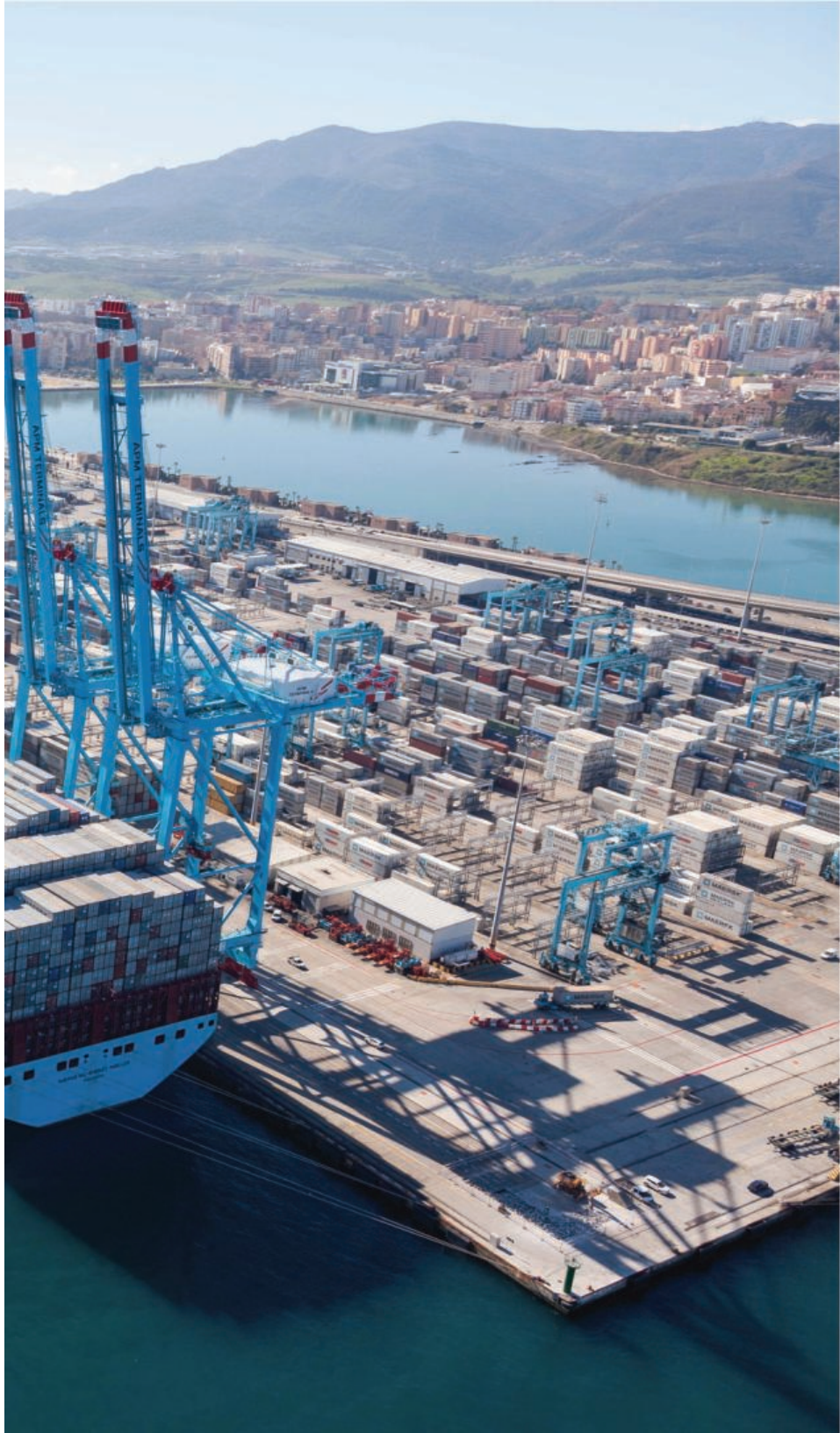
En colaboración con la CIP/OEA y Piedroba Consulting ofrecimos el primer entrenamiento en temas sobre dragado portuario; esto como un ejemplo de la colaboración horizontal que se puede realizar a través de la Secretaría de la CIP/OEA.

De igual manera, contamos con un acuerdo de colaboración con la Autoridad Nacional de Asuntos Marítimos (ANAMAR), para la formación y capacitación a todos los niveles en los temas vinculados al comercio marítimo, puertos y asuntos de derecho del mar.

Asimismo, nuestra oficina tiene una amplia experiencia en la redacción de proyectos de ley vinculados al sector marítimo y portuario, es además ampliamente conocida, habiendo sido nombrados para la redacción de la ley que Sanciona el Polizonaje en República Dominicana, anteproyecto de ley de puertos, administración y autoridad marítima, siendo los proyectos de ley más recientes, el del **Código Marítimo Dominicano** y el de **Eficiencia Energética y Uso Racional de Energía.**

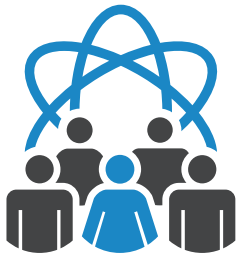
Los avances en la gestión portuaria a través de la **privatización, el uso de la tecnología, la globalización, los requerimientos de protección al medio ambiente**, la interacción del puerto con su entorno comunitario precisa la incorporación de políticas y estrategias que manifiesten su responsabilidad social en el cumplimiento de sus objetivos.

Los puertos requieren que sus operaciones sean rentables, y no pueden estar al margen de su comunidad.



La responsabilidad social empresarial como es sabido se refiere, a que las empresas, sean públicas o privadas, deben armonizar sus actividades de producción y rentabilidad con los derechos humanos, laborales, integridad moral y justicia, la equidad de género y la protección del medio ambiente.

La responsabilidad social de las empresas viene dada por las iniciativas voluntarias de éstas, más allá de sus obligaciones legales, para lograr objetivos sociales y ambientales en su actividad cotidiana. Además de que precisamente, la responsabilidad social comienza cuando termina la ley desde el punto de vista de las normas morales.



En tal virtud, el desarrollo portuario debe ir a la par con el crecimiento del país y su entorno comunitario, de lo contrario el desbalance que esta situación generaría podría provocar crisis sociales que de manera definitiva afectan la rentabilidad de los puertos.

Un ejemplo claro, lo podemos ver cuando la comunidad cercana al puerto se siente afectada y realiza huelgas que impiden la entrada de vehículos a los puertos o realizan manifestaciones que obligan suspender las operaciones portuarias. Por lo tanto, en mi humilde entender, considero de suma importancia que **se establezcan políticas de RSC en las empresas marítimas y portuarias del hemisferio.**

Al establecer estas políticas de RSC las empresas marítimas y portuarias podrían guiarse de los diez principios del Pacto Global de las Naciones Unidas que resumen las líneas de acción que han de desarrollarse. Estos principios son en materia de derechos humanos, derechos laborales, medio ambiente y anti-corrupción, que se derivan de las siguientes declaraciones:

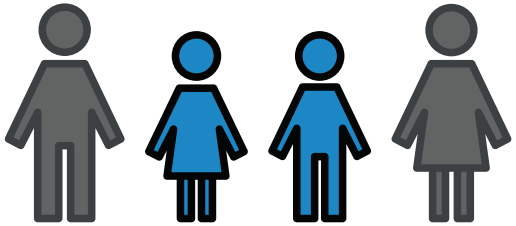
- La Declaración Universal de los Derechos Humanos.
- La Declaración de la Organización Internacional del Trabajo relativa a los Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo.
- La Declaración de Río sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo.
- La Convención de las Naciones Unidas contra la Corrupción.

Estos principios son:

Derechos humanos

Principio 1: Las empresas deben apoyar y respetar la protección de los derechos humanos fundamentales, reconocidos internacionalmente, dentro de su ámbito de influencia.

Principio 2: Las empresas deben asegurarse de no ser cómplices en la vulneración de los derechos humanos.



Derechos laborales

Principio 3: Las empresas deben apoyar la libertad de asociación y el reconocimiento efectivo del derecho a la negociación colectiva.

Principio 4: Las empresas deben apoyar la eliminación de toda forma de trabajo forzoso o realizado bajo coacción.
Principio 5: Las empresas deben apoyar la erradicación del trabajo infantil.

Principio 6: Las empresas deben apoyar la abolición de las practicas de discriminación en el empleo y la ocupación.

Medio ambiente

Principio 7: Las empresas deberán mantener un enfoque preventivo que favorezca el medio ambiente.

Principio 8: Las empresas deben fomentar las iniciativas que promuevan una mayor responsabilidad ambiental.

Principio 9: Las empresas deben favorecer el desarrollo y la difusión de las tecnologías respetuosas con el medio ambiente.

Lucha contra la corrupción

Principio 10: Las empresas deben trabajar contra la corrupción en todas sus formas, incluidas extorsión y soborno.

Existen asimismo, otras iniciativas internacionales de la Unión Europea, países como la India, España y Panamá con ejemplos legislativos interesantes que nos proveen buenas pautas a seguir.

En el caso de la República Dominicana, contamos en nuestro sistema portuario con 13 puertos habilitados, de los cuales seis (6) están bajo la administración y operación directa del Estado, a través de la Autoridad Portuaria Dominicana; cinco (5) operan bajo la modalidad de concesión y dos (2) de carácter privado.

PUERTO DE MANZANILLO
PUERTO DE MAIMÓN
PUERTO DE PUERTO PLATA
PUERTO DE SAMANÁ
CAUCEDO
PUERTO DE LA ROMANA
PUERTO DE AZUA
PUERTO DE S. PEDRO DE M.
PUERTO DE BOCA CHICA
PUERTO DE SANTO DOMINGO
PUERTO DE BARAHONA
PUERTO DE HAINA
PUERTO DE CABO ROJO

Podemos decir que las empresas que operan los puertos, bien sea bajo la modalidad de concesión o como puertos privados cuentan con programas de RSC, pues entienden que los mismos son partes esenciales del desarrollo de la actividad marítima y portuaria, y como ejemplos de buenas prácticas podemos citar los siguientes puertos:

Puerto Multimodal de Caucedo

Este puerto privado que también es zona franca está localizado en Punta Caucedo, República Dominicana, a 25 kilómetros de la ciudad de Santo Domingo.

Nace con el objetivo de unir las alternativas de transporte terrestre, aéreo y marítimo y de esa manera proyectar a la República Dominicana como un gran competidor en los mercados internacionales y un modelo de desarrollo nacional y regional.

Según informe de la CEPAL, el puerto Multimodal Caucedo se coloca en el número 11 de todo el continente en materia de movimiento de carga, con un crecimiento particular de 34.53% al pasar de 918,542 TEUS en el 2016 a 1,235,801 TEU en 2017.

Este puerto cuenta con un programa de RSC para alinear sus objetivos con las iniciativas medioambientales, sociales y la buena gobernanza.

Su enfoque se basa en un modelo conocido como “Cuatro Cuadrantes”, dentro de los cuales se identificaron lo siguientes:

•Comunidad: Construir comunidades a través de inversión sostenibles.

• Medio Ambiente: Reducir nuestro impacto sobre el medio ambiente a través de la innovación, las nuevas tecnologías y el cambio de comportamiento.

•Seguridad Industrial: Construir un ambiente de trabajo inclusivo, solidario y seguro donde se desarrolle el progreso de nuestra gente y crea una cultura de la diversidad y el bienestar.

•Mercado: Ser reconocido como un líder en el sector con responsabilidad corporativa y la gobernanza, el liderazgo y la innovación.

•El puerto tiene programas educativos que contribuyen, a la reducción de la deserción estudiantil, a una reducción apreciable de la delincuencia y consecuentemente a mejorar sus condiciones de vida.

Publicación Diario Libre del 25 de junio de 2018. Sección Económica.
Ver: www.Cepal.org

En cuanto al enfoque sobre la sostenibilidad se basa en el modelo “Nuestro Mundo, Nuestro Futuro”, el cual se compromete a:

Minimizar el impacto medioambiental a través del buen manejo de los recursos naturales y sus emisiones.

Por ejemplo, esta es la construcción de unos paneles solares en su parque logístico para reducir las emisiones de carbono.

- Invertir en el capital humano, aceptando la diversidad, fomentando el desarrollo personal y proporcionando las herramientas necesarias para impulsar el cambio.

- Garantizar la seguridad de los usuarios del puerto bajo el esquema de cero daños en el trabajo.

- Construir una sociedad vibrante, segura y flexible a través de la inversión estratégica en los asuntos que afectan a las personas y nuestra industria.

Puerto de Río Haina

Es un puerto concesionado, operado por la empresa Haina International Terminal y está ubicado en la desembocadura del río Haina, al oeste del poblado de Haina, en el municipio de Santo Domingo Oeste. Está conformado por dos terminales, ubicadas a ambos lados del río, denominadas: Haina Oriental y Haina Occidental.

El arriba citado informe de la Cepal señala que fue el segundo puerto de mayor crecimiento en República Dominicana para el país con un índice de 9.93% al pasar de 444,755 TEU en el 2016 a 488,963 TEU en 2017, lo que le coloca como el puerto número 28 entre más de 120 puertos evaluados en el informe de la CEPAL.

Su programa de RSC ejecuta el siguiente plan de acción:

COMUNIDAD & CORREDOR LOGÍSTICO DE HAINA (AVENIDA TITO MELLA):

1.Remozamiento de las condiciones actuales e incorporación de mejoras de las áreas expuestas en todo el Corredor Logístico de Haina (isletas, aceras, entradas a patios y almacenes, letrerías, carreteras, etc.). Recogida de basura en las áreas de acceso al puerto y la comunidad vecina al puerto. Regulación del tránsito.

2.Lleva a cabo proyectos de acción social en favor de la comunidad: Escuelas, parroquia, Hogar de Ancianos, Manresa Loyola (Sacerdotes en retiro).

3.Realiza actividades de integración con la comunidad (dia de las madres, padres, back to school, apoyo a equipos deportivos, entre otros).

4.Limpieza de costas. Día Mundial de la Limpieza de Costas.

5.Actividades de Reforestación. Zona perimetral de Haina y San Cristóbal.

6.Charlas para Adolescentes hijos de empleados. Prevención de uso ilícito de drogas.

7.Veranito HIT: Charla para niños y pre-adolescentes de fortalecimiento en la interacción social en temas vinculados al mar y los puertos.

8.Jornada Educativa de inserción laboral. Orientar a bachilleres de ultimo año en las mejores prácticas para el éxito en la búsqueda de su primer trabajo.

Algunas de las actividades realizadas

En realidad, la RSC es mucho más que todo lo anteriormente expuesto. Las empresas pueden tener programas para mejorar su entorno o en apoyo a las comunidades que les rodean; sin embargo, si estos programas no se encuentran insertos dentro su planificación estratégica, el crecimiento portuario podría verse afectado por esta debilidad.

Nadie duda de que las operaciones portuarias, más que muchas otras actividades económicas tienen un fuerte impacto ambiental, social y económico; por lo tanto, incluir en la planificación estratégica de las autoridades y empresas portuarias aspectos de desarrollo sostenible es básico, debido a las ventajas que representan para el sector.

Como se ha dicho tantas veces, RSC no se trata de un tema de relaciones públicas, es desarrollo sostenible.

Desde la perspectiva portuaria, el establecimiento de políticas sostenibles e inclusivas que incorporen la RSC le otorgan apoyo y soporte al sector, no se puede crecer en detrimento de otros, y sin que todos estemos bien.

El desarrollo de políticas, como, por ejemplo, el que, durante un proceso de licitación de servicios o instalaciones portuarias, sean preferidas las empresas con planes de RSC es un buen ejemplo de buenas prácticas a seguir.

E&M

International Consulting S.R.L.

www.emintco.com
info@emintco.com