

JEP y plan

El último mes de la realidad política colombiana se ha desenvuelto en el campo de lo insólito. Iniciando una secuencia, el Presidente decidió objetar unos artículos de la ley que creó la Justicia Especial par la Paz (JEP). Se desencadenó una de las discusiones más inútiles que hemos tenido en Colombia y que tan solo refleja el clima de enfrentamiento en el cual se toma partido, no en función de lo que se discute, sino en razón del odio o amor que se tenga con quien propone la idea.

Me rehusó a creer que la mitad del país - y del Congreso - esté buscando fórmulas para evitar la extradición de grandes capos del



CARLOS RONDEROS

Consultor en Comercio y Negocios Internacionales
cronderos@gmail.com

narcotráfico; salvo, claro está, por las acciones de algunos de estos capos que estuviesen conexas con el accionar político/militar de los alzados en armas. Para quienes no somos expertos en la interpretación de leyes, la discusión se asemeja más a aquella sobre el sexo de los ángeles, que a una sobre los verdaderos problemas que aquejan al país. Que si la posible interpretación de un artículo permitiría en una

eventualidad que los capos de la droga evadan la justicia de los EE.UU.; que no, que eso no es cierto. Todo como si el futuro del enorme crecimiento de droga y capos en Colombia dependiera de ello. No, en Colombia los capos existen y debería ser labor de autoridades y de la justicia llevarlos a que cesen de delinquir y si han delinquirado en otro país exista cooperación judicial y extradición. Desafortunadamente, eso no es así, y no creo que el los dos artículos que tienen al país en vilo tengan nada que ver.

LA SOLA IDEA DE PLANES DE DESARROLLO CADA CUATRO AÑOS ES ABSURDA POR EL TAN CORTO PLAZO

Desafortunadamente buscamos chivos expiatorios para no afrontar los verdaderos problemas que nos aquejan. La carencia de un sistema de justicia coherente, las crecientes cifras de pobreza, la inseguridad, que son los temas que preocupan a los colombianos, no están ni en la agenda del gobierno ni en la del Congreso, como pudo verse claramente en la aprobación de la otra cámara del pomposo Plan Nacional de Desarrollo.

Mientras los senadores se liaban en una batalla campal de gritos acusaciones y recusaciones, en la *Cámara de Representante*, como bien lo señaló **Guillermo Perry** en una columna, se sucedía un Bazar del oportunismo, los favores, irresponsabilidad y el caos. Todavía no conocemos el alcance de los 300 y más artículos que componen el Plan que tiene de todos menos de plan, pero los medios han recogido algunos de los más polémicos. Que imponer aranceles exorbitantes a los textiles que son tan absurdo que ni siquiera le gustaron a la *Andi*, entidad que ha sido bastante proteccionista; que incluir otras normas fiscales; que resolver la crisis de la energía en la costa; y quién sabe cuántas cosas más forman parte de este despropósito que, al igual que lo que sucedió en la cámara alta, no busca resolver los grandes problemas que aquejan a lo colombianos. Parecería que se trata por parte del gobierno de armar una colcha de retazos de sus pendientes y por parte de los honorables, devolver favores.

La sola idea de planes de desarrollo cada cuatro años es absurda porque ninguna política económica se puede planear a tan corto plazo. ¿Para qué tenemos este ejercicio? Para poder enmendar los errores y cambiar la naturaleza de la mermelada. Ya no aprobación de proyectos por puestos, sino aprobación de proyectos por artículos. Me quedo con la primera.

Ahora que se conmemoran 100 años del natalicio del líder conservador **Álvaro Gómez**, en el país deberíamos buscar un Acuerdo Sobre Lo Fundamental, y para saber qué es lo fundamental no necesitamos grandes discusiones.

Contaminación ambiental y crisis



SERGIO CLAVIJO
Director de Anif
anif@anif.com

El problema de alta contaminación ambiental ya no se limita a Bogotá y Medellín, sino que se ha extendido de forma preocupante a ciudades intermedias como Pereira o Bucaramanga. Las emergencias de deterioro respiratorio han requerido decretar horarios extendidos de inmovilización de vehículos tanto privados como de carga y cubriendo los fines de semana. La calidad del aire en Bogotá ahora registra varias zonas en la franja 50-100 de contaminación moderada y por lo menos 3 zonas de contaminación alta.

El problema con estas medidas que tienen efectos de poco calado sobre el alivio al problema estructural de la contaminación, pues la principal fuente contaminante resulta de los propios vehículos de carga y de transporte público a diésel. Además, los pico-placa extendidos generan grandes perturbaciones económicas, afectando de forma negativa y pronunciada las actividades del comercio y de toda la cadena de la construcción.

El problema con estas medidas que tienen efectos de poco calado sobre el alivio al problema estructural de la contaminación, pues la principal fuente contaminante resulta de los propios vehículos de carga y de transporte público a diésel. Además, los pico-placa extendidos generan grandes perturbaciones económicas, afectando de forma negativa y pronunciada las actividades del comercio y de toda la cadena de la construcción.

Especialmente en Bogotá, los diagnósticos ambientales daban a entender que la solución radicaba en combatir la movilización de los carros privados y así inducir a que esa población pasara a movilizarse en bicicleta. Ese fue "el mantra" de la primera alcaldía de Peñalosa (1998-2000). Pero ahora resulta que las fuentes de principal contaminación no están allí en el sector privado, sino en el transporte público. Además, muchos jóvenes han optado por movilizarse en bicicleta o las novedosas patinetas eléctricas, siendo ellos los principales afectados en sus pulmones con la contaminación que genera el SITP a diésel.

Esta problemática tiene diversas aristas y su solución requiere actuar en muchos frentes simultáneamente. Tal vez el más urgente tiene que ver con el desafío que tienen las grandes ciudades a la hora de poner a funcionar de forma eficiente el sistema polivivo para evitar la circulación de vehículos contaminantes.

Este desafío es notorio en los buses "provisionales", donde debe haber algún entuerto jurídico que les permite circular tras largos años de haber cumplido su límite de vida útil. ¿Herencia de alcaldías corruptas?

Relacionado con este problema, se viene presentando una migración desde las grandes ciudades hacia las intermedias de esos buses-camiones obsoletos y contaminantes. De allí que no deba sorprendernos que se eleve la contaminación también en esas ciudades intermedias.

Otro gran desafío ha tenido que ver con la propia calidad del diésel que provee *Ecopetrol*. Si bien se han hecho algunos progresos al lograr disminuir las cargas de residuos de casi 4.500 partículas por millón de azufre (ppm) a unas 50 partículas, estas todavía superan las normas internacionales.

En la norma europea la cifra ya es inferior a las 15 ppm, mientras que en Bogotá rondan las 15-50 ppm (incluso requiriendo un diésel aún más limpio por cuestiones de los 2.300 mts. de altura). Además, *Ecopetrol* ya debería estar facilitando diésel de alta calidad a toda Colombia y no solo a Bogotá. Debe tenerse en mente que los expertos insisten en que no basta con diésel de buena calidad, sino que esto debe acompañarse de motores modernos que lo puedan aprovechar. De poco-nada sirve mejorar la calidad del diésel si el parque de carga y de pasajeros

Experiencia del consumidor



IGNACIO IGLESIAS LOZANO

CEO Havas Colombia & Central Latam
ignacio.iglesias@havas.com

Hasta hace muy poco todas las estrategias de comunicación ponían la marca en el centro del mensaje, que era unidireccional marca-consumidor. Poco importaba lo que le pudiera interesar al receptor del mismo. Desde nuestra atalaya de expertos en comunicar, nos limitábamos a enumerar las bondades del producto y la satisfacción que "supuestamente" iba a proporcionar a nuestros consumidores, presentes y potenciales.

A medida que surgieron las plataformas digitales y su capacidad para retroalimentar, compartir, incluso definir lo que pudiera interesar a las personas, se comenzó a virar la manera de pensar y se colocó en el centro al consumidor. Se crearon autopistas de doble vía. Era un riesgo evidente salir al mercado ignorando lo que nuestra audiencia pudiera demandar en cada momento y las mencionadas plataformas son el punto de encuentro.

Sin embargo, ya no basta con colocar al consumidor como eje de nuestras campañas. De nuevo, hay que seguir dando pasos: lo que realmente hay que tener en cuenta es la experiencia que va a tener nuestro consumidor con el producto/servicio que se le ofrece. Lo que los gringos llaman "consumer experience"... y esta experiencia comienza con la comunicación, evidentemente.

Sin duda alguna, si pensamos las razones que explican el éxito de compañías como *Amazon*,

Netflix, *Apple*..., podemos decir que es por el continuo análisis de cómo viven sus usuarios la experiencia que ellos ofrecen.

Conocen cada vez con más detalle cada una de las motivaciones, gustos y razones que impactan en cada uno de sus consumidores que optan por su plataforma/producto. A partir de ahí, la tecnología, la inteligencia artificial, los modelos predictivos actúan y hacen que prácticamente estén llegando a una comunicación y propuesta "cuasi personalizada". Muchos tenemos la sensación de que lo que nos ofrecen es algo específicamente pensado para nosotros. Incluso son capaces de crear nuevas fuentes de negocio (publicidad, data sharing, web services...).

En *Havas* esta experiencia óptima del consumidor es lo que denominamos *Meaningful Experience* y es la base de nuestro racional estratégico. No basta con ofrecer un buen producto, a través de un contenido adecuado, en el momento preciso, dirigido a la persona/as a las que quiero "conquistar" y con un formato más nativo que intrusivo. Además de todo lo anterior y cuando ya el receptor está listo para seguirnos, tenemos que asegurarnos que su experiencia sea acorde con lo transmitido. Con lo que sabemos de ellos, es más que posible.

No es intuición; es analítica llevada al extremo, con dosis relevantes y fundamentales de emoción (engagement), en to-

dos los mensajes que transmitimos y que también deben "tocar la fibra" de los destinatarios de los mismo. Aprovechemos el mensaje para transmitir valores que trasciendan lo funcional, el hedonismo o el placer inmediato y momentáneo. Está en nuestras manos.

Es por todo ello que las empresas citadas anteriormente, entre otras que nos podrían venir a la cabeza, ocupan los puestos más destacados en nuestro *Meaningful Brand Index*. Pero ojo, también encontramos otras como *Adidas*, *Mercedes Benz*, *Natura*... Han sabido reinventarse y a ojos de los consumidores son marcas significativas.

Para muchos increíbles, todo este racional es hueco, al no haber una relación directa entre las ventas y el mencionado índice. ¡Qué confundidos están! Las personas que participan en el estudio (más de 400.000 en más de 30 mercados), consideran casi un 40% más a la hora de la compra, los productos "relevantes" y están dispuestos a pagar mucho más (casi el doble), por ellos.

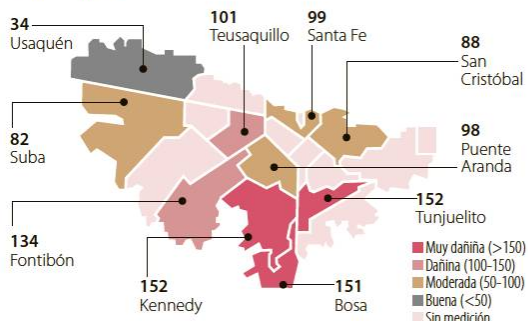
¿Esto no nos hace pensar que tenemos que cambiar nuestra manera de comunicar? La cabeza de los *CExMO* (Chief Experiential Marketing Officer), está que bulle, y, con razón.

Nuestra obligación es ayudar a los mencionados *CExMO* en este recorrido y que sus marcas trasciendan, en todos los sentidos, para mayor felicidad de todos.

respiratoria

ÍNDICE DE CALIDAD DEL AIRE EN BOGOTÁ POR LOCALIDAD

Puntaje entre 0-300



Fuente: cálculos Anif con base en The World Air Quality Project. Consultado el 14 de marzo de 2019

Gráfico: LR-GR

promedia más de 15 años de antigüedad.

Para complicar las cosas, ahora está el debate técnico de si elevar el componente de biocombustibles del 10% al 12% en la mezcla (según Resolución 40174 del Ministerio de Minas y Energía de febrero de 2019) agravará el problema de contaminación por cuenta de la pérdida en la eficiencia de la combustión.

Decíamos recientemente que Colombia debería aprovechar su ingreso a la Oede para avanzar más rápidamente en su compro-

miso de modernización del parque automotor de servicio público y de carga a través de abolir el programa de chatarrización de vehículos de transporte público (ver Comentario Económico del Día 13 de febrero de 2019).

En 2003 se intentó mejorar el sistema de transporte de carga a través de: i) renovar la envejecida flota de vehículos, para así reducir las emisiones de partículas contaminantes y abaratar sus elevados costos operacionales; y ii) limitar la creciente sobreoferta de tractocamiones, en ocasio-

nes asociada a estructuras de narcotraficantes. Sin embargo, estas medidas no tuvieron el efecto esperado.

De una parte, la corrupción se apoderó de los procesos de chatarrización (ver Comentario Económico del Día 18 de octubre de 2016), los cuales incluían falsificación de matrículas y falsos reportes de pérdida total del automotor. De otra parte, se generó una sobreoferta de camiones obsoletos. Se ha estimado que tan solo salieron de circulación unos 34.000 camiones frente a la meta de 95.000 que se habían trazado durante el periodo 2005-2018.

Estados Unidos y la Oede le han recordado a Colombia la fecha límite para migrar a un esquema que supere este caos de la chatarrización es a mediados de 2019, tras obtener su extensión respecto de diciembre de 2018. Ojalá el nuevo esquema de renovación de la flota de carga (recientemente presentado por Mintransporte y que se implementará en el segundo semestre de 2019) solucione los cuellos de botella del sistema anterior, pues de lo contrario continuaremos ahogados en gases contaminantes y con un deterioro público de salud a nivel nacional (ver gráfico adjunto).



CONSEJOS PARA LÍDERES

MAURICIO RODRÍGUEZ

@liderazgomr

Amo las limitaciones porque son la fuente de mi inspiración.

Susan Sontag

Otra oportunidad desaprovechada

En 1999, la Organización Mundial del Comercio (OMC) estaba en sus mejores años. El comercio mundial crecía a ritmos acelerados y las multinacionales, con su lobby activo, abrían nuevos mercados para sus productos y servicios en países que mantenían una política proteccionista.

El excesivo ritmo de crecimiento del comercio mundial generó rechazo en los grupos activistas. ¿Cómo olvidar la contracumbre realizada en contra de la OMC en Seattle en 1999!, en la cual miles de personas convocadas por sindicatos, organizaciones comunistas, ecologistas y anarquistas hicieron fracasar la llamada Ronda del Milenio. Sin embargo, estas manifestaciones no disminuyeron el ritmo de la globalización y el comercio mundial siguió creciendo a tasas del 12% hasta 2008.

A partir de 2008, las realidades del comercio mundial cambiaron drásticamente y este último dejó de crecer. China, el país cuyas exportaciones seguían creciendo, tomó las riendas para tratar sacar a la OMC de su mal momento en el escenario mundial. Atascada desde años en la Ronda de Doha y cuestionada por muchos de sus miembros, la OMC enfrenta ahora los embates del presidente Trump en su frontal asalto al multilateralismo. En el presente, su crisis es tan grave que podría llevarla a desaparecer, generando una amenaza para el libre comercio mundial.

Como ha sido descrito por *The Economist*, el mundo está hoy expuesto a un proceso de Slowbalization, no solo por la guerra comercial entre Estados Unidos y China, sino por el aumento en los precios del transporte y de la participación de los servicios locales en la canasta global y, por la reciente limitación regulatoria a la inversión extranjera en Estados Unidos y Europa.

La mala hora de la globalización dificulta sobre manera el desarrollo de los países que, como Colombia, no tuvieron una estrategia contundente para aprovechar los mercados de países con alto poder adquisitivo para construir una infraestructura productiva y aumentar su competitividad. Así como muchos criticaron en su momento el desperdicio de la bonanza cafetera, hoy tenemos que reconocer que la tibia en la política pública de desarrollo no permitió aprovechar la apertura de los mercados internacionales para posicionar nuestro aparato productivo.

HOY TENEMOS QUE RECONOCER LA TIBIEZA EN LA POLÍTICA PÚBLICA DE DESARROLLO

Si tuviésemos que encontrar un culpable a nuestra falta de oportunidad para aprovechar las oportunidades de desarrollo que nos presenta el entorno global, tendríamos que mirar hacia nuestro sistema político. La visión garantista de nuestras instituciones y en especial de nuestras cortes, el enfoque asistencialista de gran parte de nuestros dirigentes y la falta de consenso para impulsar la economía con la ayuda del sector empresarial hacen que periódicamente nos lamentemos de las oportunidades perdidas, mientras vemos como se desarrollan otras regiones del planeta llevando bienestar a su población.

Desgraciadamente no parece vislumbrarse un cambio en la factibilidad de que un líder visionario implemente en el país una estrategia contundente para lograr que logremos niveles de desarrollo satisfactorios. Mientras nuestro régimen político no le dé al ejecutivo suficiente margen de maniobra, por la intromisión de un poder judicial que responde parcialmente por sus conceptos y los intereses personales que permean el poder legislativo, seguiremos lamentándonos por no aprovechar las oportunidades que se nos presentan.

Pension: humana y sostenible



LUIS FELIPE GÓMEZ RESTREPO

Rector U. Javeriana de Cali
restrepo@javerianacali.edu.co

El Plan de Desarrollo adelantó un gran debate nacional, que ha sido pospuesto por el gobierno para el año próximo: las pensiones. En efecto, artículos como el 84 que no fue

avalado finalmente por el gobierno, permitía el traslado de régimen pensional a aquellas mujeres mayores de 50 años y hombres de 52 que no habían sido informados adecuadamente sobre sus ingresos al momento de la jubilación. Para ellos habría una ventana de oportunidad de cuatro meses para cambiarse de régimen pensional.

Muchos colombianos de a pie estaban felices con la iniciativa parlamentaria incluida en el Plan de Desarrollo, pues cuando se cambiaron de sistema privado no se les informó con claridad lo que iba a pasar con ellos en el futuro. Ahora ven la magra pensión que recibirán y desean regresar donde tenían mayores ventajas. Inmediatamente, los fondos de pensiones salieron a defender los \$20 billones que saldrían de sus arcas y los fiscalistas señalaron que las pensiones saldrían muy costosas a Colpensiones y tendrían que aumentar los subsidios en \$50 billones. Pusieron el grito en el cielo y el Gobierno abortó la micro reforma que le habían colgado al Plan de Desarrollo.

Otro artículo en controversia es el 117, que propone acabar las devoluciones de pensiones a las personas que ahorraron gran parte de su vida pero que no alcanzaron a cumplir los requisitos de edad y semanas de cotización. El artículo señala que las personas tienen 10 días hábiles para pedir la devolución de su dinero ahorrado o de lo contrario va a los Beps, Beneficios Económicos Periódicos que tiene Colpensiones. Los Beps le dan un subsidio a la persona igual al 20% de la suma que ahorre mensualmente.

El debate pensional es álgido, no solo en Colombia sino en el mundo. Según el Índice Mundial de Pensiones de Mercer de Melbourne (MMPGI) Colombia tiene 62,6 puntos de 100 posibles, lo que la ubica como un país nivel C+, en la misma condición que Alemania; es decir, requiere reformas, tiene significativos riesgos y deficiencias, pero avanza lentamente hacia la sostenibilidad. El mayor puntaje lo obtiene porque tiene los Beps y el programa Colombia Mayor, dos estrategias que reducen la inequidad. Pero nuestra gran debilidad es tener dos sistemas de pensiones paralelos, mutuamente excluyentes, que generan una competencia que no es realmente sana, como lo muestran los debates que acabamos de presentar. Chile es el mejor posicionado de la región, y están en posición inferior, México, Argentina e incluso Brasil que tiene evaluación cerca al promedio. Los mejor posicionados, Holan-

da, Dinamarca, Finlandia, Suiza y Noruega, tienen pensiones con cobertura plena en un promedio de edad de 65 años, que combinan la contribución pública, la de fondos privados, la de las empresas y la del empleado. Es decir, todos ponen.

Mercer señala que un Sistema Pensional de Clase Mundial es un sistema que garantiza cobertura y en el que toda la fuerza laboral ahora según sus capacidades para el futuro. Contratistas, trabajadores por cuenta propia y cualquier persona con ingresos. No hay un sistema perfecto, pero las mejores prácticas combinan edad, complementariedad en el ahorro y generación de ingresos para el futuro. Al final importa tanto la suficiencia de recursos para todos como la sostenibilidad. Un sistema muy generoso no es sostenible económicamente y un sistema sostenible que no permite la sobrevivencia digna, no es humanamente aceptable.

El Gobierno ha dicho que novaría la edad de jubilación, creemos que es un error populista y que debería entrar al debate sin mayores restricciones. Pensemos un sistema equitativo por niveles, con una cobertura total que complemente el aporte público con el privado, pero que no sean rivales. Colombia puede y debe dar señales de defensa de la dignidad de las personas en los momentos de fragilidad de la vida: en los primeros años y en los últimos. En el campo de pensiones, es la vejez la que está en juego.