

La reforma que no fue



JUAN ALBERTO LONDOÑO MARTÍNEZ
Ex viceministro de Hacienda

Cuando desde el *Ministerio de Hacienda* radicamos el 15 de abril una reforma tributaria pos pandemia, en mi calidad de Viceministro del momento, y sin comprometer la opinión de los demás,

considero que no fuimos conscientes de la realidad, que por más dura que sea es clara; en Colombia la solidaridad no existe. Fuimos acusados de ser indolentes y de incendiar el país por buscar los recursos para atender a quienes requieren apoyo por parte del Estado. Y si algo no entendimos, es la imposibilidad de tomar decisiones de fondo, en época electoral, “un año antes de elecciones”. La reforma se retiró.

Los voceros del Comité del Puro, que meses antes ya lo tenían convocado, alegaron que la reforma generaría encarecimiento en los precios de los alimentos, que la llamada clase media se vería afectada y que los pobres serían más pobres y con eso consiguieron una excusa para incendiar el país.

Han transcurrido casi dos meses desde que iniciaron las protestas y el descontento se apoderó de nuestro imaginario, los productos de la canasta familiar están disparados, se ha visto de-

bastecimiento en muchas ciudades, empresas tuvieron que cesar sus actividades, el puerto de Buenaventura colapsó, los exportadores incumplen sus obligaciones, tal situación no se había visto ni en los días de máximo confinamiento. Esto sin contar con que estamos pasando por el peor momento de la pandemia a causa de las manifestaciones. Los costos para nuestra economía son incalculables.

La reforma retirada tenía cuatro objetivos fundamentales: El primero, consistía en disminuir la desigualdad en nuestra sociedad mejorando nuestro coeficiente Gini nueve veces el promedio de los últimos 10 años, buscando reducir la pobreza extrema en 7,2 puntos porcentuales y la pobreza en 3,2 puntos. El segundo, mantener los programas sociales que se crearon para proteger a los más vulnerables, el tercero, pagar la deuda en que incurrimos todos los colombianos a raíz de la pandemia y el cuarto, establecer impuestos verdes por la preocupación que genera el medio ambiente.

Se pretendía que 40% de la población, es decir 20 millones de personas, no pagara el IVA. Se buscaba de forma anticipada entregarle en dinero a los beneficiarios, ese valor pagado por el impuesto, el cual hoy paga y el que pagaría por los nuevos productos gravados. Los demás colombianos sí debíamos pagar el IVA, los

ricos tendrían que pagar ese terrible impuesto por el jamón serrano, por el atún de aleta azul, porque el atún enlatado ya lo paga, por la carne Angus o demás productos esenciales en su canasta familiar.

Proponíamos que el 10% más rico, ógase bien que cinco millones de personas en un país de 50 millones, pagáramos impuesto de renta. Hoy solo lo pagamos 2,5 millones. El primer colombiano que hoy paga impuesto de renta se gana \$6 millones mensuales, seis veces más que un salario mínimo, cuando en Colombia el 40% más pobre no se lo gana. En Estados Unidos se empieza a pagar renta con un ingreso cercano a los \$3 millones mensuales, la mitad del nuestro.

Pero cometimos un pecado. Nos metimos con la “clase media”. ¿Cómo una persona que se gana 36 millones al año puede pagar \$100.000 o \$200.000 pesos? ¿Cómo decirle que contribuya para que con sus impuestos incluido el IVA, podamos garantizar la educación gratuita a los más necesitados, darle salud a todos los colombianos, construir carreteras, mantener un ingreso solidario temporal y pagar las pensiones así sean de \$10 millones? Es un pecado.

El discurso populista es lo tocar a la clase media está acabando con nuestro país.

Lea la columna completa en la web



CONSEJOS PARA LÍDERES

MAURICIO RODRÍGUEZ
@liderazgomr

Pocas mentes se desgastan, muchas se oxidan.

Christian Bovee

La tasa de cambio

La tasa de cambio es una de las variables macroeconómicas que menos recibe atención y que menos se debate. A no ser que se dé un gran golpe a la tasa de cambio, los movimientos pequeños, pero permanentes pasan con frecuencia desapercibidos. En general, se tiene la percepción que las devaluaciones son buenas porque estimulan las exportaciones y nos convierte en un país más competitivo, pero ello no necesariamente es cierto.

En las épocas de Decreto 444 de 1967 en que se adoptó la devaluación controlada por el Estado, esta se consideró una política sana que a la vez que estimulaba las exportaciones no tradicionales y protegía a la industria nacional al encarecer las importaciones en pesos. Igualmente se consideraron contraproducentes las revaluaciones del peso que se sucedieron en la década del noventa del siglo pasado y nuevamente a finales de la década pasada, se habló de la “Enfermedad Holandesa” producto de precios altos del petróleo que abarataron el dólar y por ende las importaciones. Así existe la tendencia en medios colombianos a preferir la devaluación a la revaluación.



CARLOS RONDEROS
Consultor en Comercio y Negocios Internacionales
cronderos@gmail.com

La primera falencia de este argumento es que las devaluaciones no han ayudado, ni ayudan a las exportaciones colombianas de manera significativa. Colombia exporta productos cuyos precios se cotizan en los mercados internacionales y por tanto una devaluación no altera la competitividad que se tenga en esos productos. Sin lugar, a dudas cafeteros, floricultores y petroleros recibirán más pesos por cada dólar exportado y disfrutaron de una bonanza, pero ello no incide en el precio del commodity o en la demanda mundial. En algunos productos manufactureros se podría ver un pequeño incremento de competitividad, particularmente si se manufactura con insumos nacionales, lo cual de cara a las cadenas de valor global es más un caso raro.

SI LA DEVALUACIÓN SIGUE A ESTE RITMO, SU EFECTO SOBRE LA ECONOMÍA PUEDE SER NEFASTO

Lo que sí sucede con la devaluación es que encarece las importaciones y la industria que atiende el mercado doméstico tiene la oportunidad de ganar espacios en un mercado cada vez más penetrado por bienes importados. Pero esto es una victoria pírrica si se tiene en cuenta que su mejor posicionamiento en el mercado no es el resultado de aumentos en productividad.

Qué otros efectos tiene la devaluación, y esta pregunta es importante de cara a la fuerte devaluación que ha sufrido el peso, y otras monedas latinoamericanas en la pandemia. Tan solo en 2020 esta devaluación puede llegar a 10%. Un dólar más caro puede tener un impacto doble sobre la inversión extranjera. De un lado pierden valor las empresas colombianas y puede ser una ocasión de mejores oportunidades para compradores internacionales (M&A), pero al mismo tiempo los dólares invertidos en un país con devaluación se va a reflejar en una pérdida de las inversiones de inversionistas extranjeros en dólares cuando presentan sus balances.

Una devaluación refleja una falta de confianza en la moneda local y encarece la deuda externa lo cual en momentos de crisis fiscal puede ser un duro golpe para las finanzas públicas. Igual impacto tiene en medio de la crisis sobre la deuda del sector privado que en el corrido de este año se ha incrementado 10%. Son muchos los efectos de la devaluación, pero solo para mencionar otro, es el posible impacto sobre la inflación.

Se sabe que el comportamiento de la tasa obedece a fuerzas del mercado, pero si la devaluación sigue a este ritmo, su efecto sobre la economía puede ser nefasto.

La nueva infraestructura



SIMÓN GAVIRIA
Exdirector de Planeación Nacional

El lanzamiento del programa 4G de infraestructura vial marcó un hito para el país, los resultados son evidentes. Liderado por Germán Vargas Lleras,

en su momento, era el cuarto programa de inversión privada en infraestructura pública más grande del mundo. Una vez concluido, en kilómetros por cápita de vías principales Colombia superaría el de Alemania. Se acostumbra al sector constructor a trabajar sin anticipo, al bancario a entender de ingeniería, y al público a saber valorar riesgos. Aún con tropiezos de aprendizaje recientes de pandemia, en abril de 2021 el programa iba en 55,93% de ejecución con \$20 billones de inversión adicional prevista este año. Ahora que se piensa en un nuevo programa 5G, hay que liberar a la *Agencia Nacional de Infraestructura* (ANI) del sector transporte y permitirle que revolucione otros sectores.

Lo óptimo sería que cada sector desarrollara capacidades propias en estructuración de Alianzas Público Privadas (APP). Por ejemplo, la *Agencia de Desarrollo Rural* debería estar estructurando las grandes APPs de distritos

de riego, pero después de tantos años no han podido salvar el proyecto del Río Ranchería. La *Agencia Virgilio Barco* debería darle mejor uso al sin número de inmuebles propiedad de la nación, pero los numerosos bienes de la SAE siguen en manos de terceros. Como todo el mundo quiere hacer, nadie hace.

HAY QUE PERMITIRLE A LA ANI QUE REVOLUCIONE OTROS SECTORES

Se necesitan por lo menos 45.000 aulas escolares para la jornada única. El inhumano hacinamiento carcelario requeriría multiplicar por tres los actuales cupos. Para cumplir con estándares *Ocde*, se requieren seis veces más juzgados. La certeza jurídica que ofrece la ANI en proyectos rurales, derrotaría temores de UAF, histórica de títulos e invasión de tierras que ha alejado la inversión del campo. Aunque estuviera la plata, no están los proyectos.

No es mala voluntad, las capacidades de estructuración técnica y financiera son difíciles, el conocimiento de gestión contractual aún más. Por esto, lo que ha logrado la ANI en proyectos de gran envergadura, no fue de la noche a la mañana. No solo los éxitos sino disputas en tribu-

nales de arbitramento, licitaciones fallidas y fracasos en cierres financieros que generaron experticia que quedó interiorizada. Esto en contraste con entidades que dicen estructurar pero que contratan caros consultores externos para lograrlo. Cuando ellos se van, se va el conocimiento.

Ahora que comienza una conversación nacional sobre las obras destinadas para 5G, se nota un nuevo acento multimodal en transporte. Un paquete grande aeroportuario más proyectos fluviales y férreos, le restan al histórico acento carretero. Mientras tanto la próxima generación de las APPs que es en temas inmobiliarios y de transporte urbano no avanza. Plata privada para financiar proyectos de mas de US\$100 millones, pero no los hay.

El éxito de la ANI la debe ubicarla de manera transversal en el sector *Hacienda* o *Planeación* donde pueda estructurar todo tipo de infraestructura, inclusive manejar la gestión contractual y licitatoria de terceros. A falta de recursos hay que ser más innovador para que alcance el presupuesto. La colaboración del capital privado en la creación de bienes públicos puede ayudar mucho. Se está perdiendo la oportunidad por falta de gestión.