

‘Buscamos poner topes para que al actualizar los avalúos no se dispare el predial’

El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, explica los alcances del proyecto. Dice que revisarán la subida de los peajes y el descuento del 50 por ciento del Soat. “Sí habrá concepto fiscal sobre la reforma a la salud”, afirma.

NOELIA CIGÜENZA RIAÑO - SUBEDITORIA DE ECONOMÍA Y NEGOCIOS - @noe_cig



El ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, dijo que no se incumpliría la regla fiscal y que espera que en diciembre comiencen a bajar las tasas de interés. FOTO: MILTON DÍAZ, EL TIEMPO

Ante el aumento desmedido del predial que han denunciado algunos propietarios a los que recientemente se les ha actualizado el avalúo catastral, ejercicio que no se realizaba desde hace 15 o 20 años, cuando debe ser cada cinco, el Gobierno quiso presentar un proyecto de ley para establecer topes máximos. En entrevista con EL TIEMPO, el ministro de Hacienda, Ricardo Bonilla, aclara cuáles son los alcances de la propuesta y, entre otros temas, cuenta cuántas alzas quedan de la gasolina, qué pasará con el ACPM, con el descuento del 50 por ciento del Soat y con la subida de los peajes. Además, revela que sí habrá concepto fiscal de la reforma de la salud.

¿Qué se busca con el proyecto de ley sobre el impuesto predial?

El proyecto no es para incrementar el predial, esto es una potestad de los concejos municipales. Al contrario, lo que se busca es poner topes para que en los lugares en los que se actualice el avalúo no se dispare posteriormente el impuesto, como ya ha ocurrido. Así, el municipio no podría cobrar más allá del 50 por ciento, por ejemplo, en los predios de menos de 135 salarios mínimos; más de 200 por ciento en el caso de entre 350 y 500 salarios; o más allá de 300 por ciento si el avalúo de su predio es superior a 500 salarios. Hoy, como están las cosas, las personas pueden llegar a pagar hasta el 1.000 por ciento.

¿Entonces solo se aplicaría en los lugares que no tengan actualizado su avalúo catastral, es decir, que las grandes ciudades como Bogotá o Medellín casi no se verían afectadas?

Sí, lo que proponemos tiene poco impacto para las grandes ciudades porque ya están actualizadas. Nos referimos a los lugares en los que el avalúo catastral es hoy en día del 10 o del 15 por ciento de su valor comercial, mientras que en Bogotá llega a entre el 60 o el 75 por ciento. No tendría casi impacto, solo de manera excepcional. Por ejemplo, en el caso de que haya un lote construido que no se había identificado.

Póngame un ejemplo concreto de los que sí se verían afectados.

En algunos lugares hay una desactualización de más de 15 años. La meta es que el Igac pueda actualizar el 70 por ciento del catastro multipropósito de aquí al 2026. Por ejemplo, Girardot tiene áreas importantes turísticas de conjuntos residenciales de alta gama que tienen una desactualización grandísima. En El Peñón hay predios que valen comercialmente 4.000 o 5.000 millones de pesos, pero que su avalúo catastral está por el orden de los 300 o los 500 millones de pesos; por ende, pagan un predial menor.

¿La recomendación es que las alcaldías suban el impuesto de una manera gradual?

Buscamos que la actualización no tenga un impacto inmediato en el bolsillo sino que sea gradual. La idea es que los concejos municipales generen ese mecanismo de gradualidad.

Cambiando de tema, con la de noviembre ya se completan 13 alzas al precio de la gasolina. ¿Cuánto más subirá, si

llegará a los 16.000 pesos?

En este momento, estamos definiendo si lo subimos una o dos veces más para poder nivelarlo al precio internacional y ya lo dejemos flotar.

¿De cuánto es el déficit del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (Fepc)?

El hueco es de 100 billones de pesos acumulados entre el 2020 y el 2025. En el 2022, el déficit fue de 37 billones de pesos y para el 2023 teníamos previsto que fuera de 17,8 billones de pesos; sin embargo, vamos a cerrar en 20 billones de pesos debido al aumento del precio internacional del petróleo. Estos son 16 billones de pesos por cuenta del diésel y otros 4 billones de pesos por la gasolina.

¿El recaudo de todos los impuestos que se pusieron en la reforma tributaria ha servido para pagar la deuda de los combustibles?

Nosotros esperábamos recaudar 20 billones de pesos con la tributaria, pero como la brecha de los combustibles es también de 20 billones de pesos, en la práctica el déficit de la gasolina se la comió y eso nos ha impedido hacer otro tipo de gastos sociales, que eran el objetivo de la reforma. Para el 2024, ya cerraríamos la brecha de la gasolina pero se mantendría la del diésel. Esa es la razón por la que queremos concertar un ajuste con los distintos gremios del transporte.

¿Y ya saben cuándo

harían esa primera subida del ACPM?

A la gasolina le faltan una o dos alzas, cuando lleguemos a ese punto, empezaría a subir el diésel pero concertadamente. Lo que nos han dicho hasta ahora los gremios del transporte es que tendrían ciertas dificultades para hacer ajustes de fletes mes a mes, por lo que nos están pidiendo mirar otras fórmulas y en eso estamos.

Los camioneros dijeron que esa eventual subida podría terminar en un paro. ¿Qué le parece esa actitud?

Yo creo que no es un buen mensaje porque el diésel está congelado hace cuatro años, desde antes de la pandemia. La brecha hoy es de 16 billones de pesos, pero si no la corregimos será más grande porque el consumo sigue subiendo. Diariamente es de 12 millones de galones, el doble que hace 10 años: 6,2 millones son de gasolina y casi 5,8 millones de diésel. Como no hemos tocado este último, su consumo está creciendo más, lo que significa que fue un mal y perverso mensaje porque muchos colombianos se pasaron a él y es más contaminante.

Ha pasado casi un año desde que se implementó el alivio del 50 por ciento del Soat para reducir la evasión y la siniestralidad; sin embargo, no hay resultados a la vista. ¿Lo van a mantener?

Vamos a revisar si lo mantenemos o no puesto que esta fue una medida que se esperaba que fuera benéfica; sin

Ya se conocieron los detalles de la resolución para aumentar el precio de los peajes a partir del 1.º de diciembre. ¿No supone un golpe al bolsillo que se den dos incrementos seguidos?

El hueco es cercano a un billón de pesos y lo que estamos mirando con transporte es que no es oportuno subir en diciembre y volver a tener un alza en enero. Lo que estamos pidiendo es una sola subida en enero que recoja lo que viene de atrás y algo de ahora y podamos hacer otra a mediados del año para completar.

¿O sea que en enero el alza podría ser de 13,12 por ciento más una parte de lo que cierre este año la inflación?

Exacto. El año pasado, la inflación cerró en 13,12 por ciento y este año debe terminar en alrededor de 9,7 por ciento, lo que da un total de casi 23 por ciento. La idea es que hagamos un incremento que no sea del 13 por ciento pero tampoco del 23, y después lo completamos.

¿Por qué el Ministerio de Hacienda pidió una asamblea extraordinaria de Ecopetrol, qué cambios podría tener la junta?

Queremos resolver diferentes temas como el reglamento interno, el cual limita muchas situaciones y que por ejemplo pone registros excesivos para ser miembro de junta. En términos de cambios de miembros, es algo por definir. Además, queremos revisar cómo vamos a orientar la empresa hacia el mundo de la energía, no solo del petróleo y del gas. Hay otras fuentes como la eléctrica, la solar, la eólica, el hidrógeno... Este es el futuro, que se debe prever desde ahora. En 10 o 15 años los ingresos de carbón, petróleo y gas se van a ir reduciendo. La pregunta es: ¿cómo hacemos para que Ecopetrol empiece a insertarse en estos mercados? Hoy entra en el mundo de la energía, pero solo en transporte porque es dueño de ISA y ahí tenemos una restricción con la reglamentación de integración vertical.

La inflación lleva siete meses a la baja, pero todavía se ubica en dos dígitos (10,48 por ciento anual en octubre). ¿Piensa que en diciembre se bajarán las tasas de interés?

La discusión que se viene haciendo con el banco central es la de que la inflación no está bajando al ritmo que ellos quieren. Es más lento porque otros países no congelaron el precio de los combustibles. Lo que es claro es que este año terminamos en un dígito y que para el 2024 la previsión es que llegue a entre 4 y 5 por ciento. Nosotros le estamos diciendo que la senda de inflación es clara pues viene bajando. Seguramente en diciembre hay que

revisar el tema tasas y esperamos que la mayoría de la junta del Banco de la República acepte que es el momento de comenzar a bajarlas.

La reforma de la salud sigue avanzando, pero no tiene aval fiscal.

¿Emitirán un concepto, cuánto cuesta realizarla?

Sí, vamos a presentar un concepto este mismo martes, pero no puedo avanzar más. El viernes nos reunimos para revisar las últimas cifras con el Ministerio de Salud y los agentes públicos interesados para definir cómo será.

La Contraloría lanzó una alerta sobre la baja ejecución del Presupuesto General de la Nación de este año. Por ejemplo, el gasto de inversión va en un 54 por ciento a octubre. ¿Puede impactar esta situación a la ya desacelerada economía?

La ejecución no está en un nivel bajo. Al contrario, está por encima de los promedios que se tienen de los primeros años de los últimos seis gobiernos y es comparable con lo que se venía ejecutando en los terceros y cuartos años. Las inversiones se van ejecutando en función de la solicitud de los planes de desarrollo. Los pagos tienden a concentrarse en los dos últimos meses del año. De lo que se trata es de cómo ejecutar los recursos para que las obras no se queden en elefantes blancos.

Sobre el Presupuesto del 2024 también hay alertas puesto que no hay claridad en los 13 billones de pesos que se recaudarían por cuenta de los litigios tributarios de la Dian. ¿Sí cree que van a tener este recaudo?

Es una interpretación. El plan de desarrollo y el presupuesto del 2023 le pusieron recursos adicionales a la Dian para que tenga mayor capacidad tecnológica y que pueda ampliar su planta de personal. El interrogante es: ¿cuál es el impacto marginal en el recaudo? La discusión es realmente para dónde va orientada esa inyección de recursos, si no es para aumentar su capacidad de gestión fiscal. Eso significa identificar dónde están esos contribuyentes y no dejarlos llegar al plano judicial, sino que todo se resuelva en el administrativo. Lo que hoy se llama litigios es realmente que se dejó llegar al plano judicial y lo que tenemos es que mejorar la gestión. Ahí es donde está la discusión y no se trata de recursos transitorios, sino permanentes.

El Comité Autónomo de la Regla Fiscal (Carf) dijo que esto podría ser un riesgo que podría llevar a incumplir la regla fiscal. ¿No hay peligro?

No lo hay.



No vamos a incrementar el predial, potestad de los concejos. Al contrario, se busca poner topes para que si se actualiza el avalúo no se dispare el impuesto, como ya ha ocurrido.

embargo, no tuvo los resultados esperados. A mí me llegó una propuesta que puede ser interesante antes de revisar si la tarifa se mueve o no, y es que los productores ensambladores de motos proponen vender la moto con el Soat ya incluido. Eso puede ser interesante, pero lo vamos a revisar y concertar.

¿Cómo avanza el subsidio de gasolina a los taxistas?

La compensación está, el Ministerio de Transporte la está consolidando. Lo que es claro es que hay más de 300.000 taxistas en Colombia pero a la base solo se han incorporado unos 45.000. Ello significa que hay una serie de problemas distintos, que no tienen los requisitos para acceder al subsidio, es decir, no tener multas, que se tenga el Soat o el Runt al día... lo cual nos lleva a pensar que hay serios problemas que no se han resuelto.