

Navegación del Magdalena, un propósito nacional

Los múltiples planes formulados para la recuperación de la navegabilidad del río Magdalena se han venido quedando rezagados, incluso desde la época en que la Carta Política de 1991 los declaró de interés nacional y les dio rango constitucional a través de la creación de *Cormagdalena*. Con una longitud de 1.550 kilómetros -de ellos cerca de 1.024 considerados navegables- el principal de nuestros ríos nace en el departamento del Huila, desemboca en el Mar Caribe e impacta alrededor de 65% de la población del país por su aporte al desarrollo socioeconómico de las poblaciones ribereñas. Aun así, los recursos disponibles para su recuperación muchas veces se quedan cortos, y en ocasiones, las entidades territoriales no disponen de la capacidad



DIDIER TAVERA
Director Ejecutivo
de la Federación
Nacional de
Departamentos

técnica o la asesoría oportuna para utilizarlos eficazmente. Pero además de la disponibilidad de recursos, la voluntad política es fundamental. Con esa consigna, los gobernadores de siete departamentos varios alcaldes, representantes del sector privado y de la comunidad decidieron convertir en causa común el rescate productivo, cultural y comercial de ese valioso recurso natural. La suma de sus esfuerzos acaba de dar vida a la estrategia "Un Magdalena navegable".

Con el acompañamiento de la *Federación Nacional de Departamentos*, el apoyo de empresas navieras y el respaldo de *Cormagdalena* los mandatarios navegaron alrededor de 250 kilómetros por el río, desde La Dorada, Caldas; hasta Barrancabermeja, Santander. En este recorrido pudimos ser parte de una travesía que incluyó escalas en Puerto Salgar (Cundinamarca), Puerto Boyacá (Boyacá), Puerto Nare y Puerto Berrio (Antioquia), hasta llegar al muelle de Barrancabermeja (Santander). En Barranca conocimos un convoy tipo de la Naviera Fluvial Colombiana, compuesto por un remolcador y cuatro barcas, cuyas características serían las adecuadas para el transporte de carga entre el puerto petrolero y La Dorada.

LA SUMA DE SUS ESFUERZOS ACABA DE DAR VIDA A LA ESTRATEGIA "UN MAGDALENA NAVEGABLE"

Gobernadores, alcaldes y delegados confirmamos el potencial turístico y comercial del Río Grande y nos fue posible identificar, al lado del equipo de *Cormagdalena*, las acciones técnicas que deben ser desplegadas y reconocer la necesidad de contar con un estudio de batimetría que habrá de permitir el diseño del canal navegable para carga y pasajeros. Miramos en perspectiva cómo sería la identificación de puntos críticos entre el tramo La Dorada - Barrancabermeja, así como los radios de curvatura, ancho y profundidad necesarios para la estimación de metros cúbicos que debe incluir un dragado para habilitar el paso de una embarcación de ese tipo.

La travesía ya produjo sus primeros frutos. El presidente de la República y su ministra de Transporte anunciaron la realización de estudios para impulsar la navegación de nuestro Río Grande en la zona centro, entre Puerto Salgar y Barrancabermeja, área neurálgica para la actividad comercial. Se trata de un estudio que irá de la mano con el reconocimiento de las necesidades de sostenibilidad de su ecosistema ambiental. El éxito de esta iniciativa de los gobiernos departamentales y locales, las comunidades y los empresarios traería consigo la creación de más de cien mil empleos y contribuiría a la reducción de 40% de los costos logísticos, al facilitar la importación y exportación de los productos desde y hacia el centro del país.

Lea completo en web

Si bajan los impuestos, todos ganamos



CARLOS BALLESTEROS GARCÍA
Gerente de
Bike House

Colombia necesita más recursos para la recuperación económica pero no debe hacerlo por medio de una reforma tributaria. El déficit fiscal hay que cubrirlo pero no afectando más el bolsillo de las empresas, trabajadores y consumidores.

Para buscar la necesaria recuperación se debe afectar el bolsillo de la informalidad, esa que va atada lógicamente a la corrupción; también es necesario atacar la malversación de fondos encriptada bajo contratos que llenan los bolsillos de algunos políticos y mandatarios que hacen de los cargos públicos una forma de enriquecimiento ilícito en lugar de servirle al país. Todo este dinero que "misteriosamente" desaparece frente a las narices del Estado, sería un alivio para las arcas de la nación.

Además, la experiencia de los días sin IVA ha demostrado que es una manera de dinamizar la economía formal, y si se disminuyen el impuesto a las ventas y los gravámenes arancelarios, los precios al consumidor bajarían a tal punto que competirían con los precios que mueve el contrabando, incrementando el comercio formal a tal punto que los recaudos serían mayores debido a que las multimillonarias sumas que maneja la informalidad, cambiarían de destinatario.

Mientras las potentes economías del planeta tienen los impuestos más bajos haciendo que estos mantengan engrasado el motor de las ventas, en Colombia el consumidor debe pagar cada día más impuestos e indirectamente asumir, igualmente, las otras cargas tributarias que deben soportar las empresas.

CADA EMPRESARIO SE VE ENFRENTADO A UN SINNÚMERO DE SOBRECOSTOS

Los días sin IVA, al igual que los Black Friday arrojaron resultados que han sido sorprendentes, lo que significa que en nuestro amado país existe capacidad de compra y que el consumidor pide a gritos mejores precios para aumentar sus adquisiciones y de paso generar un mayor crecimiento de la economía. Un elevado número de compras de los consumidores se van a mercados informales, porque muchos colombianos son campeones para criticar, pero también para "cuidar" el bolsillo. Y cuando se trata de ahorrar no les importa hacerse, sin ninguna clase de escrúpulos, a artículos de contrabando para ahorrarse unos pesos.

Para la fijación de un precio de venta, cada empresario se ve enfrentado a un sinnúmero de sobrecostos que lógicamente es el cliente final quien los asume, entre los cuales están:

1. Sin tener en cuenta si el producto es hecho en Colombia o importado, la primera piedra en el zapato es el valor del dólar oficial vs. el dólar pagado por la economía informal, que genera la primera brecha para el comercio organizado debido a la diferencia de costos de producción o comercialización.

2. Para la producción formal es obligatorio el pago de prestaciones sociales, aportes parafiscales que equivalen a un 38% aproximadamente, mientras que en el mercado informal se paga muchas veces sin tener en cuenta estos costos.

• Los costos de transporte internos en Colombia en la mayoría de los casos son mayores a los fletes internacionales. Es inaudito que un container que viaja más de 30 días por mar, regularmente cueste menos que un servicio terrestre de 12 horas. Igualmente, los costos de distribución son muy similares a los de países desarrollados, debido a la precaria infraestructura vial y al sinnúmero de peajes que se deben pagar.

• Las tasas de intermediación bancarias son altas sien-

Exit al Brexit



JORGE HERNÁN PELÁEZ
Columnista y
periodista de
Al paredón
del Diario LR
@jhpelaez

Si uno quisiera resumir en una frase el desenlace abrupto que ha tenido todo el tema del Brexit, se podría decir que están cerca de un acuerdo, para finalizar el anterior acuerdo, y dejar un nuevo acuerdo, que sea menos traumático que irse del todo sin ningún tipo de acuerdo. Reino Unido y Europa están en la misma situación que las parejas que se quieren divorciar y no se ponen de acuerdo en cómo va a ser el manejo de las situaciones económicas una vez estén divorciados.

El objetivo común de tener un pacto antes de finalizar el año, realmente tiene una fecha límite anterior pues el texto debe ser traducido en su totalidad a los diferentes idiomas de los países involucrados. Para llegar a un texto definitivo la próxima semana alguna de las partes deberá hacer una cesión dramática en alguno de los tres puntos que aún están en discusión. El más viejo y duro de todos, es el tema de la pesca que impacta las industrias de muchos países del norte de Europa.

Los otros dos temas son de mucho detalle: la creación de un entorno competitivo equilibrado sostenible de largo plazo y por último la aplicación de los acuerdos. Es poco creíble que logren un avance

en los próximos días, ya que esos temas han estado distantes desde el comienzo de la negociación inicial liderada por la ex primera ministra Theresa May. Esto quiere decir que avanzan y se acercan en todo lo demás, pero en las diferencias no hay punto de encuentro a la vista.

A nivel de medios de comunicación especializados, ambas partes insisten en que están "muy cerca" y que las diferencias son marginales. Los analistas del mercado realmente no saben que interpretar.

LA MATRIZ ECONÓMICA INTERNACIONAL ENTRA EN TOTAL RENEGOCIACIÓN

Los conocedores de temas de negociación internacional se preocupan pues el tiempo pasa y realmente no se avanza en lo fundamental. Hay señales contradictorias, y lo más grave puede ser lo que no se dice, más que lo que se dice. Reino Unido tiene sectores políticos extremos que prefieren una salida dura, sin acuerdo, así las consecuencias económicas de corto plazo sean devastadoras.

Desde el comienzo de la pandemia a la fecha, la libra esterlina ha tocado mínimos

contra el dólar de 1,14 y ayer se cotizaba en 1,345, lo que representa una apreciación de la moneda de 18% en menos de un año. Si no se llega a un acuerdo rápido, probablemente la libra retornaría a un nivel por debajo de 1,25 en cuestión de días u horas, tal como sucedió en junio de 2016 el día de la votación del referendo. Este efecto, sumado a la incertidumbre de la implementación de la vacunación, la incertidumbre en la *Opep* sobre producción de petróleo y la tensión financiera de 2020 en los mercados, hacen que el panorama 2021 sea realmente incierto en las economías grandes.

Otros países seguramente van a verse afectados, no solamente por la natural devaluación de nuestras monedas contra el dólar, euro y otras monedas fuertes. La matriz económica internacional entra en total renegociación. Los británicos seguramente van a comenzar a buscar nuevos acuerdos y renegociar los que ya tienen. EE.UU. y Europa tampoco se van a quedar quietos. Ahora si todos los ojos del mundo apuntarán a China, que posiblemente saque provecho de todo este desorden generado por el desafortunado desarrollo del Brexit. Por ahora no se ve el "exit" al Brexit.