



# El rompecabezas de la industrialización

**El ministro de Comercio, Luis Carlos Reyes, explica cuál será el camino a seguir para que la economía popular entre en el engranaje del desarrollo económico. Habla sobre las relaciones comerciales con Israel y Venezuela, y sobre la crisis por combustible para aviones.**

**SEMANA:** Su ministerio está a cargo de industria, comercio, turismo y, ahora, economía popular. Al nombrarlo, ¿qué le encargó el presidente Petro?

**LUIS CARLOS REYES:** La mejor manera de entender la política industrial que busca el Gobierno es con el retrovisor. Hace varias décadas, se buscó industrializar para sustituir importaciones, lo que implicaba aislar la competencia internacional a través de aranceles. Muchos otros países latinoamericanos siguieron una estrategia similar, mientras que naciones del sudeste asiático, por ejemplo Corea del Sur, fomentaron la industrialización basada en la promoción de exportaciones. Al sudeste asiático le fue muy bien y a América Latina no tanto. Nuestra respuesta entonces fue adoptar una apertura, con menos restricciones a la competencia externa, y fue así como nos inundaron. Este Gobierno no ha planteado regresar a la etapa preapertura (con aranceles), pero sí apostar por una industrialización basada en la promoción de exportaciones. Es parte de lo que me encomendó el presidente.

**SEMANA:** ¿Cómo entra la economía popular en este engranaje?

**L.C.R.:** Esa economía está compuesta por actores pequeñitos a quienes tradicionalmente se les ha atendido con ONG. Lo que buscamos ahora es su aglutinación a través de la asociatividad, para que puedan hablar de tú a tú con grandes compradores, con industrias, y montarse así en esa estrategia de industrialización a través de las exportaciones.

**SEMANA:** ¿Cómo se involucra a ese grupo en el turismo?

**L.C.R.:** Por el lado del turismo, se busca impulsar los nuevos destinos del país, aquellos que usualmente han estado aislados de los beneficios de la institucionalidad, como el Pacífico, La Guajira o todo el sur del país.

**SEMANA:** ¿Consideraría, de todas maneras, algunos aranceles para proteger la industria nacional?

**L.C.R.:** Queremos usar aranceles para permitirles a ciertas industrias, que son apuestas estratégicas, alcanzar unas economías de escala que las lleven a potenciar sus exportaciones. Esto no se puede confundir con una política

proteccionista. Pongo el ejemplo de lo que estamos trabajando en la industria automotriz y de autopartes. Combinamos una serie de herramientas de política pública, como una cierta protección arancelaria, para permitir que haya un mercado más seguro para el producto nacional, con una reasignación de cupos de importación que tienen esas empresas, para que la estrategia esté basada no solo en producción nacional, sino también en inversión en producción nacional. Dicha inversión, entre otras, es el capital que permite fortalecer la productividad y las economías de escala. Por eso, utilizaremos beneficios tributarios como el CERT (Certificado de Reembolso Tributario), para darles créditos tributarios a quienes exportan.

**SEMANA:** Este Gobierno ha venido hablando de reemplazar exportaciones mineroenergéticas por las llamadas no tradicionales. ¿Cómo va ese proceso?

**L.C.R.:** Por el momento, ya es muy prometedor el hecho de que los ingresos del turismo son comparables con los del carbón. La idea es ir reemplazando esas exportaciones tradicio-

nales que no tienen mucho valor agregado, que no dejan un legado en el país, sobre todo, en un contexto de cambio climático y transición energética, por otras apuestas sostenibles, de alta productividad y alto valor agregado.

**SEMANA:** ¿Qué opina de la prohibición para exportar carbón a Israel? ¿No contradice su política de comercio exterior?

**L.C.R.:** Esa prohibición tiene dos variantes: económica y geopolítica. La primera es coherente con la visión de descarbonización del Gobierno como futuro de la economía. Además, las ventas de carbón a Israel representan menos del 5 por ciento de las exportaciones colombianas de ese producto. No es, en términos de magnitud, algo significativo y se pueden encontrar rápidamente otros compradores. Se ha hablado de un impacto en las regalías, pero hay que tener en cuenta que estas no dependen de las ventas, sino de lo que va saliendo de la mina. Es decir, no hay un gran impacto en la economía del país, ni en la de las comunidades que se benefician de las regalías. La segunda es la geopolítica, la de enviar un mensaje de sanción por una violación grave de derechos humanos.

**SEMANA:** Pero Venezuela también viola los derechos humanos, los derechos electorales, y ha habido acercamiento comercial con ellos...

**L.C.R.:** Los Gobiernos colombiano, mexicano y brasileño han manifestado una gran preocupación con la transparencia de las elecciones en Venezuela, y por eso han instado para que actúe de una manera consistente con sus propias normas y con la transparencia electoral. En el caso de Israel, estamos hablando de unas violaciones de derechos humanos absolutamente atroces que no se comparan con la situación alrededor de la transparencia en las elecciones de Venezuela. Nosotros podemos llevar a su mínima expresión las relaciones comerciales con Israel y no pasa nada; con Venezuela no es lo mismo.

**SEMANA:** En Venezuela, la gente vive en una situación precaria, de hambre y desempleo, que los obliga a migrar. Además, Estados Unidos lo tiene sancionado. ¿Aun así podemos hacer negocios con ellos?

**L.C.R.:** Haber cerrado las relaciones comerciales con Venezuela fue un tremendo desacierto y nosotros no lo vamos a repetir bajo ninguna circunstancia. Porque aquí el que sufre es el pueblo colombiano y el venezolano. Las relaciones comerciales entre Colombia y Venezuela son de pueblo a pueblo. Sobre las sanciones de Estados Unidos, en especial a las compañías multinacionales que operan en

Estados Unidos, les pueden generar dificultad y las llevan a abstenerse de estar en el mercado venezolano. El daño es más económico, no es que exista un impedimento legal.

**SEMANA:** Ese efecto también lo sienten empresas como Monómeros, que tenía permiso limitado para operar acá, justamente por la sanción de Estados Unidos. Y PDVSA, que le interesa a Colombia por el poliducto para traer gas, pero que no se ha podido consolidar también por la misma sanción...

**L.C.R.:** En efecto, en esos casos en los que las operaciones de las empresas pasan por algunos de los países que han sancionado a Venezuela, se dificultan las relaciones, incluso si desde Colombia hacia Venezuela no hay ningún impedimento legal ni sanción para las relaciones comerciales. Son dificultades que están ahí y que nos llevan a reiterar el llamado de acercamiento, porque quien termina sufriendo es el ciudadano de a pie, más que los gobernantes.

**SEMANA:** En cuanto al incentivo tributario que mencionó, el CERT, ¿a qué sectores estaría dirigido y cómo enfrentar su costo fiscal en momentos en que la plata pública no alcanza?

**L.C.R.:** El CERT les permite a las empresas exportadoras tener devoluciones de impuestos indirectos hasta de un 5 por ciento del valor de sus ventas externas. Es cierto que tiene un costo fiscal, pero lo vemos como una inversión que se hace para el futuro de la industria del

## “EL DESABASTECIMIENTO DE COMBUSTIBLE PARA AVIONES FUE UNA CRISIS MEDIÁTICA Y, COMO ALGUNAS DE ESAS CRISIS, SE BASÓ EN MEDIAS VERDADES”.

país. Como toda inversión, tiene costos de corto plazo, pero un retorno proyectado de largo plazo que es grande. Es importante que no dejemos de invertir en estas apuestas a futuro para la industria colombiana, incluso en momentos en que la caja que tenemos es menor de lo que nos gustaría.

**SEMANA:** El presidente Petro, en algún momento, habló de revisar los Tratados de Libre Comercio (TLC). ¿Cómo va esa tarea? ¿Qué beneficio nos puede traer en estos momentos en los que estamos tratando de reactivar una política de industrialización?

**L.C.R.:** Las revisiones de los TLC, o incluso, el uso de los mecanismos de resolución de controversias que hay dentro de dichos tratados, logran muchos de los objetivos que nos habíamos propuesto. En concreto, temas de soberanía alimentaria. Recién llegado a este cargo, abrimos una investigación a las importaciones de leche en polvo desde

Estados Unidos, a la luz de las dificultades por las que está pasando la industria lechera nacional, y ahí queremos enviar el mensaje al campo colombiano, que tiene esa sensación, de que gobiernos pasados los han dejado a la deriva frente a la competencia de bienes altamente subsidiados que proceden de otros países, que nosotros esperamos ofrecerles soluciones concretas. Es en ese contexto en el que se está haciendo esta investigación con la leche en polvo.

Estamos dispuestos a utilizar las herramientas dentro de los TLC para proteger la soberanía alimentaria del país. Puntualmente, una renegociación de un tratado requiere aprobaciones, tanto en el Congreso de la República como en los Parlamentos de los países contrapartes. Serían herramientas de última instancia frente a lo que se puede lograr con la aplicación estratégica de mecanismos que ya existen, como el que acabo de mencionar.

**SEMANA:** En relación con la reciente crisis de los combustibles para aviones, que además toca directamente al turismo, uno de los sectores de este ministerio, ¿qué está pensando el Gobierno?, pues aunque hubo una solución temporal, parece que el problema es más estructural. ¿Se podría volver a presentar desabastecimiento?

**L.C.R.:** Fue una crisis mediática y, como algunas de esas crisis, se basó en medias verdades. Es cierto que hubo dificultades en la refinería (Reficar), pero Ecopetrol actuó rápidamente para garantizar el abastecimiento de combustible.

No obstante, estamos preocupados desde todas las carteras involucradas, incluida esta, con los ruidos que hubo desde las comercializadoras

de combustible, pues en últimas, no es solo necesario que el combustible esté en el país, sino que llegue a los aeropuertos donde se necesita. Frente a anuncios que se hicieron desde las comercializadoras con respecto a que no iba a haber suficiente combustible, las aerolíneas empezaron a rehacer sus planes. Fue ahí cuando a nosotros, como Gobierno, nos tocó entrar con una intervención muy rápida, aeropuerto por aeropuerto, a verificar lo que se estaba diciendo. Y lo que se encontró es lo que la opinión pública conoce: hay combustible para los vuelos programados. Y es en esto donde se harán las investigaciones que correspondan.

**SEMANA:** Finalmente, luego de su entrada al gabinete de ministros, ¿con quién ha hecho más llave?, porque lo vemos muy seguido con Laura Sarabia.

**L.C.R.:** Todos son muy queridos. ■