

el recaudo

RECAUDO TRIBUTARIO BRUTO (DIAN) VS. NETO (MHCP)

(% del PIB, 2008-2022)



Nota: Las proyecciones de recaudo tributario son netas del efecto del ciclo económico.
Fuente: Cálculos Anif con base en MHCP, DANE y FMI.

Gráfico: LR-GR

Dotación tecnológica y manejo digital. La Dian se ha caracterizado por su terquedad en materia de manejo de datos, bajo el prurito de la confidencialidad. Por supuesto que se trata de datos sensibles, pero ello no puede implicar que la Dian deba inventarse la rueda de los sistemas de información. Estos sistemas criollos han sido un fracaso, tanto en cruce de cuentas tributario (a través del sistema informativo

Muisca) como de las aduanas (con su sistema Siglo XXI); sistemas que, por cierto, no se hablan entre sí. A la Dian se le han ofrecido, por parte de las Naciones Unidas y sin costo, sistemas administrativos aduaneros que ha rechazado, según lo ha reportado insistentemente *Analxex*. ¿Por qué si esos sistemas funcionan en las economías desarrolladas no habrían de funcionar en Colombia?

Separación tributaria de aduanas. Mucho se ha discutido la conveniencia de separar las administraciones tributarias de las de aduanas; pero no es para poder entregar estas últimas como "botín a los políticos", sino porque su naturaleza aduanera requiere otro tipo de manejo. La Comisión de Racionalización del Gasto Público de 1997 ahondó en estos temas y valdría la pena que los reformadores volvieran sobre sus recomendaciones.

Cuerpo directivo y de planeación. Así como la Oede le recomendó al gobierno que saliera de las juntas directivas de entidades como Ecopetrol y similares, valdría la pena que se aprovechara esta reforma de la Dian para asignarle una junta directiva que trace criterios y metas de eficiencia en el recaudo. Por ejemplo, ¿qué sentido económico tiene que se tracen las metas de bonificación de los recaudadores sobre los valores brutos de recaudo que después se ven merma- dos al tener que devolverles parte del inadecuado recaudo a los ciudadanos y las firmas?

@

CONSEJOS PARA LÍDERES

MAURICIO RODRÍGUEZ
@liderazgomr

Mis principios en la vida son seis: gratitud, simpleza, armonía, orden, alegría y belleza.

Sarah Ban
Breathnach

Déjenme ver mis hijos

María vive en Zipaquirá con sus dos hijas en una vivienda de interés social que adquirió hace seis años, gracias al subsidio que recibió del Gobierno para la cuota inicial. Cuando la compró, la regulación de la administración hacía que no hubiese oferta de ese tipo de vivienda en Bogotá, por lo que diariamente se transporta durante dos horas de ida y dos de vuelta a su lugar de trabajo en la capital. A pesar de que su madre se encarga de sus hijas entre semana, lamenta no poder verlas despiertas cuando llega a casa a las 8:30 pm debido a los trancones de la Autopista Norte.

Los hijos de **Alberto** viven desde hace dos años en Cajicá donde la familia se mudó para que tuviesen más contacto con la naturaleza. Siguen estudiando en su colegio de Chapinero, con la fortuna de que existe una ruta de buses escolares que los recoge en casa. Sin embargo, dada la congestión vehicular, pasan tres horas y media diariamente haciendo las tareas en el bus, donde pasan más tiempo despiertos que en su propia casa.



MARC EICHMANN
Profesor MBA
Universidad de los Andes
eichmannm99@yahoo.com

Bogotá está en la quinta posición entre las ciudades en el mundo en la que los conductores pasan más tiempo en una congestión, con 80 horas al año. El caso de la Autopista Norte y la carrera Séptima es dramático. Los fines de semana transitan por ambas vías 70.000 vehículos, 61% de los automotores que salen de la capital. De ahí que recorrer los 3,5 kilómetros

entre las calles 153 y la 192 se pueda tardar más de una hora en hora pico, eso si no hay aguaceros o accidentes. En hora pico, la velocidad promedio en la Autopista Norte de 16,5 kilómetros por hora genera 60% más de emisiones de dióxido de carbono que una velocidad de 50 kilómetros por hora. El daño ambiental generado es preocupante en una ciudad, que enferma a sus habitantes por el exceso de emisiones. La congestión de la Autopista Norte impacta a más de un millón de habitantes del norte de la capital y los municipios aledaños para quienes visitar familiares en otros barrios de Bogotá se volvió una odisea. La ciudad no cuenta con vías alternas prácticas para solucionar su conectividad vial al norte.

LA PROLONGACIÓN DE LA AVENIDA BOYACÁ NO AFECTA NEGATIVAMENTE UNA RESERVA VAN DER HAMMEN

Usualmente, los problemas de falta de infraestructura de esta índole no tienen solución debido a la falta de presupuesto o voluntad pública para ejecutar las obras necesarias para la vida en sociedad. Sorprendentemente el problema del tráfico del norte de Bogotá tiene hoy una solución sencilla, que no requiere de recursos públicos y está lista para ejecutarse: la prolongación de la Avenida Boyacá desde la calle 170 hasta Chia.

Esta obra podría iniciarse en menos de un año y finalizarse en menos de tres, de no ser por un detalle que un puñado de habitantes ha esgrimido en detrimento de las grandes mayorías para bloquear el proyecto, la oposición a la sustracción de la reserva Van der Hammen en la CAR. Si bien la constitución de una reserva ambiental es un objetivo loable, impedir la construcción de infraestructura de la ciudad en detrimento de más de un millón de sus habitantes definitivamente no lo es. La prolongación de la Avenida Boyacá no afecta negativamente una reserva Van der Hammen declarada en tierras privadas y más de un millón de personas, entre los cuales están los hijos de **María** y **Alberto**. Ellos necesitan que se construya para mejorar su calidad de vida.

Escribo esta columna siendo parte del comité directivo del fideicomiso Lagos de Torca.

Ciudades oasis



CARLOS RONDEROS
Consultor en comercio y negocios internacionales
ronderost@gmail.com

Los muy recientes episodios de emergencia ambiental en las ciudades de Bogotá y Medellín, así como la congestión de tráfico, en buena parte asociada al fenómeno ambiental han

llevado a muchos a plantearse alternativas de localización en otras ciudades. Es que a diferencia de Argentina, Perú, Chile y Ecuador donde una, máximo dos ciudades concentran la totalidad de la población urbana y de posibilidades de desarrollo económico, en Colombia contamos con un número importante de ciudades que han demostrado responder de manera más adecuada a los nuevos retos urbanos en temas de calidad de vida.

En la lista de ciudades con gran dinámica se encuentran un grupo al que pertenecen Barranquilla, Bucaramanga, Cali, la zona Cafetera conformado por el conjunto conurbado de Pereira, Manizales, Armenia y Cartago. No son estas ciudades las que aparecen necesariamente en los primeros lugares en los índices de competitividad que por lo general lideran Bogotá y Medellín, pero aparecen en otros indicadores que muestran calidad de vida y condiciones de progreso. En educación se destaca Maniza-

les, en facilidad para hacer negocios Manizales y Pereira y Bucaramanga, en formación de clase media y superación de pobreza las ya mencionadas, mientras los bogotanos observamos con envidia la gestión en infraestructura, salud y educación que realizan las autoridades en Barranquilla.

Todas estas ciudades han logrado posicionar centros de educación superior de excelencia que ha provocado un cambio fundamental en el lugar donde se forman las elites de cada ciudad. Mientras a lo largo del Siglo XX las elites económicas, sociales y culturales mandaban a sus hijos a estudiar a Bogotá, porque sentían que en sus ciudades la calidad educativa no tenía el nivel deseado, hoy esos jóvenes se están formando en excelentes centros universitarios en estas ciudades.

ALGUNAS CIUDADES ESTÁN RESPONDIENDO A LOS NUEVOS RETOS URBANOS

La universidad del Norte en Barranquilla, la Autónoma en Bucaramanga, la Tecnológica en Pereira, la Nacional y otras en Manizales, la recientemente transformada Universidad de Magdalena está permitiendo que tanto aquellos que no tenían los medios para mandar a sus hijos a Bogotá o al exterior como los que sí lo tienen, recibían formación profesional idó-

nea en sus ciudades. Otro tanto se puede decir de la educación secundaria y notorio que entre los colegios de mejores resultados en las pruebas de estado siempre aparecen instituciones de estas ciudades, especialmente de Bucaramanga.

Si bien no existen datos oficiales se percibe un fenómeno migratorio inverso en el cual jóvenes profesionales está fijando su proyecto de vida en esas ciudades de las cuales salieron a estudiar, o salieron sus padres, dándoles a estos centros urbanos una dinámica en materia de emprendimiento y de capacidad empresarial. Pero está migrando no es solo aquellos que regresan sino también de otros profesionales que encuentran a Bogotá muy costoso, muy contaminado, muy congestionado y buscan un oasis en estas ciudades.

Estos desarrollos se han dado gracias a las condiciones geográficas del país que permitieron que sitios aislados buscaran su destino, sin embargo, a ello no ha ayudado el persistente centralismo. Todo se decide en Bogotá y a las regiones con gran potencial de desarrollo les toca con las uñas, con los pocos ingresos locales y viajando a Bogotá para mendigar en los diferentes ministerios. Colombia tiene en el siglo XXI el reto del desarrollo regional, descentralizando y permitiendo que florezcan todas esas nuevas ciudades que son el verdadero futuro de Colombia.