

Un llamado de atención al Congreso

¡Un país estampillado!

Juan Martín
Caicedo
Ferrer*



Es propia del sistema impositivo colombiano la exótica figura de la estampilla, contribución parafiscal a través de la cual se gravan contratos y documentos oficiales. Si bien la lógica del tributo se mantuvo durante buena parte del siglo XX, hoy resulta claramente antitécnico, toda vez que el contribuyente no percibe un beneficio directo al pagarlo.

Poco a poco, la exigencia de las estampillas ha ido abarcando un número de actividades cada vez mayor. Desde el año 1993, cuando se expidió la Ley 85 (estampilla pro Universidad Industrial de Santander), se han sancionado aproximadamente 48 leyes por medio de las cuales se crean o autorizan estampillas que en su gran mayoría gravan contratos públicos, con tarifas que oscilan entre el 0,5 y el 4 por cien-

to sobre el valor total del acto sujeto a gravamen.

A la fecha, más de 20 proyectos de ley sobre la materia hacen fila india en el Congreso, aun cuando diversos sectores del país han advertido que tal contribución no tiene técnica jurídica ni lógica económica, porque termina impactando al propio Estado: las entidades contratantes se ven obligadas a incluir en el presupuesto de los contratos públicos el valor que los entes territoriales recibirán como sujetos activos del cobro de las estampillas, lo que es igual a sacar plata de un bolsillo para meterla en el otro, con los altos costos que esto implica en términos de tiempo y de recursos.

Y es que estos tributos implican el recorte de recursos destinados a sectores, como el de la construcción de infraestructura, clave para el desarrollo y la competitividad del país, en beneficio de otras actividades. Para tener una idea de este impacto, si se tomara el valor total de los contratos de obra pública suscritos por el IDU en el 2013 y se calculara el monto

que se tendría que pagar por concepto de las estampillas pro Universidad Distrital (1 por ciento), pro Universidad Nacional (0,5 y 2 por ciento), pro Universidad Pedagógica (1 por ciento) y pro Cultura (0,5 por ciento), el costo de las mismas en el presupuesto distrital sería aproximadamente de 4,5 por ciento del valor contratado, asumiendo que se aplican todas ellas.

A esto se debe añadir que el sistema tributario colombiano se caracteriza no solo por altas tasas de evasión, proliferación de exenciones y deducciones, sino especialmente por ineficiencias como el bajo recaudo de las entidades territoriales. En este contexto, las estampillas han sido un salvavidas para sectores críticos de las finanzas territoriales, a tal punto que pasaron de representar el 1,3 por ciento de los ingresos departamentales en el año 2000 al 13 por ciento en el 2011, y se están consolidando como la tercera principal fuente de recursos dentro del recaudo, pese a las falencias ya enunciadas.

¿Qué hacer, entonces? Es-

timamos que ante la inminente reforma tributaria que impulsará el Gobierno en los próximos días, es prioritario realizar un ajuste estructural en el sistema impositivo colombiano. De manera especial, la reforma debe preocuparse por modernizar el recaudo y la fiscalización de los entes territoriales, así como reglar la aplicación y el destino de estos recursos, de forma que se logre el objetivo particular de apoyar la inversión social sin desestimular otras actividades económicas.

Las estampillas, en síntesis, son el reflejo de un frágil sistema impositivo en el que se promueve y se permite la implementación de tributos facilistas que afectan negativamente la dinámica de actividades prioritarias para el país, como lo son las obras civiles, cayendo en el viejo adagio popular según el cual se desviste un santo para vestir otro, sin que se logre cabalmente el objetivo que se busca.

* Presidente ejecutivo de la Cámara Colombiana de la Infraestructura



Ante la inminente reforma tributaria que impulsará el Gobierno en los próximos días, **es prioritario realizar un ajuste estructural** en el sistema impositivo colombiano.

Dudas y respaldos a la primera línea del metro

Gremios y precandidatos a la Alcaldía coincidieron en señalar que la obra es una necesidad para la ciudad y afirmaron que se debe resolver la financiación.

La construcción de la primera línea del metro de Bogotá es respaldada por los principales gremios de la ciudad y los precandidatos a la Alcaldía, quienes ya entraron de lleno en el debate sobre la financiación de la megaobra, cuyo costo ascenderá a por lo menos 15 billones de pesos.

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer, sostuvo que es necesario que la capital cuente con este sistema de transporte masivo.

No obstante, afirmó que aún faltan varios pasos por recorrer, como la estructuración legal y financiera del proyecto, lo que podría retrasar temporalmente la apertura de una licitación de construcción el próximo año, tal como lo busca el Distrito por medio del Instituto de Desarrollo Urbano (IDU).

"El despegue del metro depende de la claridad financiera y legal que se tenga; no solamente deben estar listos los aspectos técnicos", advirtió el presidente de la CCI.

Sobre los 15 billones de pesos que valdrá la construcción de la primera línea, una cifra que surgió de los estudios definitivos presentados

el pasado martes, Caicedo Ferrer dijo que hoy "el metro está desfinanciado y hay un faltante grande de dineros".

Precisamente, los precandidatos a la Alcaldía de Bogotá opinaron ayer sobre este asunto.

La exalcaldesa (d) Clara López, quien competirá por la Alcaldía el próximo año,

27

KILÓMETROS DE RECORRIDO

tendrá la primera línea del metro de Bogotá. Partirá del portal de Las Américas y concluirá en la calle 127 con carrera 9ª.

dijo que "el metro es absolutamente inaplazable" y que la financiación se convertirá en un "reto".

Habló de varias alternativas y sostuvo, por ejemplo, que a partir del 2016 se liberará la mitad de la sobretasa a la gasolina, que hoy se está invirtiendo en TransMilenio. Esos dineros ascienden

a 200.000 millones de pesos anuales.

"Son unos recursos importantes para tener en cuenta. El reto consistirá en sacar adelante el metro y no desfinanciar todo el modelo de inclusión social del Distrito en áreas como la salud y la educación, que también son fundamentales", dijo.

López señaló, asimismo, que se debe tener presente que la primera línea del metro diseñada por las firmas Euroestudios, Idom y Cano Jiménez "tiene una mayor capacidad" que el sistema que habían sugerido —desde el punto de vista conceptual— las firmas Senyer y Transporte Metropolitano de Barcelona, en el 2009.

"Aumentó la capacidad de movilizar pasajeros y el hecho de que será una línea ciento por ciento subterránea", dijo López.

Por su parte, el vicepresidente

precandidato Francisco Santos dijo que "respaldo de manera absoluta el metro, siempre y cuando la ciudad también termine de construir todas las troncales de TransMilenio". "Nos equivocaremos si le apostamos solo al metro", expresó Santos.

Su propuesta consiste en que la Nación y el Distrito busquen una "alianza gobierno a gobierno con la China", con el fin de que ese país construya la obra con recursos propios y luego el Estado colombiano asuma esa deuda y la pague a lo largo de los próximos 50 años.

"Ese crédito tendría respaldo en el 70 por ciento de los dineros que podría desembolsar la Nación y en el 30 por ciento de los recursos que puede girar el Distrito", agregó Santos.

El exministro de Trabajo y también precandidato Rafael Pardo, en su cuenta en Twitter, afirmó: "Metro y ampliación de troncales deben hacerse. Nación y Distrito deben hacer diálogo sincero para la financiación. No se debe aplazar la decisión".

Pardo dijo que se comprometa con "hacer el metro" y también con ampliar las troncales del sistema TransMilenio.

"Movamos a Bogotá", afirmó también en su red personal.



Esta es una proyección de las estaciones de la primera línea del metro de Bogotá, divulgada el martes por las firmas que realizaron los estudios definitivos del sistema masivo: Euroestudios, Idom y Cano Jiménez. Foto: Alcaldía

Candidatos piden no sacrificar inversión social ni ampliación de TransMilenio.

Lo que dicen Camacol y Fenalco

LOS GREMIOS SE REFIRIERON A LA MEGAOBRA

La Cámara Colombiana de la Construcción (Camacol) sentó ayer su postura frente al metro. "Vemos con buenos ojos las iniciativas que buscan resolver los problemas de movilidad que caracterizan a nuestra ciudad y que propenden al desarrollo urbano sostenible. Sabemos que Bogotá necesita urgentemente una solución

de transporte masivo como la del metro, pero si queremos advertir que en el proyecto hay que tener especial cuidado con temas que hasta ahora no se conocen con certeza, como es la adquisición de predios, los trámites ambientales y estudios técnicos de soporte que permitan avanzar. Solo teniendo certeza en estos

temas el proyecto puede tener la viabilidad financiera que requiere para ser una realidad y no verse afectado nuevamente por contratiempos que lo dejen a mitad del camino", afirmó. El presidente de Fenalco, Juan Esteban Urrego, dijo que el gremio va a "acompañar la solución del metro para Bogotá".

Marc & Rubén
ANTHONY & BLADES

¡YA BOLETAS A LA VENTA!

DIC. 6
Noche de Gala
CENTRO DE EVENTOS AUTOPISTA NORTE
Autonorte 500 mts. después del peaje

tuboleta.com

DOMICILIO - CONTACT CENTER
593-6300 Desde tu Celular
593

Soy Capaz De Hacerlo Por Ti

www.ricardoleyva.com

Invita **EL TIEMPO** **RLP**

CARACOL RADIO **Tropi**

CONOCE YA LA ÚLTIMA COLECCIÓN DE ROPA Y CALZADO NIKE PARA MUJER.

NIKE STORE ANDINO C.C. ANDINO LOCAL 117