

El Gobierno alista penalización a evasores y un impuesto para quienes hayan escondido sus activos. Análisis de los alcances de la propuesta. /p.4



Las multinacionales instaladas en China dicen que un sesgo antiextranjero es el causante de las multas que les han impuesto bajo la ley antimonopolio. /p.8

FT
FINANCIAL
TIMES

El Salmón

‘ESPERAMOS LA VENTA DE ISAGEN Y ECOPETROL’

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura, Juan Martín Caicedo Ferrer, asegura que aunque se haya suspendido la venta de Isagén, su enajenación junto con la de una porción de Ecopetrol es necesaria para dar celeridad al desarrollo de la infraestructura. Cuenta que el sector constructor está a la espera del debate de la reforma tributaria y confía en el avance que está registrando la construcción de la cuarta generación de concesiones viales.

/ Personaje p. 2



ANDAN DICIENDO...

El Gobierno anda a la espera de que bajen los agroinsumos

Tras los paros agrarios del año pasado, una de las promesas del Gobierno fue reducir el precio de los agroinsumos. Un año después, el Ejecutivo dijo a los actores dominantes de la cadena que deben reducir los precios de los productos un 10%. De no darse esta baja, el ministro de Agricultura, Aurelio Iragorri, aseguró que el Gobierno se encargará de traer estos productos desde Rusia a precios más competitivos.

La reforma tributaria tiene preocupado al campo

Aunque no ha comenzado a debatirse en forma, la reforma tributaria que presentó el Gobierno ante el Congreso tiene bastante preocupado al sector agropecuario. Eso es lo que han manifestado varios dirigentes del sector durante los últimos días. Impuestos como el gravamen a la riqueza y la sobretasa al-CREE tienen a los grandes del negocio agrario haciendo cuentas.

¿Cerca de \$5 billones darán para arreglar el campo?

En el presupuesto del otro año el Gobierno ha señalado que \$5 billones asignados para el campo serían la cuota inicial para iniciar una transformación de largo plazo. Sin embargo, dentro del alto gobierno hay voces que recalcan que esos recursos no solucionarán de tajo el problema. En línea con esto, el envejecimiento de la población campesina es otro asunto pendiente para el Ejecutivo.

La emisión de Terpel, el mayor logro de Sylvia Escobar

La emisión de acciones de Terpel, la distribuidora de combustibles más grande del país, es para la presidenta de esa compañía, Sylvia Escobar, uno de sus mayores logros. Y mientras que el título de la firma está teniendo los resultados esperados, varios equipos alistan el lanzamiento de un producto que, según explica Escobar, beneficiará a 6 millones de consumidores. ¿Qué trae Terpel bajo la manga?

El Salmón personaje

Señala que impuesto al patrimonio desestimula la inversión

‘La infraestructura se está moviendo duro’

El presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo, señala que el Gobierno debe hacer claridad sobre el gasto público y que tiene que seguir con la venta de Isagén y de Ecopetrol, para financiar las vías que harán competitivo al país.



JAIRO CHACÓN GONZÁLEZ

jchacon@elespectador.com
@jairochacong

Su tarea no es precisamente darse palmaditas en la espalda con los funcionarios de turno, sino velar que los proyectos de infraestructura de transporte que construyen sus asociados y otras empresas sean los indicados y se ejecuten bien. Tal vez por eso ha sido tildado como el mayor contradictor del Gobierno en esta materia.

Sin embargo, hoy, el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer, considera que las cosas van bien. “Esto se está moviendo muy duro y eso permitirá que la locomotora sea protagonista en la próxima década”.

El dirigente, quien no se queda con nada, invitó al Gobierno a hacer claridad sobre el gasto público y que en lugar de hacer reformas tras reforma, para tapar huecos, debe pensar en una estructural. Señaló que es partidario de que se penalice la evasión. También se refirió a la responsabilidad de sus afiliados en la demora en la ejecución de las obras.

¿Cómo ve lo que está pasando con el túnel de La Línea?

Es delicado. Hay que buscar un entendimiento entre el contratista y el Inviás. Ojalá podamos encontrar una solución al problema de caja del proyecto y terminación de las obras. Eso sería lo ideal, que no tuviéramos que llegar finalmente a una caducidad, ya que de presentarse la obra se tendría que parar y sería muy peligroso por la acumulación de gases y otros factores. Se tendría que abrir una nueva licitación y esto significaría mucho tiempo.

¿Cómo está la locomotora de la infraestructura?

Esto se está moviendo duro. Las últimas cifras del DANE así lo comprueban. El crecimiento del 16,2% del segundo trimestre de 2014 es muy diciente. Este dato es el producto de que ya empiezan a ejecutarse los contratos de los corredores de mantenimiento suscritos por Inviás por \$1,07 billones. Además, por el impacto de las regalías en las regiones y el aporte que le están haciendo las concesiones que vienen de atrás. Concesiones que en su momento habían sido muy vapuleadas y ahora están demostrando que pueden sacar la cara por el indicador de las obras civiles.

¿Qué está pasando con lo que antes ustedes criticaban?

Hay que reconocer que el Gobierno está haciendo bien las cosas. El Inviás trae un ritmo muy bueno, de los 28 contratos de corredores de mantenimiento vial, ya se ha ejecutado el 50% y el programa de Cuarta Generación de Concesiones despegó.

Ya hay seis contratos firmados de la primera ola. Entre las cosas que hay que resaltar está el nivel de ejecución del Inviás. Hay que aplaudirlo, porque eso ha mejorado sustancialmente. Inviás era

un sector que históricamente no ejecutaba a buen ritmo y ahora lo está haciendo bien. Esto nos permite concluir que cuando venga la dinámica de 4G, el indicador mejorará aún más y la economía estará jalonada en las próximas décadas por la locomotora de la infraestructura.

¿Cómo está el programa de 4G?

Tenemos que ser conscientes de que el programa depende ahora del cierre financiero de los proyectos, pero la Cámara ve bien lo que está pasando. Lo ideal hubiera sido que se presentaran más ofertas económicas por cada uno de los proyectos. Pero tenemos que ser pragmáticos y apostar a que el cierre financiero sea positivo.

¿Hay preocupación en este sentido?

Es entendible que la banca mire con cierta preocupación la existencia de algunos temas, como la demora en el licenciamiento ambiental, la consulta con las comunidades, lo que podría afectar el desarrollo de las obras, pero esperamos que se acerquen y le dé vía libre para que las obras mantengan su dinámica y el país mejore su competitividad. Lo que hay que garantizar no es sólo el cierre financiero, sino la cabal ejecución de los proyectos, y en ello es importante la tarea que viene adelantando el vicepresidente Germán Vargas Lleras.

¿Hay buena expectativa para que lleguen más propuestas?

Sí. El Gobierno ha venido dando pasos positivos y posiblemente el aumento en las vigencias futuras, tanto en pesos como en dólares y otras medidas adoptadas, harán más atractivos estos proyectos ante el mercado.

¿Los fondos de pensiones sí van a llegar?

Van a llegar. Los fondos de pen-



siones están atentos y van a invertir, pero lo harán en la etapa de operación y mantenimiento, no en la constructiva.

¿La creación del Fondo Nacional de Desarrollo ha sido efectiva?

Sí, era necesaria, y seguimos creyendo que frente a la escasez de recursos y la inercia que ya ha tomado el desarrollo de estos proyectos, el Gobierno no ahorre esfuerzos. Por ello seguimos esperando que se dé la venta de Isagén así como de

una parte de Ecopetrol. Esos activos, reemplazados por carreteras, hacen sentido. Va a ser necesario, porque el sector de la infraestructura está cobrando una dinámica y se van a requerir esos recursos.

Hay problemas de financiación, eso significa una nueva reforma tributaria...

Sí, pero espero que no vayamos a hacer algo de corte facilista. Nos parece que el país requiere mucha claridad en relación con el te-

EL NEGOCIO DE LA SEMANA

LOS PROTAGONISTAS

Facebook

Gigante de las redes sociales fundado por Mark Zuckerberg.

WhatsApp

Compañía de mensajería instantánea fundada en 2009 por Jan Koum y Brian Acton.



/EFE

LA OPERACIÓN
21.800

millones de dólares fue el precio que pagó Facebook por la compañía de mensajería instantánea WhatsApp. Este monto fue mayor en US\$3.000 millones al que se había acordado en febrero de este año.

EL TRASFONDO

Facebook, que cuenta con 1.320 millones de usuarios, tiene el control sobre la compañía de mensajería instantánea más grande. Primero ante la agencia antimonopolio de EE.UU. y luego ante los órganos reguladores de la competencia de la Comisión Europea (CE), Facebook y WhatsApp fueron sometidos a un escrutinio para determinar si la operación ponía en riesgo la privacidad de los usuarios y la competencia dentro de la industria.



Juan Martín Caicedo Ferrer, presidente de la Cámara Colombiana de Infraestructura, propuso penalizar la evasión. / El Espectador

impuestos en Colombia y no atacar el tema de la evasión, la informalidad y el contrabando.

¿Cómo los afecta?

El gravamen al patrimonio lo que hace es desestimar la inversión y la capitalización de las empresas. Es un golpe duro a la clase media. Puede estimular endeudamiento, lo que a su vez originaría problemas financieros.

¿El Gobierno debe controlar el gasto?

Sí. El país necesita claridad sobre la eficiencia en el gasto, especialmente en las regiones, y combatir la corrupción. Tenemos una gran preocupación, en relación con que muchas veces la mermada pueda corromperse. Hemos detectado que en el 60% de los municipios los contratos están destinados a un solo oferente y esa no es la vía correcta. Los colombianos vamos a contribuir con un esfuerzo adicional, si es que se necesita, pero en la medida que hagamos claridad sobre la evasión, la informalidad y sobre la eficiencia del manejo del gasto público.

Hay una sensación de que la ingeniería no cumple, pero, ¿el vicepresidente les puso su 'tatequeto'?

No. No comparto esta apreciación. Le voy a poner el ejemplo más visible. En los tres tramos de la Ruta del Sol hemos superado las metas que correspondían a la responsabilidad contractual en kilómetros construidos y en agilidad para su ejecución. Las obras se han detenido en esos tramos por razones que no son imputables al contratista. Problemas ambientales, con las comunidades e interferencias de redes de servicios, como sucedió en el tramo II.

Creo que lo que está comprobando el vicepresidente es una cosa muy distinta, y es que si bien que hay que exigirles a los contratistas y a los ingenieros en la marcha de las obras, también están buscando soluciones a estos problemas que las retrasan. Eso no quiere decir que esté disculpando a ese contratista que incumple o que esté excusando a aquellos que en el pasado fueron la excepción, se recostaron en la caja del peaje y no entregaron a tiempo las obras.

Eso no se va a repetir en Colombia, ya que uno de los cambios que introdujo el programa 4G fue condicionar el pago a la entrega de las obras.

JOSÉ MANUEL RESTREPO ABONDANO



Lo bueno, malo y feo de la reforma tributaria

La presentación de la reforma tributaria formalmente por parte del Gobierno deja hondos preocupaciones en varios asuntos, así como una plataforma de discusión que el Congreso debe abordar con cuidado y reflexión de largo plazo.

Como asuntos positivos, la reforma responde a un criterio de progresividad al gravar especialmente los ingresos y patrimonios más altos. Esto significa que serán más o menos 86.000 personas (entre naturales y jurídicas) quienes llevarán el peso del esfuerzo fiscal.

Por tanto, por lo menos en la propuesta del Gobierno, la mayoría de los colombianos no se vería directamente afectada o el efecto fiscal será mínimo. También en positivo, la reforma contempla dos nuevas estrategias en materia de reducción de la evasión, que aunque novedosas, aparentemente su efecto será menor que el esperado. Finalmente es positiva la eliminación de la famosa devolución de los dos puntos de IVA por compras de tarjeta crédito y débito, cuyo engorroso procedimiento ha resultado más costoso que el monto real del recaudo.

Por el lado de las preocupaciones, la propuesta de reforma tributaria parece cargar en exceso a algunas personas naturales o jurídicas, con el severo riesgo de desestimar la inversión. Preocupa en particular el efecto en empresas altamente intensivas en capital, quienes nunca se vieron beneficiadas con la reducción de los costos para fiscales y que ahora ven incrementos sustantivos en las tasas de impuesto de renta para la equidad, CREE.

Estudios de entidades especializadas como ANIF e incluso de algunas gremiales han estimado que la tasa de tributación promedio acumulada (de los nuevos impuestos sumados a los de renta) puede llegar hasta un 70%, situación preocupante.

La mayor inquietud de la reforma recae en que decidimos aplazar el ajuste estructural que hemos reclamado por años y que aclararía el camino a los potenciales inversionistas en el país. De hecho, preocupa que

impuestos coyunturales (como el 4x1.000 o el impuesto al patrimonio, o aun parte del de renta para la equidad), cuyo recaudo iba dirigido a financiar gastos específicos (que se presuman coyunturales o de corto plazo, como algunas necesidades en seguridad, o en temas de alguna calamidad nacional o de crisis del país), ahora se convierten en fuentes financiadoras de gasto público estructural o de largo plazo.

Lo único que esto significa es que será imposible en el mediano plazo eliminar esos impuestos transitorios que se prevé terminarán entre 2018 y 2021. La realidad es que será imposible vivir sin el 4x1.000 o sin impuesto al patrimonio (que es prácticamente lo mismo que el impuesto a la riqueza) o sin la sobretasa al CREE de 3 puntos porcentuales adicionales.

Lo anterior tiene doble efecto de preocupación. De un lado, anticipa que en 2016 o 2017, cuando tengamos claras las necesidades del posconflicto, será indispensable no sólo sostener estos impuestos transitorios, sino aumentar las fuentes. Y el segundo efecto es que pone de presente una seria preocupación en la estabilidad y definitividad tributaria que deben tener los empresarios e inversionistas en un país que quiera ser serio fiscal y macroeconómicamente hablando. No le hace bien al país cambiar tributariamente cada dos años.

Como ya se ha expresado, nadie pone en duda la necesidad de un esfuerzo tributario, tampoco que es indispensable cubrir el "hueco fiscal" del presupuesto de 2015. Lo que no se entiende es que los esfuerzos contra la evasión y aun en austeridad fiscal siguen siendo muy pocos.

Sería bueno que el Congreso estudie las propuestas de Fede-sarrollo, en el sentido de revisar exenciones en impuesto de renta y la enorme oportunidad de aumentar el impuesto de IVA sin afectar la canasta básica, o redireccionando el aumento de IVA a proyectos de política social.

*jrestrep@gmail.com / @jrestrep

ma tributario. El sector productivo no se siente tranquilo con una reforma tributaria que simplemente se limita a repetir, de cuando en vez, la fórmula de gravar el patrimonio y extender el 4x1.000 por un tiempo adicional. Aquí se requiere una reforma estructural, una reforma que además mire el problema de la evasión.

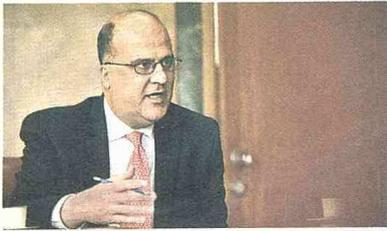
¿Qué proponen ustedes?

Somos partidarios de que se abra un debate en relación con

penalizar la evasión. El país tiene que tener la claridad suficiente sobre lo que va a ser la financiación del posconflicto. No se nos ha dicho nada sobre este particular.

¿Cuánto pesa la evasión?

La evasión vale hoy el 6% del Producto Interno Bruto. La evasión vale unos \$40 billones y no tiene sentido seguir gravando a las mismas personas y a las pocas empresas que son las que pagan



José Darío Uribe, gerente del Emisor. / El Espectador

Uribe: el mejor banquero central de AL

“Como reconocimiento a la decisión acertada de la junta directiva del Banco de la República de iniciar oportunamente un cambio de postura de la política monetaria a partir de abril de 2014, cuando la inflación aún era baja y no se conocían cifras de crecimiento”, Emerging Markets le otorgó a José Darío

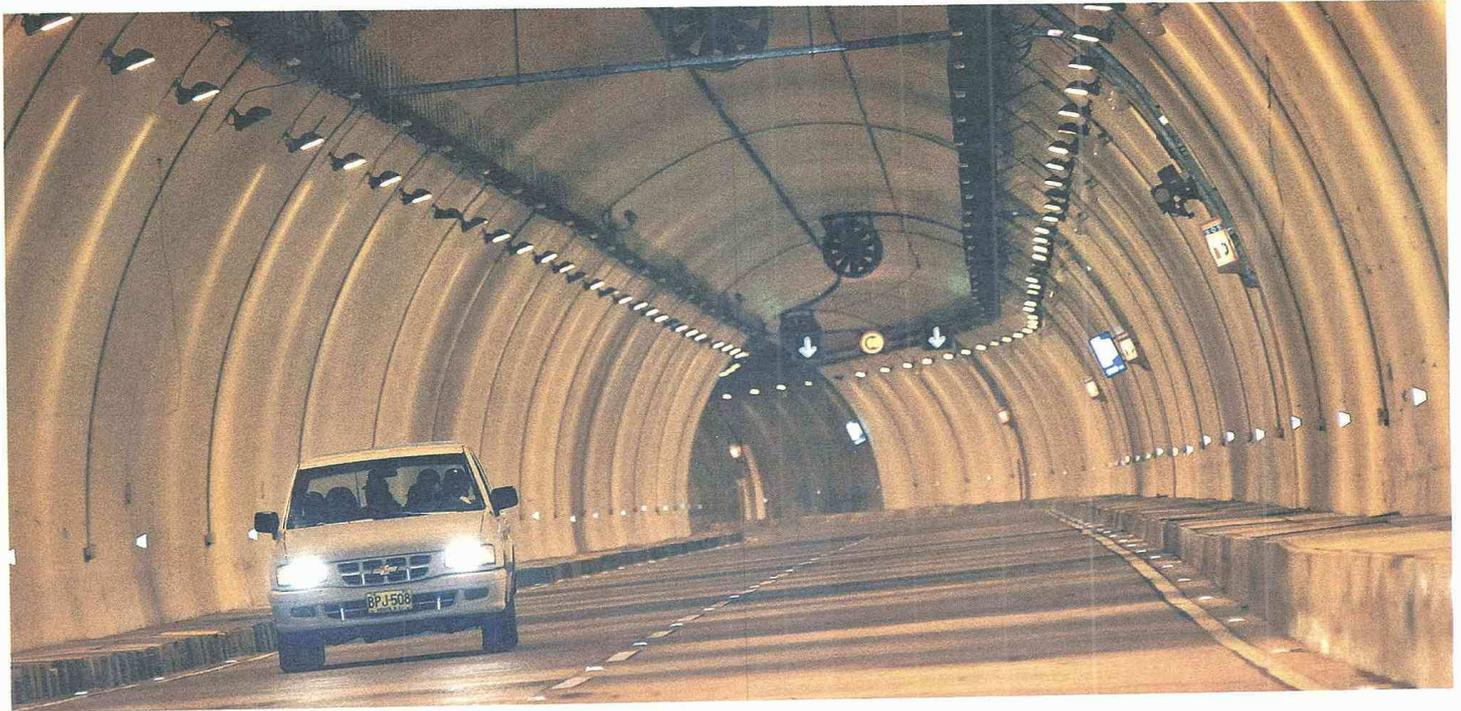
Uribe, gerente general del Emisor, la distinción como el mejor banquero central de América Latina.

“La oportunidad de esta decisión evitó ajustes bruscos posteriores y contribuyó a mantener la inflación alrededor de su rango meta, a pesar del fuerte impulso que adquirió la economía durante el

primer semestre del año y de la reciente tendencia a la depreciación de la moneda”, se advirtió.

De acuerdo con el Banco de la República, el reconocimiento se hizo en el marco de las reuniones de otoño del FMI y el Banco Mundial, luego de consultar a más de 100 líderes de América Latina.

Negocios



Los problemas de revestimiento en el túnel de El Boquerón, en la vía Bogotá-Girardot, tiene en alerta a las autoridades de la infraestructura / Archivo El Espectador.

Alerta por fallas técnicas y retrasos en vías

Más lunares en las 25 concesiones

◀ Luego de los problemas encontrados en el revestimiento del túnel de El Boquerón, el gobierno adelanta inspección en las obras.



JAIRO CHACÓN GONZÁLEZ

jachacon@elespectador.com
@jairochacong

A los problemas de retraso en la construcción del túnel de La Línea, que podrían terminar en la declaratoria de la caducidad del contrato, se suman las fallas técnicas encontradas en el túnel de El Boquerón y los incumplimientos en la ejecución de obras en la carretera Bogotá-Girardot, lo que disparó las alarmas en el

sector de la infraestructura, que se alista para sacar adelante la segunda ola de concesiones de la Cuarta Generación de Concesiones Viales.

Esta es la lectura del mercado, en un escenario en que el Gobierno espera que la locomotora de la infraestructura mantenga el dinamismo que en el último trimestre se convirtió en el gran jalador de la economía del país.

El presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI), Luis Fernando Andrade, señaló que hay algunos lunares en las 25 concesiones viales que están en operación y que están trabajando para solucionar los inconvenientes que encontraron, sin que esto signifique que estén echando mano del retrovisor.

El funcionario explicó que la vía Bogotá-Girardot, que está a punto de ser terminada, presenta algunos problemas que deben solucionarse de inmediato y que por ello será inminente el cierre del túnel para corregir las fallas que hay en esta estructura.

La desafortunada coincidencia de que los túneles de La Línea (en construcción) y El Boquerón (en operación) sean responsabilidad del mismo constructor, pone en

alerta al Gobierno, que diseña un programa evaluativo de las 25 concesiones en operación y de las nuevas que hacen parte de 4G.

De acuerdo con Andrade, antes de que finalice el año estarán adjudicados nueve corredores, por cerca de \$12 billones.

Se trata de Puerta de Hierro-Cruz del Viso, Neiva-Mococa-Santana, Pasto-Rumichaca, Bucaramanga-Barrancabermeja, Santander de Quilichao-Popayán, Villavicencio-Yopal, Medellín-Santa Fe de Antioquia, Cañasgordas-Urabá y Sisga El Secreto.

El presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura (CCI), Juan Martín Caicedo Ferrer, considera que lo ideal es que no se caduque el contrato, sino que se busque una alternativa que permita seguir adelante con la obra. De lo contrario, los únicos afectados serían los colombianos, ya que se requeriría de una nueva licitación y mientras tanto las obras se tendrían que detener y esto sería un gran riesgo, por la acumulación de gases en su interior.

“Lo que hay que hacer es buscar salidas a los problemas de manera concertada”, recalzó Caicedo, quien explicó que con la cuar-

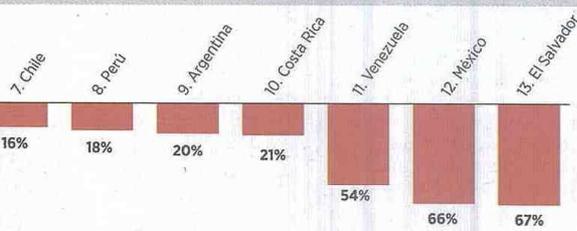
ta generación de concesiones este tipo de problemas no se van a presentar, ya que el constructor busca los recursos para construir y, una vez concluidas las obras, el Estado les paga. Ya los concesionarios no se van a recostar sobre la caja del peaje para terminar el proyecto”, explicó.

Pero mientras se encuentran salidas a estas problemáticas, el Gobierno trabaja juiciosamente en identificar cuáles son los puntos críticos en las concesiones en operación, para implementar una solución en el mediano y corto plazo.

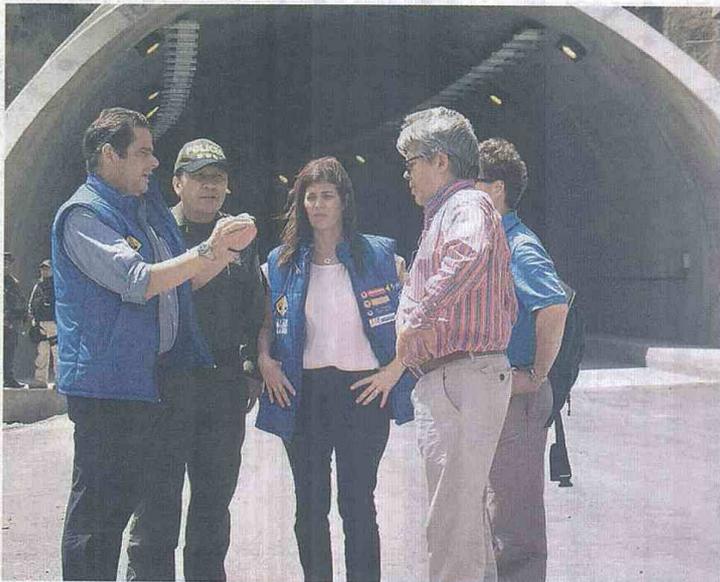
Este ejercicio es el resultado de los viajes de inspección del vicepresidente Germán Vargas Lleras, acompañado de la ministra de Transporte, Natalia Abello; del presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade; del director del Inviás, José Leonidas Narváez Morales; del presidente de la CCI, Juan Martín Caicedo Ferrer, y constructores.

Por ahora se espera que exista luz al final de los túneles de La Línea y de El Boquerón, para que el país se mantenga en la dinámica que ha obtenido en el último trimestre al convertirse en el gran impulsor de la economía. ■

ajó la inversión



Negocios



El vicepresidente Germán Vargas Lleras, la ministra de Transporte, Natalia Abello, y el director del Inviás, Leonidas Narváez, durante la inauguración de uno de los túneles de la vía. /Cortesía.

La obra podría paralizarse en algunos sectores

Alerta por vencimiento de contrato en vía a Buenaventura

Hace siete años arrancó con bombos y platillos la construcción de la doble calzada a Buenaventura y si bien los trabajos han avanzado considerablemente, esta podría paralizarse en los próximos días, ya que uno de los contratos de obra pública del tramo (Loboguerrero-Buenaventura) se vence el 26 de octubre y, de acuerdo con la ley, no podrá ampliarse su vigencia.

Así lo denunció el presidente de la Cámara Colombiana de la Infraestructura para el suroccidente del país, Gilberto Saa, quien explicó que esta situación tiene en alerta a los empresarios del Valle del Cauca, quienes ven con preocupación que en el sector 4 (Cisneros-Loboguerrero) del tramo Loboguerrero-Buenaventura se pueda repetir la parálisis que vivieron los sectores 2 y 3 de este corredor durante un año.

El dirigente señaló que en el trayecto Mediacaño-Calima ya está en operación la doble calzada, pero que bajando de Calima a Loboguerrero el avance no es el indicado.

Durante la pasada visita de la ministra de Transporte, Natalia Abello, al corredor, la funcionaria señaló que para solucionar esta situación existe la posibilidad de que se acuda a una Alianza Público-Privada, la cual tomaría en concesión toda la doble calzada, para mantener y finalizar los tramos que están suspendidos.

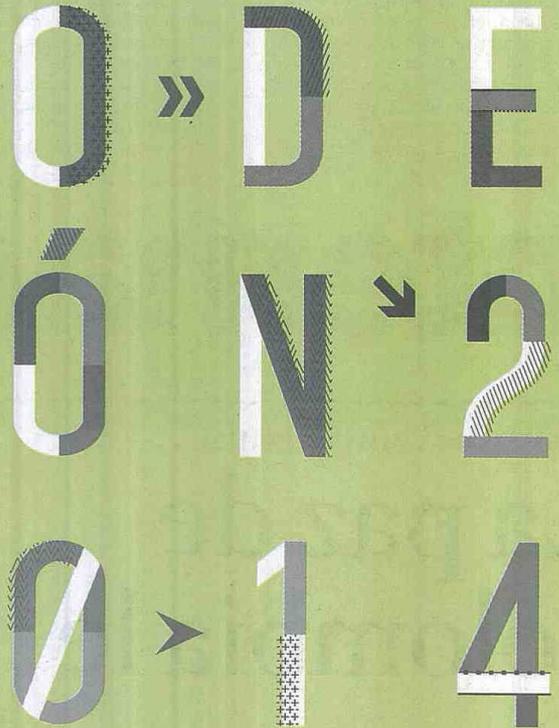
Por su parte el vicepresidente, Germán

Vargas Lleras, señaló en aquella ocasión que "hay que ponerle autoridad y orden a la ejecución de esta obra".

El Espectador conoció que ya está todo listo para ampliar hasta diciembre el plazo de ejecución del sector uno, pero que el cuatro se deberá sacar a licitación.

Esta vía ha tenido problemas por demora en la expedición de licencias ambientales, pues debieron hacerse consultas previas con la comunidad luego de que el Ministerio del Interior declarara que no existían comunidades afrocolombianas en la zona de influencia del proyecto, el Consejo de Estado obligó a escuchar a las comunidades, que se trasladan de un lugar a otro para obtener beneficios, lo que influyó para el retraso en las obras. Y mientras en esta vía se prenden las alarmas, la Agencia Nacional de Infraestructura se prepara para el cierre de la licitación Mulaló-Loboguerrero, el último proyecto de la primera ola del Programa de Cuarta Generación de Concesiones (4G), que el martes adjudicó la vía Magdalena 2.

Mientras se encienden las alarmas en este corredor, vital para el comercio exterior, los representantes del Ministerio de Transportes realizan una visita a Ecuador, para conocer de cerca el modelo que utilizó el presidente Rafael Correa para transformar la infraestructura del vecino país en una de las más modernas de la región. ■



FERIA DE ARTE CONTEMPORÁNEO
23 - 26 OCTUBRE. BOGOTÁ - COLOMBIA
D.: CARRERA 5 12C-73 / T.: 7437064

16 GALERÍAS NACIONALES E INTERNACIONALES
2 PROJECT WALL
3 INTERVENCIONES EN EL ESPACO
1 PROYECTO DE CIRCULACIÓN PÚBLICA

WWW.ESPACIOODEON.COM

