

Opinión



Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co
Twitter: @ravilapinto

CARTA DEL DIRECTOR

La próxima polémica

Tras la radicación que hizo el Gobierno del Marco Fiscal de Mediano Plazo, los analistas han comenzado a examinar los supuestos presentados. Las aristas son numerosas y van desde las proyecciones macroeconómicas hasta el éxito que se le atribuye a la Dian en su lucha contra la evasión, aparte de los recortes en gasto que traen la revisión de varios programas.

Sin embargo, es probable que el aparte más polémico de todos, al menos en el corto plazo, sean las privatizaciones de activos públicos. Aunque el Ministerio de Hacienda aclaró en su documento que los detalles serán compartidos con la opinión más adelante, las metas en términos de recursos son claras: para el 2019 llegaría a las arcas estatales el equivalente de 0,6 por ciento del Producto Interno Bruto, mientras que el próximo año la proporción subiría al 0,8 por ciento.

En números gruesos eso quiere decir seis y ocho billones de pesos, respectivamente, sumas que no están muy lejos de lo que representará en el presente ejercicio la Ley de Financiamiento, aprobada por el Congreso en diciembre pasado. Aunque los activos que son propiedad de la nación equivalen al 12 por ciento del PIB -120 billones de pesos mal contados- y se distribuyen en una buena cantidad de sociedades, la verdad es que no hay tantas opciones en la mesa.

La lista de lo que podría traer ingresos importantes tiene tres nombres: Ecopetrol y sus compañías asociadas, Interconexión Eléctrica y Colombia Telecomunicaciones. Sobre el papel hay otras opciones que van desde la compañía de seguros La Previsora, la aerolínea Satena o un buen número de electrificadoras, pero varias son imposibles de vender por razones de política pública o porque su ra-



Como se deriva del Marco Fiscal de Mediano Plazo, la meta de privatizar activos estatales es crucial para el futuro de las finanzas públicas”.

zón no es la rentabilidad.

En lo que corresponde a Ecopetrol, la nación posee el 88,49 por ciento de un conglomerado cuya capitalización bursátil es cercana a los 114 billones pesos, según el valor actual de la ac-

ción en el mercado de valores. Sobre el papel, conseguir los 14 billones que se necesitan para este año y el próximo sería posible sin necesidad de bajar del 70 por ciento que asegura el control pleno del conglomerado. Una opción que se ha comentado en más de una oportunidad es salir de CENIT, la unidad encargada de transporte, la que más contribuye a la rentabilidad.

Otra opción es transferirles a inversionistas privados el 51,4 por ciento que la República de Colombia tiene en ISA. A sabiendas de que es un verdadero peso pesado en el mundo de la distribución de energía, está valorado en 20,7 billones de pesos, salir de esa propiedad solucionaría casi todos los problemas si a esto se agregan unas participaciones minoritarias.

En cambio, la operadora de Movistar ayudaría, pero no resolvería los inconvenientes. Tras el descalabro de un primer ensayo ha-

bría, que encontrar la manera de conseguir un inversionista interesado en una participación minoritaria que ascendería a más de un par de billones de pesos.

No obstante, hay otras dificultades. La primera es de principio, pues salir de activos importantes para financiar gastos corrientes será motivo de polémica. Para utilizar la expresión coloquial, es cuestionable vender los muebles cuando se trata de pagar el mercado.

Un segundo elemento es que Iván Duque se destacó como un furibundo opositor a la privatización de Isagen, a pesar de que lo recibido apuntaló a la Financiera de Desarrollo Nacional. La afirmación de que los fondos servirían para impulsar el desarrollo de la infraestructura, allanó el camino a pesar de que el público estaba en contra.

Convencer a los colombianos de que liquidar parte de las joyas de la corona vale la pena, no será fácil y menos en un clima político complejo. El lío es que la sostenibilidad fiscal futura depende de ello. Por eso, el Ministerio de Hacienda debería comenzar a preparar argumentos convincentes.

Electrolineras y vehículos eléctricos



Hemberth Suárez Lozano*

Una electrolinera es una estación de carga que provee electricidad a vehículos eléctricos. Con respecto de estos últimos, pronto tendremos una ley en Colombia que impulsará el crecimiento económico y la productividad; esto será así porque si existe mayor demanda de energía, consecuentemente se incrementa la necesidad de diversificar nuestra matriz energética, lo cual se convierte en una excelente oportunidad para continuar con la expansión de nuestro parque genera-

dor de energía eléctrica; esto ratifica que la energía es un vector para la evolución y por ello se requiere una ‘electrificación de la economía’.

La estructura del sector eléctrico en el país se está actualizando y esto se ve en las empresas prestadoras y en la aparición de recursos energéticos distribuidos que incorporan nuevas tecnologías a la red local, como generación distribuida, administración de la demanda, baterías para el almacenamiento de energía y vehículos eléctricos conectados a la red o microrredes. Con la expedición de la ley de autos eléctricos sus compradores obtendrán beneficios tributarios y en materia de tránsito. Uno de ellos es que estos carros tendrán parqueaderos preferenciales -pues será obliga-



Pronto tendremos en Colombia la ley de autos eléctricos, la cual impulsará el crecimiento económico y la productividad”.

ción que los estacionamientos destinen como mínimo el 2 por ciento de su capacidad total para vehículos eléctricos- y una tasa preferente, que será distinta en el cobro por el uso de parqueaderos en todo el territorio nacional.

Por otro lado, Bogotá deberá garantizar la instalación de al menos diez electrolineras o estaciones de carga rápida o lenta: las primeras tendrán una potencia de salida superior a 50 kilovatios y las segundas de entre 7 y 49 kilovatios. En el caso de los municipios, deberán garantizar que existan en su territorio, como mínimo, cinco estaciones electrolineras en condiciones funcionales. La instalación de las electrolineras se permitirá en centros comercia-

les, garajes públicos, autopistas y otras zonas de alta afluencia o circulación de vehículos. Y algo positivo, en adelante las autoridades de planeación de los distritos y municipios deberán adoptar medidas para garantizar que los edificios de uso residencial y comercial tengan una acometida de electricidad de 220 voltios para la recarga de vehículos eléctricos, en por lo menos el 25 por ciento de los sitios de parqueo de uso privado.

En materia de impuestos, los eléctricos pagarán menor tarifa que los otros vehículos: la actual está entre el 1,5 y 3,5 por ciento del valor comercial de estos, para los autos eléctricos este tributo no podrá superar el 1 por ciento de su valor comercial. Otro beneficio será que estos

vehículos tendrán descuentos en el costo de su revisión técnico-mecánica, y tiene sentido, en la medida en que se reducirá en el parque automotor las emisiones contaminantes.

Para finalizar, el uso de equipos, carros o facilidades que requieran energía eléctrica conlleva un incremento en el consumo de energía eléctrica, lo cual es positivo cuando este consumo viene acompañado de la masificación de los avances tecnológicos como lo es el uso de vehículos eléctricos. Lo anterior, a su vez, exige la instalación de nuevas fuentes de generación con recursos limpios como el agua, el gas combustible, el hidrógeno y la energía renovable.

*Abogado - Socio OGE Legal Services hemberth@oilgasenergy.co

Portafolio

El Tiempo Casa Editorial
www.portafolio.com

Copyrights © 2019.
EL TIEMPO Casa Editorial S.A.

Prohibida su reproducción total o parcial, así como su traducción a cualquier idioma sin autorización escrita de su titular.

Director
Ricardo Ávila Pinto
ricavi@portafolio.co

Editor adjunto y jefe temático
Édmer Tovar Martínez

Subeditores
César Augusto Giraldo Briceño

Luisa Constanza Gómez Rodríguez

Rubén López Pérez

Subeditora de Opinión
Rosa María Cárdenas Lesmes

ECONOMÍA Y NEGOCIOS

Constanza Gómez
Andrés Cárdenas
Adriana Leal Acosta

Sala de Redacción

Gabriel Flórez
Sebastian Londoño

Alfonso López Suárez
Laura Viviana Lesmes Díaz

Editor Portafolio.co
Pedro Miguel Vargas Núñez

PERIODISTAS EN COLOMBIA

Medellín: Jorge García
Bucaramanga: Félix Quintero

Oficinas de EL TIEMPO

Cali: José Valencia
Ibagué: Fabio Arenas

Barranquilla: Estewil Quesada
Eje Cafetero: Fernando Umaña

Director Gráfico
Beiman Pinilla

Jefatura de Diseño
Juan Manuel Leal

Concepto Gráfico y Diseño Editorial
Diana Yamile Acosta González

Diseño y Diagramación
Diana Yamile Acosta G.
Edwin Puentes Martínez

Infografía
José Alirio Díaz

Fotografía
Casa Editorial
EL TIEMPO

Colaboradores
María Sol Navia,
Sergio Calderón A.,
Hemberth Suárez,
Luis Alberto Zuleta y
Andrés Oppenheimer

Gerente Portafolio

María Cristina Amaya Hoyos
marama@eltiempo.com
Tel.: 2940100 Ext.: 2860.

Jefe Mercadeo

Ibón Andrea Bernal Torres,
ibober@eltiempo.com

Oficina de redacción, administración y ventas
Avenida Calle 26 No. 688-70
Bogotá, Colombia. Tel: 2940100.

Suscripciones

Bogotá: 3538888
Línea Nacional:
01 8000 118080
Medellín: 2507988
Cali: publicidad: 6836000

Servicio al lector

Bogotá: 6687155
Barranquilla: 511077
Ibagué: 610799 -
610790.
Conmutador: 2940100.