

María Piedad Villaveces

OPINIÓN

KIEN Y KE.com



Nuevos Incentivos Tributarios de Ciencia para Pymes

8 de mayo del 2019

El Plan Nacional de Desarrollo, 2018-2022 que fue aprobado hace unos días por el Congreso corrigió un error que existía en los incentivos tributarios por inversión en ciencia que había desde los años 90: que el incentivo no hacía viable que Micro, Pequeñas o Medianas empresas aplicaran al beneficio debido a que no podían asumir el riesgo de pedirle un crédito fiscal al estado, pues no sabían si con el impuesto de renta que lograrían podrían recuperar la inversión.

Esto hizo que las únicas empresas que se aplicaban a los beneficios tributarios por inversión en ciencia, tecnología e innovación eran las grandes empresas (Ecopetrol, Argos...). Esto generó un tratamiento discriminatorio hacia las Micro, Pequeñas y Medianas empresas y un estancamiento de la inversión en ciencia.

El Plan Nacional de Desarrollo del gobierno de Iván Duque corrigió tal error histórico con el ajuste al artículo 256-1 del Estatuto Tributario con el que se incentivará a que las Micro, Pequeñas y Medianas empresas puedan acceder a beneficios tributarios cuando realicen inversiones en ciencia, tecnología e innovación.

Los pasos que se establecen en la reforma son los siguientes:

1. El Consejo Nacional de Beneficios Tributarios – CNBT definirá el cupo máximo de inversiones que podrá certificar bajo esta modalidad y el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación divulgará tales montos para que los empresarios puedan participar.
2. Las Micro, Pequeñas y Medianas empresas deberán presentar al CNBT un proyecto de inversión en Investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación ante el Ministerio de Ciencia, Tecnología e Innovación.
3. El CNBT del Ministerio de CTeI determinará si el proyecto califica o no para el beneficio tributario para la inversión en investigación, desarrollo tecnológico o innovación.
4. En caso de que sea calificado positivamente, la Micro, Pequeña o Mediana empresa realizarán la inversión y en el año siguiente, podrán acceder a un crédito fiscal por un valor del 50% de la inversión realizada aplicable para la compensación que la Micro, Pequeña o Mediana empresa tendrá que pagar por impuestos nacionales.

Lo realmente novedoso de esta nueva legislación es que las micro, pequeñas y medianas empresas que cuenten con créditos fiscales vigentes superiores a 1000 UVT (34.270.000 en UVT del 2019) por inversiones en proyectos calificados como de investigación, Desarrollo Tecnológico e Innovación, podrán solicitar Títulos de Devolución de Impuestos – TIDIS por el valor del crédito fiscal y que estos podrán tener una vigencia de dos años una vez expedido el respectivo certificado.

Dado que son TIDIS son títulos valores, éstos podrán ser transables según las normas vigentes. En otras palabras, las Micro, Pequeñas o Medianas empresas que hayan hecho inversiones en proyectos calificados como de investigación, desarrollo tecnológico o innovación podrán vender su TIDIS para recuperar parte de la inversión. Además la norma establece que esos TIDIS tendrán una duración de dos años, con lo cual permite más flexibilidad a ese tipo de empresarios.

Desde ACAC celebramos la corrección en la legislación que se hizo en el Plan de Desarrollo y estaremos vigilantes de la implementación de esta normatividad para que la inversión en ciencia desde el sector privado aumente, como es la meta del gobierno nacional.

@mapi_villaveces



Por: María Piedad Villaveces

* Los comentarios, textos, investigaciones, reportajes, escritos y demás productos de los columnistas y colaboradores de Kienyke.com, no comprometen ni vinculan bajo ninguna responsabilidad a la sociedad comercial controlante del medio de comunicación, ni a su editor, toda vez que en el libre desarrollo de su profesión, pueden tener opiniones que no necesariamente están acorde a la política y posición del portal.

MÁS DE KIENYKE

Kien Escribe

Educación: Montréal vs. Bogotá

Kien Escribe

Rosas - Cauca: ¿Faltó Investigación Científica?

Kien Escribe

5 destinos para el Turismo Científico en Colombia

Kien Escribe

El nuevo Ministerio de CTeI debe incluir la voz de la sociedad civil

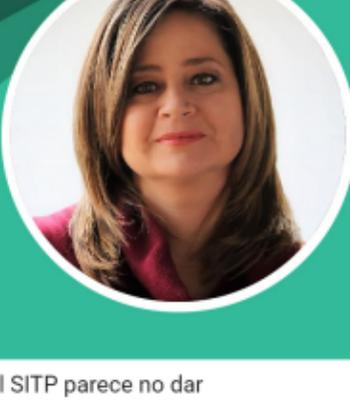
Ver comentarios

María Piedad Villaveces | Nuevos Incentivos Tributarios de Ciencia para Pymes

María Rojas

OPINIÓN

KIEN Y KE.com



Alta accidentalidad del SITP parece no dar tregua

7 de mayo del 2019

En 2014 la Secretaría Distrital de Movilidad inició el programa de pacificación de la vía. Por fortuna, es de los pocos que tuvieron continuidad y se potenciaron en la actual administración a través de Visión Cero, cuyo objetivo es llevar a cero las víctimas fatales por accidentes de tránsito.

Para este propósito se han instalado tachones, reductores de velocidad, semáforos en algunas intersecciones y se estableció un límite de velocidad de 50 km/h en corredores como la Avenida Boyacá, Avenida de Las Américas, Avenida Ciudad de Cali, Avenida Calle 80 y Avenida Carrera 68. Las medidas han dado resultados positivos disminuyendo las fatalidades en la vía.

Sin embargo, aún existe un sector en donde las medidas no han sido muy efectivas. Se trata del SITP en sus dos componentes, el troncal (rojos) y el zonal (azules); la situación es más grave para los primeros. El año pasado en el componente troncal hubo 33 accidentes donde lastimosamente se registró la muerte de una persona, un incremento de 50% con respecto al 2017. En lo corrido de la actual administración, han ocurrido 84 accidentes con víctimas fatales que han involucrado buses troncales. En el componente zonal, los azules, las cifras son menos desalentadoras, si bien entre 2016 y 2017 se reportó un aumento en los incidentes con ciudadanos fallecidos, hay una baja significativa entre 2017 y 2018.

En el número de incidentes con personas lesionadas las cifras siguen siendo altas. En el 2017 fueron 1.607 accidentes con heridos relacionados con buses del sistema, en 2018 fueron 1.537, mientras en 2015 fueron 1.574. Algo parece no estar funcionando en las medidas adoptadas por la administración con respecto al SITP, ya que las estadísticas en general no reflejan una mejora de peso.

A continuación, podemos ver una tabla con las cifras completas referentes a los accidentes con fatalidades:



Fuente de la información: SIGAT sistema de información geográfica de accidentes de tránsito de Bogotá

Una de las medidas que mejores resultados parece estar teniendo es la reducción de velocidad máxima en algunos corredores a 50 km/h. En un choque a esta velocidad, según la OMS, el peatón afectado tiene 3 veces más probabilidades de sobrevivir que si es embestido por un vehículo a 80 km/h, hablando, de un automotor promedio. Sin embargo, la relación mencionada cambia a medida que el vehículo es más grande y pesa más (mayor masa). Un carro promedio pesa una tonelada, pero un bus de Transmilenio puede pesar hasta 20, esto quiere decir que un bus del sistema debería ir a menos de 50 km/h, para que aumenten las posibilidades de supervivencia en caso de choque (colisión) con un peatón.

Al preguntar a Transmilenio sobre esta situación la respuesta fue contundente: En primer lugar, no tienen un estudio para saber a qué velocidad deberían ir los articulados para que un peatón sobreviva a un choque con estos buses; lo segundo, que ellos no están obligados a acatar la norma de velocidad de 50 km/h en corredores como la calle 80 o Américas que implementaron este límite en el carril mixto.

¿Tiene sentido no tener la restricción para los vehículos más peligrosos que circulan por estas vías? Sin embargo, la moneda tiene otra cara, reducir la velocidad de los buses implica que los tiempos de viaje en Transmilenio aumentarían y sería menos atractivo para los usuarios. Además, una baja en la rapidez de los buses podría afectar ya la insuficiente capacidad del sistema. Sin duda es una decisión que no es fácil de tomar.

La alta accidentalidad del SITP no parece dar tregua, en 2019 se han presentado varios incidentes que han costado la vida de ciudadanos y múltiples heridos. Uno de ellos fue iniciando el año, el 13 de enero un grave accidente de un bus del SITP que les costó la vida a dos usuarios y dejó 36 heridos en el barrio San Pedro en la localidad de San Cristóbal. Y otro más reciente, hace poco más de 15 días en Ciudad Bolívar otro bus del SITP se volcó dejando un muerto y 18 heridos.

En el 2018 fueron 65 los accidentes que involucraron buses del SITP (Rojos y azules) donde las consecuencias fueron víctimas fatales. Por necesario hacer una capacitación integral a los conductores, comenzando por revisar las condiciones laborales a las que son sometidos. Son ampliamente conocidas las denuncias de sobrecarga de trabajo en el sistema. Transmilenio debe hacer un seguimiento a los operadores para que se cumplan los ítems del contrato a este respecto. Por último, es necesaria una campaña efectiva de cultura ciudadana que haga énfasis en la convivencia de los actores viales en las calles. Una Visión Cero más integral es necesaria.



Por: María Fernández Rojas

* Los comentarios, textos, investigaciones, reportajes, escritos y demás productos de los columnistas y colaboradores de Kienyke.com, no comprometen ni vinculan bajo ninguna responsabilidad a la sociedad comercial controlante del medio de comunicación, ni a su editor, toda vez que en el libre desarrollo de su profesión, pueden tener opiniones que no necesariamente están acorde a la política y posición del portal.

MÁS DE KIENYKE

Kien Escribe

Buenas excusas para malas ideas

Noticias

Bus del SITP resulta afectado por disturbios

Kien Escribe

El POT de Peñalosa dejará una Bogotá expandida y con muchos buses

Kien Escribe

Tarifas del SITP suben mucho pero el déficit baja poco

Ver comentarios

Alta accidentalidad del SITP parece no dar tregua | María Rojas | María Rojas Concejal

SITP



Activar nuestras notificaciones

INSCRÍBETE A NUESTRO NEWSLETTER

Correo electrónico

Enviar

KIEN Y KE.com

Quémes Somos

Aviso de privacidad

Política de tratamiento de Datos personales

Síguenos en

