

EL ESPECTADOR

FUNDADO EN MEDELLÍN EN 1887 POR FIDEL CANO

El Espectador trabajará en bien de la patria con criterio liberal y en bien de los principios liberales con criterio patriótico. Fidel Cano

Gerente **Eduardo Garcés López** Director **Fidel Cano Correa**

Consejo Editorial

Presidente **Gonzalo Córdoba Mallarino****Pilar Reyes, Héctor Abad Faciolince, Ramiro Bejarano, Armando Montenegro.**Editor General **Jorge Cardona**Vicepresidente Comercial Caracol Unidad de Medios **Mauricio Umaña Blanche**

Gova



Marchemos

Directores: **Fidel Cano Gutiérrez**: 1887 - 1919. **Luis Cano**: 1919 - 1949. **Gabriel Cano**: 1919 - 1923 (Medellín) y 1949 - 1958. **Guillermo Cano**: 1952 - 1986. **Juan Guillermo y Fernando Cano**: 1986 - 1997. **Rodrigo Pardo**: 1998 - 1999. **Carlos Lleras de la Fuente**: 1999 - 2002. **Ricardo Santamaría**: 2003. **Fidel Cano Correa**: 2004 fidelcano@elespectador.com

El Espectador. Editado por Comunican S.A. ©. Miembro: SIP, WAN, IPI y AMI © Comunican S.A. 2018. Todos los derechos reservados. ISSN 0122-2856. Año CXXXI. www.elespectador.com

Opinión

A seguir apostándoles a las energías alternativas

ES UNA MUY BUENA NOTICIA PARA Bogotá la compra de 379 buses eléctricos que van a llenar vacíos en el Sistema Integrado de Transporte Público (SITP). La turbulenta historia de esta licitación en particular demuestra lo difícil que ha sido para la capital la evolución de su flota de buses, pero esperamos que esta sea la primera de muchas decisiones más enfocadas hacia la sostenibilidad ambiental y energética de la ciudad.

Bogotá debería dar ejemplo. A su disposición tiene los recursos y las necesidades que la invitan a ser una capital visionaria, que marque la parada en términos de inversiones. La emergencia climática es innegable y sus efectos van a afectar, más temprano que tarde, a los millones de habitantes que viven en la capital. Además, por la interconexión de los sistemas vitales de la Tierra, las decisiones que se tomen en cualquier ciudad, más una con tantos habitantes, afectan al país entero y al mundo. No hay excusas, entonces, para no entender que el presente y el futuro cercano deben estar dominados por las fuentes alternativas de generación de energía.

La pelea con el alcalde saliente, Enrique Peñalosa,

por la inclusión de autobuses eléctricos en el sistema de transporte no fue fácil. Como lo han dicho varios expertos, y lo mencionamos aquí en varias ocasiones, los líderes políticos en Bogotá han demostrado una decepcionante falta de voluntad para impulsar debidamente la compra de vehículos eléctricos.

Sin embargo, es de celebrar que el Distrito, ya tomando sus decisiones finales de la presente administración, haya logrado comprar 379 buses eléctricos (de los 594 que se necesitaban) para renovar el SITP. La mayoría de ellos serán alimentadores de Transmilenio. Por eso, el alcalde Peñalosa dijo que "Bogotá está avanzando, sigue consolidando a Transmilenio como el mejor sistema de transporte en bus que hay en el mundo".

Originalmente, la licitación fracasó dado que no se presentaron oferentes. Como explicó **El Espectador**,

“Celebramos que el Distrito, ya tomando sus decisiones finales de la presente administración, haya logrado comprar 379 buses eléctricos”.

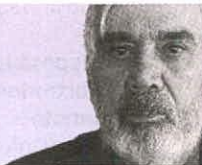
Por eso, eso demuestra que todavía en las empresas, en el sector financiero e incluso desde el sector público hay mucho escepticismo sobre el compromiso con las energías renovables. Los incentivos tienen que ser mucho más agresivos en el futuro si de verdad queremos modificar de fondo la flota de transporte de la capital.

En todo caso, Bogotá acaba de reclamar su puesto como ciudad líder en el país. Con la entrega de los nuevos buses en septiembre del año entrante, la capital tendrá la flota más grande de Colombia y superará a Cali, donde ya ruedan los primeros buses de este tipo (de los 136 que tendrán antes de terminar 2020) y a Medellín, que ya compró una flota de 64 vehículos. La sana competencia entre entidades territoriales puede fomentar la necesaria actualización del transporte en todas las regiones del país. Así debería ser.

Será labor de la alcaldesa entrante, Claudia López, y del presidente de la República, Iván Duque, proponer planes y compras en los próximos cuatro años para que Bogotá no solo se ponga al día con la vanguardia mundial en términos de movilidad, sino que sea un líder global en el tema. La salud de los capitalinos lo necesita.

¿Está en desacuerdo con este editorial? Envíe su antieditorial de 500 palabras a elespectadoropinion@gmail.com

Señales mixtas

SALOMÓN KALMANOVITZ

LA INFLACIÓN ESTÁ LLEGANDO AL 4%, que es el rango superior de la meta del Banco de la República. La devaluación, que volvió a intensificarse en los últimos días, ha propiciado este desborde, que la autoridad monetaria ignoró al mantener la tasa de interés de referencia sin modificar. Quizás espera que siga lloviendo, que el senador Uribe no insista en su media prima populista para los trabajadores, que la carretera al llano se va a mantener abierta, sosteniendo una adecuada oferta de alimentos, y que el peso no se siga devaluando. Si no sucede alguno de estos hechos fortuitos, le va tocar al emisor tomar medidas drásticas hacia futuro: o contiene la inflación o se van a multiplicar los desequilibrios macroeconómicos, además del déficit fiscal y el déficit en las cuentas externas del país (-4,5% del PIB).

La devaluación del 13% en el corrido del año debería fomentar las exportaciones, pero estas se siguen contrayendo al 1,2% durante el tercer trimestre frente al ante-

rior. Debería también frenar las importaciones, pero no: estas aumentaron de nuevo al ritmo endiablado del 10%. Sin embargo, el voluminoso déficit comercial no le hace mella al crecimiento del PIB que, empujado por el director del DANE, alcanzó el 3,3% durante el tercer trimestre.

¿Cómo hace la economía colombiana para crecer al 3% cuando América Latina crecerá solo al 0,6% en 2019? Gracias al sector financiero, que crece 8,2%, básicamente constituido por las utilidades del sector, pues prácticamente no genera empleo ni salarios; actualmente supera el 20% de la riqueza del país, mientras que la industria obtiene solo el 11% de la misma. Otro campeón es el comercio, financiado obviamente por el primero, que crece casi al 6% y se dinamiza vendiendo bienes importados, sobre todo chinos, pero también muchos carros de México y Brasil, que, a diferencia de Colombia, se siguen industrializando. El tercer lugar es para el sector público, que crece 4,3%, a pesar de que el ministro Carrasquilla está buscando contraer el gasto del gobierno para devolverles impuestos a las empresas.

La industria creció a un magro 1,5% y la agricultura al 2,6%, impulsada por la reapertura de la carretera al llano y las lluvias.

La construcción obtuvo una caída del 3%, pero el subsector de las edificaciones obtuvo una estruendosa baja del 11%. Las obras civiles aumentaron 13%, por los alcaldes tratando de culminar sus obras.

Según Sergio Clavijo, la cartera de los hogares está creciendo a exageradas tasas del 9% real (o sea 13% nominal), en presencia de malas lecturas de los índices de confianza y de un desempleo que ha alcanzado 12% de la fuerza de trabajo urbana. Esa es una mala señal: existe el riesgo de que muchos de esos hogares no puedan honrar sus deudas si alguno de sus miembros queda desempleado.

El Congreso no permite que Carrasquilla logre sacar adelante su Ley de Financiamiento, lo cual es una buena noticia para el equilibrio fiscal, amenazado por la política trumpista de bajarles impuestos a los ricos. El Gobierno, agobiado por los odios del Centro Democrático, no se atreve a buscar alianzas con otros partidos para hacer aprobar su agenda legislativa.

Así las cosas, la administración Duque-Uribe no tiene capacidad de dirigir la sociedad ni la economía para cumplir su reaccionario programa, que consiste básicamente en volver a la guerra. Al mismo tiempo, busca también dismantelar el Estado requerido para financiarla.

Nieves

