

OPINIÓN

EDITORIAL

El espacio público no puede ser un escenario para reproducir la desconfianza, agresividad e inequidad que nos afectan. La convivencia vial es fundamental para que a nadie le cueste la vida circular en la calle.

Seguridad vial, un derecho de todos

EL HERALDO

Diario de la Mañana
Fundado en 1933

Miembro de la SIP
y de AMI
Socio fundador
de Colprensa

Calle 53B N°46 - 25
Barranquilla
Apartado Aéreo 157
Tel. 3715000
Fax 3715091
Nit 890.100.477 8

DIRECTOR CONSEJERO
Juan B. Fernández
Renowitzky

DIRECTORA GENERAL
Erika Fontalvo Galofre

GERENTE GENERAL
Juan Pablo Bojanini
Visbal

Desconcierta e indigna la muerte – que nunca debió ocurrir– del ciclista Manuel Antonio Picalúa Pimiento, de 31 años, arrollado por un vehículo el domingo durante horas de la mañana, en la Vía al Mar, en jurisdicción de Tubará, mientras realizaba un recorrido recreativo con unos amigos para “hacer deporte sanamente”, como hoy recuerda su familia, a la que aún le cuesta creer su dolorosa pérdida.

Este amante del ciclismo falleció por las graves lesiones sufridas tras la salvaje embestida del vehículo que se lo llevó por delante. El caso está siendo investigado y los seres queridos de Manuel Antonio confían en que se hará justicia. Faltaría más. Actuar contra esta pandemia que el año pasado dejó 433 ciclistas y 1.128 peatones muertos en Colombia, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial, tiene que ser un imperativo moral de las autoridades para que las vías del país dejen de ser usadas como si fue-

ran una pista de carreras por quienes se creen sus dueños, considerando como invasores de su espacio a quienes circulan en ellas. Demasiados conductores inconscientes transitan sin la menor responsabilidad asumiendo que sentarse al volante es un derecho ganado solo por ser propietarios de un vehículo, desconociendo deberes y responsabilidades.

Aunque no es de extrañar que así lo estimen. Casi la mitad del parque automotor activo en el Registro Único Nacional de Tránsito (Runt) no cuenta con el Seguro Obligatorio de Accidentes de Tránsito (SOAT) vigente. Son cerca de 7 millones 600 mil vehículos evasores, el 77% de ellos motocicletas. Córdoba, Sucre, Magdalena y La Guajira aparecen entre las 10 regiones con mayor nivel de incumplimiento de esta obligación en el consolidado nacional. En Atlántico, el porcentaje se ubica en el 49%, esto quiere decir que uno de cada dos automotores matriculados en el departamento

rueda sin este seguro que ampara los daños corporales a personas en accidentes de tránsito. Irresponsabilidad descomunal que explica por qué tantos conductores tras un accidente huyen sin la menor compasión dejando a los lesionados a su suerte.

A pesar de que en muchos casos puedan existir responsabilidades compartidas en los siniestros viales, nunca será comparable el daño mortal que pueda causar el impacto con un vehículo a motor que se desplaza con exceso de velocidad. Todos los actores viales merecen consideración, especialmente los más vulnerables, peatones y ciclistas, que deben cumplir además las normas básicas de tránsito para que sus trayectos sean seguros.

Los responsables del tránsito en Barranquilla tienen que esforzarse para gestionar los límites de velocidad: es cuestión de vida o muerte. ¿Hasta cuándo algunos propietarios de vehículos de alta gama o de camionetas todoterreno seguirán impo-

niendo impunemente sus propias reglas en las vías que son de todos? Nadie está por encima de la ley, tampoco en asuntos relacionados con la movilidad que no solo demandan autoridad, sino también una adecuada infraestructura y, sobre todo, cultura cívica o ciudadana para dejar parqueada la agresividad, irresponsabilidad al manejar en estado de embriaguez e imprudencia con el ánimo de garantizar una verdadera convivencia vial.

Las calles no son exclusivas de carros o motos. La movilidad urbana es intermodal y compartida, y quienes se pongan al frente de un volante deben entenderlo así, por eso es fundamental exigir el máximo rigor a las escuelas o academias y a los organismos de tránsito encargados de expedir la licencia de conducción o pase. Conducir, subirse a la bici o caminar en el espacio público debe ser un ejercicio de respeto que a nadie le debe costar la vida, como sucedió con Manuel Antonio.

A pesar de que en muchos casos puedan existir responsabilidades compartidas en los siniestros viales, nunca será comparable el daño mortal que pueda causar el impacto con un vehículo a motor que se desplaza con exceso de velocidad. Todos los actores viales merecen consideración, especialmente los más vulnerables.

Súper Ecopetrol

Por Eduardo Verano De la Rosa



Ecopetrol adquiere el principal activo del sector eléctrico nacional y hace una jugada estratégica para consolidarse en el sector energético. Su compra de ISA ya es un referente en nuestra historia de finanzas públicas. Ecopetrol adquiere el principal activo del sector eléctrico y hace una transición al sector energético. Ambas pertenecen al mismo sector, pero desde dos negocios diferentes como es el del petróleo y la energía eléctrica, que ahora se unen.

La explicación es que buscan aliviar el déficit fiscal producido por el impacto del coronavirus en la economía. Hay críticas porque se eluden temas como la privatización y la intervención del Congreso. También se dice que la plata se recibe por una sola vez, que es transitoria y no resuelve el déficit fiscal. El valor de la negociación supera los \$12 billones, con emisión de acciones, recursos propios y financiación de bancos.

El Gobierno nacional vende el 51.4% de ISA y a través de una oferta no vinculante, usando una especie de puja, aunque sin la acostumbrada subasta. Solo hubo una oferta que fue aceptada. Los accionistas minoritarios serán atendidos por ISA, que es la transportadora de energía con los títulos más rentables del mercado, con un diversificado esquema de negocios y una sólida base de ingresos que la hace el activo más atractivo del Gobierno nacional.

Otra inquietud de la regulación del “Mercado de Valores” que prevé que si se compra más del 25% de una empresa tiene que hacerse a través de operaciones de oferta pública de adquisición (OPA). Se realizará una operación de mercado abierto, a espaldas del mercado, y utilizando la figura cuestionada de convenios interadministrativos, pero es válida entre empresas de la misma nación.

La operación logra tres objetivos: le entrega recursos muy rápidos al Gobierno, disminuye su déficit fiscal, sin incrementar su alta deuda.

La transmisión de energía es el negocio atractivo del sector eléctrico, mucho más hacia el futuro con las nuevas fuentes de generación, que combinarán hidrógeno y gas.

Mientras ocurren los cambios en la generación de energía, Ecopetrol se prepara como

grupo económico en un excelente negocio. Se integrará Ecopetrol con su petróleo, con ISA y su transmisión eléctrica. ISA ha invertido en el sistema de transmisión de Latinoamérica, especialmente en Brasil, Perú, Costa Rica, también ha entrado en el desarrollo de vías, está en las telecomunicaciones, por sus torres que tienen cables de fibra óptica. Serán los nuevos negocios de Ecopetrol.

La oferta pública no vinculante de Ecopetrol tendrá que ajustarse este año, hacer la debida diligencia, el contrato interadministrativo de compra de acciones y concretar el negocio.

No se consideró la propuesta del Grupo de Energía de Bogotá (GEB) porque su poca capacidad de endeudamiento sólo alcanzaría para comprar el 14% de ISA. Su presidente explicó que si tienen capacidad, pero no podrán meterse a una fiesta a la que no han sido invitados.

Otras críticas expresan que la operación pasará plata de un bolsillo a otro, no hay recursos adicionales para el Estado colombiano. También comentan que Ecopetrol se desenfoca y desvía recursos que debería utilizar en exploración para doblar, al menos, la producción petrolera estancada en 780.000 barriles día.

La gran conclusión es que ha sido una operación muy audaz, que ojalá no se convierta en una pesadilla para las autoridades que deben impulsarla. Este año será de debates, y habrá la necesaria explicación ante el Congreso de la República de una negociación muy compleja para armar la súper Ecopetrol del futuro.

Poca visibilidad



JOSEFINA VILLARREAL

Edificios culturales

Por Manuel Moreno Slagter



Aunque son alentadores y bienvenidos los anuncios que hizo recientemente el alcalde, referentes a la posibilidad de asumir desde el distrito la recuperación del Museo del Caribe y la culminación de las obras de la nueva sede del Museo de Arte Moderno, lo que está sucediendo con los escenarios culturales de Barranquilla es lamentable. Lo más grave es que no son únicamente esos museos. El teatro Amira de la Rosa va a cumplir cinco años desde su cierre, sin que a estas alturas se sepa cuándo ni en qué condiciones volverá a funcionar, mientras tampoco hay claridad sobre el proceso de restauración de la sede de Bellas Artes en el barrio El Prado, y ni hablar del Museo Romántico. Museos, teatro, academia; parece que buena parte de los edificios culturales en nuestra ciudad han perdido su importancia, contrastando con la rapidez con la que se consolidan otras iniciativas de infraestructura, especialmente parques y espacio público.

Ante un panorama tan complicado, las responsabilidades suelen ser diversas. Por una parte hay un nivel de desatención e ineficiencia desde las entidades públicas, en el caso de Bellas Artes, y también una incapacidad para coordinar esfuerzos con el Banco de la República y las organizaciones que administran los museos que están en problemas. Con seguridad las señales de alarma se venían presentando desde hacía rato, por lo que no se entiende que haya sido necesario tocar fondo para plantear soluciones, que por definición ya no serán oportunas. Lo paradójico es que no sería la primera vez. Encuentro inquietantes similitudes entre la historia del Amira de la Rosa y el Museo de Arte Moderno: ambas obras detuvieron su avance a mitad de camino y pasaron un buen rato inactivas y deteriorándose. Según los estudios realizados, fue precisamente ese periodo de abandono lo que propició las afectaciones estructurales que sellaron la suerte del teatro, por lo tanto resulta desconcertante que seamos capaces de repetir esas equivocaciones. Ojalá que no lleguemos a ese extremo.

Los ciudadanos también tenemos un grado de culpa. Barranquilla es una ciudad que en principio se enorgullece de su vocación artística y de nuestros aportes a la cultura y al folclor nacional, pero eso no parece traducirse en muestras tangibles. El apoyo del público a ciertos eventos, especialmente aquellos que impliquen el pago de alguna entrada, no es tan fuerte como podría esperarse. Es necio pretender que las actividades culturales dependan siempre de los dineros públicos o de donaciones, si de verdad nos importa que estén pasando por un mal momento, también es nuestro deber trascender los lamentos y actuar.

Hay algunas luces. La pronta puesta en marcha de la Fábrica de Cultura y el desarrollo del proyecto de la Arena del Río brindan mucha esperanza. Esperemos que pronto encontremos el camino que nos permita contar con una oferta cultural interesante, diversa y, sobre todo, sostenible.

moreno.slagter@yahoo.com