



## EDITORIAL

## INFLACIÓN, ¿LA 'TORMENTA PERFECTA'?

Colombia quedó como uno de los países de América Latina en el que más subieron los precios el año pasado, después de Venezuela y Argentina.

PUBLICADO HACE 4 HORAS

A+ A-



El 2023 comenzó con una muy mala noticia para los colombianos. El dato de inflación que se conoció este jueves fue peor de lo esperado: los precios aumentaron 13,12% en el 2022, el crecimiento más alto en los últimos 23 años.

La cifra es mala por sí sola, le pega sin compasión a los bolsillos de las personas de menos ingresos, pero lo más preocupante es que si el Gobierno no actúa de manera inteligente y sensata puede convertirse en una 'tormenta perfecta'. Con base en esta cifra se ajustan muchos precios básicos indispensables para cada familia, como los arriendos, la salud y las matrículas de educación. A partir de ahí comienza también la escalada de alzas en servicios públicos, seguros, peajes, trámites, avalúos catastrales, entre otros.

Y los alimentos que fueron los que registraron los mayores incrementos con 27,8% no se espera que den tregua. El arroz subió 54%, las lentejas, los garbanzos y el frijol, 47,8%; la leche, 36,6%, y los huevos, 33,7%.

Ninguna de las grandes ciudades vio un descenso en los precios. Cúcuta, por estar cerca de la frontera con Venezuela, fue la campeona en inflación con 16,34%, lo mismo que todas las capitales de la costa Atlántica, que han padecido por el disparo en las tarifas de energía eléctrica. En las siete capitales del Caribe la inflación estuvo por encima del 14%.

Por donde se mire la cifra es negativa: los colombianos de menores ingresos son los que están llevando la peor parte porque para ellos la inflación fue de 14,92%. Además, Colombia quedó como uno de los países de América Latina en el que más subieron los precios el año pasado, después de Venezuela y Argentina, dos naciones con las que no vale la pena compararnos porque rompieron todos los récords – Venezuela, según cifras independientes, registró una inflación del 305%, y Argentina superará el 90%.

La desilusión al conocerse la cifra en nuestro país fue grande porque se esperaba que al terminar el 2022 los precios dieran una pequeña señal de estar cediendo o que comenzarán una tendencia a la baja. Pero, por el contrario, los datos publicados sugieren que será más difícil controlar la inflación este año.

La gran pregunta es cómo va a hacer el Gobierno para evitar que los precios se sigan disparando. Se espera que el Banco de la República anuncie nuevas alzas de las tasas de interés, sin embargo, ya se escuchan muchas voces en contra, como las de los industriales que a través de la Andi sugieren que esa no es la salida. De hecho, las elevadas tasas de interés de Venezuela y Argentina demuestran que esa no es la medida más eficaz para controlar la inflación.

El Emisor ha aumentado las tasas de manera consecutiva hasta niveles del 12%, y hoy Colombia es uno de los países con las más altas tasas de interés del mundo, lo cual ha encarecido fuertemente los créditos para todos los usuarios.

Por el lado de los empresarios las noticias tampoco son alentadoras. El Índice de Precios al Productor (IPP), es decir, el costo de producción de los bienes y servicios fue del 21,8%, muy superior a la inflación, lo que indica que los empresarios tuvieron que hacer un gran esfuerzo para no trasladarles este aumento a los compradores, una situación que no será sostenible este año.

Para el 2023 hay nuevos elementos que alimentarán más la inflación. Además de la devaluación, que encarece el precio de los importados, está el alza en el galón de gasolina, que arrancó enero con 400 pesos. El gobierno continuará con los incrementos mensuales para reducir la inmensa deuda que tiene con Ecopetrol por los subsidios al combustible y que cerró en 27 billones de pesos. Pero más tardó el gobierno en anunciar estos incrementos que los transportadores y taxistas en advertir sobre paros y movilizaciones para este año.

A ello se suma que sectores que se vieron golpeados por la crisis económica desatada por la pandemia y que se habían beneficiado con la reducción temporal de impuestos, volvieron a cobrarlos con tarifa plena a partir del primero de enero. Ese es el caso de los hoteles y las aerolíneas que cobran nuevamente la tarifa de IVA del 19% y los restaurantes el impuesto al consumo del 8%. Es decir, que ahora saldrá más costoso viajar en avión, hospedarse en un hotel y comer fuera del hogar.

Y como si fuera poco, está el impacto en las empresas, especialmente en las pequeñas y medianas, del aumento del 16% en el salario mínimo, que tendrá gran peso en sus nóminas.

En medio de tantas noticias preocupantes es justo hacer un reconocimiento a los empresarios, que han puesto de su parte para que la inflación no sea mayor absorbiendo el aumento del índice de precios al productor y facilitando el aumento del salario mínimo. El turno es del Gobierno y del Banco de la República, en sus manos está, como pocas veces antes, el futuro de la salud económica del país y sobre todo el bienestar de sus 50 millones de habitantes.

REPORTE UN ERROR

AGREGAR INFORMACIÓN

Porque entre varios ojos vemos más, queremos construir una mejor web para ustedes. Los invitamos a reportar errores de contenido, ortografía, puntuación y otras que consideren pertinentes. (\*)

TÍTULO DEL ARTÍCULO

¿CUÁL ES EL ERROR?\*

¿CÓMO LO ESCRIBIRÍA USTED?

INGRESE SUS DATOS PERSONALES \*

Nombres

Apellidos

Correo electrónico

Confirmar Correo electrónico

ACEPTO TÉRMINOS Y CONDICIONES PRODUCTOS Y SERVICIOS @BUJO EL COLOMBIANO

VER TERMINOS Y CONDICIONES

ENVIAR

CONTINÚA LEYENDO

## A TERMINAR LO EMPEZADO

*En lugar de anunciar proyectos faraónicos como un tren elevado entre Buenaventura y Barranquilla, el gobierno debe terminar las obras de cuarta y quinta generación que están pendientes.*

PUBLICADO EL 06 DE ENERO DE 2023



A+ A-



Mientras muchas vías de cuarta generación todavía no ven la luz por los años de retrasos que llevan muchas de ellas, convirtiéndose en un lastre para las regiones y la competitividad del país, en los últimos días se han vuelto a escuchar anuncios del gobierno que más parecen inocentadas que los proyectos serios que requiere Colombia.

Para la muestra un botón: el exabrupto que soltó a finales del año pasado el presidente de Colpensiones, Jaime Dussán, quien dijo que con recursos de los fondos privados de pensiones se podrían financiar obras de infraestructura como un tren entre Buenaventura y Barranquilla.

Si no fuera porque el presidente Gustavo Petro mencionó esta faraónica idea en su campaña cuando era candidato, cualquiera diría que es un chiste de mal gusto. La propuesta del mandatario, que no tiene ninguna clase de sustento técnico y ha sido objeto de toda clase de críticas, es construir un tren elevado eléctrico para conectar las dos costas. Recientemente señaló que este sería un tren complementario al Canal de Panamá y que el gobierno ya ha recibido propuestas para realizar el proyecto a través de una asociación público-privada (APP).

Afortunadamente, el ministro de Hacienda José Antonio Ocampo, un funcionario que sí es serio, rechazó tajantemente el anuncio de Dussán y señaló que "no es función del director de Colpensiones decir qué se hace con los recursos. No tiene por qué entrometarse. Fueron declaraciones que no tienen ni pies ni cabeza", enfatizó.

Y mientras sigue sacando del cubilete obras sin ningún estudio o viabilidad, el gobierno parece dispuesto a echarle tierra a varios de los 29 proyectos de cuarta generación (4G) de concesiones viales, el más ambicioso plan de infraestructura vial puesto en marcha por el país en las últimas décadas. El primer mandatario afirmó que en las autopistas 4G "se tiran un poco de plata", que estas "solo sirven para importar productos y matar la producción nacional" y beneficiar a los dueños del gran capital en Colombia.

Cabe señalar que el programa de cuarta generación de concesiones fue adjudicado en 2014 para mejorar la movilidad y unir los puertos con los centros de producción. Son obras prioritarias, muchas de las cuales tienen un avance superior al 70% y solo les falta el último empujón para terminarlas; otras, por el contrario, requieren que se solucionen los grandes cuellos de botella que impiden su avance como son consultas previas, compras de predios y licencias ambientales.

Uno de los proyectos que debería ser prioritario es la vía Bogotá-Girardot, que se ha vuelto un calvario para miles de viajeros que destinan más de ocho horas en un trayecto que se recorría en tres horas. O las vías 4G de Antioquia que aún no están terminadas como Autopistas Río Magdalena 2, Pacífico 3, y la Autopista Mar 2, entre otras.

Ahora, el gobierno dice que su prioridad serán las vías terciarias. El ministro de Transporte, Guillermo Reyes, indicó que se destinarán 8 billones de pesos en vías terciarias en el plan "Camino Comunitario para la Paz". Nadie niega que esas vías están en pésimo estado y son necesarias porque impiden que los campesinos puedan sacar sus productos a los centros de consumo.

La gran mayoría de vías terciarias son verdaderas trochas. De los más de 200.000 kilómetros que tiene el país, 18.000 son primarias, es decir, conectan ciudades capitales, puertos y zonas de frontera, 43.000 kilómetros son secundarias o departamentales, y alrededor de 143.000 kilómetros son terciarias, municipales o rurales que se encuentran en un 90% en mal estado.

Si bien, hay que poner acelerador a estas vías para contribuir al desarrollo de muchos municipios colombianos y a la generación de empleo, el gobierno no se puede olvidar de las 4G y de las Concesiones del Bicentenario (5G). Estas últimas fueron aprobadas mediante documento Conpes a finales del 2021 y entre los proyectos que se incluyeron están Buga-Buenaventura, la nueva malla vial del Valle del Cauca, la ALO Sur, vital para descongestionar una de las salidas de Bogotá, la troncal del Magdalena 1 que va desde Puerto Salgar hasta Barrancabermeja, el canal del Dique y la APP del río Magdalena.

El gobierno debe abrir varios frentes de obra, dándole prioridad no solo a las vías terciarias sino también a los grandes proyectos de infraestructura que siguen durmiendo el sueño de los justos. Un ejemplo de ello es la navegabilidad del río Magdalena, fundamental para promover el transporte de mercancías e impulsar los puertos y municipios que quedan sobre este afluente. Todavía no se sabe cuál será su destino luego de que el proceso de licitación fuera declarado desierto. Lo que al parecer sí podría ver por fin la luz son las obras del canal del Dique, que fueron adjudicadas al final del 2022 a la firma Sacyr y que evitarán que se sigan inundando municipios del Atlántico, Sucre y Bolívar.

En lugar de anunciar proyectos que no tienen ni pies ni cabeza como el tren elevado, el gobierno debe poner manos a las obras en 2023, terminar aquellas que están avanzadas y acelerar las que están paradas.

---

**CONTINÚA LEYENDO**