

Imprimir

Estamos en la era de la desinformación

Estamos ante la presencia en el mundo de la guerra cibernética. A nivel internacional la desinformación es la norma. Así, la OTAN, alianza guerrerista dirigida por el imperio estadounidense con sus satélites europeos, tiene muy diseñada campañas de desinformación contra todos aquellos países y personas que no sigan sus intereses. Tienen planeado, con multitud de ONGs, influenciadores, redes sociales que financian, y medios de comunicación que manejan en todo el mundo, que al unísono defienden los mismos mensajes, diseñados por un centro de desinformación.

Crean sus intelectuales y periodistas para colocar todo tipo de mentiras, se infiltran en los países, tienen traidores en todas partes, pagan lo que sea, conspiran, fomentan revoluciones naranjas, justifican robos de activos, sanciones, es todo un engranaje super poderoso de este Gran Hermano internacional.

A los que consideran enemigos los acusan de todo: tiranos, asesinos, malvados, lo que sea para desprestigiarlos.

Pero, a nivel interno de los países, esto también sucede. La derecha es especial: ya es subversiva, conspirativa, fomenta revueltas, motines, guarimbas, ataques a instalaciones públicas y de partidos, incendios y asesinatos.

En Colombia esto se ve muy claro. La derecha desinforma, demoniza, para ella todo lo que huelga a izquierda es demonio, aún, cualquier idea contraria a ella es comunismo, socialismo, izquierda, que en su lenguaje esto es diabólico. Y lo diabólico se justifica perseguirlo.

Pero, hay que decirlo con franqueza, algunos en el petrismo también cometen errores parecidos. Toda crítica al gobierno es también demonizada, es tachada de uribismo, de golpista, de favorecer a la derecha. No distingue las críticas acertadas, venga de donde viniera, y con su actitud negativa está favoreciendo a la derecha.

Un ejemplo, es lo que ha ocurrido con el paro del sector transporte de los días 5 al 9 de septiembre de 2024. Se hicieron todo tipo de informaciones muy equivocadas.

Y, curioso, los partidos tradicionales, salvo voces aisladas, no atacaron la medida del gobierno de subir los precios del diésel. No hubo declaraciones en contra de Uribe, Gaviria, Vargas Lleras, Efraín Cepeda, los medios de comunicación, los economistas ortodoxos, los progres. Había unanimidad. Todos repetían los argumentos de tipo neoliberal.

### Incremento del precio de la gasolina

El gobierno de Gustavo Petro desde que entró en funciones el 7 de agosto de 2022 se propuso incrementar los precios de la gasolina regular y el diésel, de acuerdo con los precios internacionales, siguiendo lo que ha venido haciéndose desde 1998, es decir, siguiendo los mandatos del Fondo Monetario Internacional, que llamo el Super Gran Hermano.

Primero se subió el precio de la gasolina en casi 65%, uno de los incrementos mayores en toda la historia de Colombia desde 1921, que ha afectado a toda la población colombiana, una medida que yo siempre afirmo es de tipo neoliberal y que un gobierno que se dice de cambio no debería hacerlo.

Hoy el precio de la gasolina en Colombia está en el puesto 44 de los más caros del mundo, muy por encima de prácticamente todos los países autosuficientes en energía, con unas pocas excepciones.

Nadie quería estos incrementos en el precio de la gasolina regular, pero el gremio de los taxistas y los motociclistas no estaban organizados y no había quien movilizara a la población. Los taxistas están muy divididos y los motociclistas no tienen nada. El sector de carga estuvo presente y se oponía al incremento en el precio de la gasolina, a pesar de que no los afectaba directamente a ellos, pero estaba dispuesto a acompañar a los taxistas, motocicletas y a la ciudadanía en protestar. De esta debilidad se aprovechó el gobierno y pudo imponer su política.

Y, por si fuera poco, las centrales obreras estaban de acuerdo con el aumento en los precios, algo que yo nunca he sabido en ninguna parte del mundo que las centrales obreras apoyen incrementos de precios de cualquier bien. Es lamentable el papel las centrales obreras colombianas, con razón casi nadie las apoya y en todas las encuestas la gente manifiesta hostilidad hacia ellas.

El precio del diésel y el paro

Con el precio del diésel, la situación era diferente. Aquí el gremio del transporte es muy fuerte. Y esta política afectaba directamente los precios de la carga transportada y de los pasajes de los pasajeros urbanos e interurbanos

Había un ánimo de dialogar del sector transporte. No estaban interesados en ningún paro porque reconocían los efectos que este tendría en la economía.

Durante el segundo semestre de 2023 y en 2024 hubo muchas reuniones, pero no se llegó a ningún acuerdo. La posición del gobierno era inflexible: “nuestra propuesta es subir los precios y listo”. Entonces los transportadores se levantaron de la mesa de negociación. Parece que las mesas fueron muy tensas, que el ministro Bonilla era bastante autoritario e impulsivo, algunos decían que era grosero.

Ya había declaraciones del ministro de Hacienda Ricardo Bonilla que había que aumentar el precio del diésel en 6000 pesos el galón, un incremento de 62% con relación al valor de 9864 pesos existente, algo brutal.

Entonces, el ministro sorprendió a todos con un decreto en que se fijaba un aumento de 1904 pesos el galón a partir del primero de septiembre, que continuaría a partir de enero de 2025 con otros 2000 pesos y luego con un adicional de 2000 pesos el galón.

No había que ser muy inteligente para prever que el sector transporte, encabezado por el gremio de transportadores de carga reaccionaría. Así ha sido en todo el mundo. Muy ingenuo el gobierno, no aprendió de lo ocurrido en otros países. Recuerden el gremio de los

agricultores en Francia que hizo echar para atrás el incremento del derechista Macron. Los levantamientos en Ecuador, Chile, República Dominicana, Alemania, Holanda y muchos otros países.

### Composición del sector transporte

En la discusión de estas semanas ha existido una ignorancia o mala fe sobre qué es el sector transporte. Según los medios de comunicación, los neoliberales y el gobierno, el sector transporte solo comprende a los transportadores de carga, aún más, solo hablan de FEDETRANSCARGA.

El sector transporte comprende los siguientes subsectores:

1. Transportadores de carga
2. Transporte tipo Transmilenio
3. Transporte urbano de pasajeros
4. Transporte interurbano de pasajeros
5. Carrotanques
6. Taxistas
7. Motociclistas
8. Sector fluvial
9. Sector marítimo
10. Aviación
11. Jeeps
12. Camiones, volquetas

Hay multitud de asociaciones de todo tipo, nacional y departamental y municipal.

En el transporte de carga hay cinco agremiaciones grandes, siendo la de más afiliados la de COLFECAR

En el paro, el papel de FEDETRANSCARGA fue menor, participaron el primer día, pero después fue poca la presencia de este gremio en las manifestaciones.

Desde tiempo atrás este gremio del sector transporte ha luchado por muchas reivindicaciones y no han sido oídos. Como siempre, se hacen reuniones, mesas de trabajo, se llega a un acuerdo y nunca cumplen.

En este paro, a diferencias de otros paros, participaron muchos actores que no lo habían hecho antes: carrotaques, camiones, tractomulas, volqueteros, buses interurbanos y, notablemente, pasajeros que apoyaban las reivindicaciones de los transportadores. Era un verdadero paro general del sector transporte, de todo el mundo de propietarios individuales y de asociaciones.

El diésel afecta otras áreas.

Adicional, el diésel afecta a las siguientes áreas

1. Generación por plantas diésel en los territorios alejados Yo cuando fui gerente de ICEL distribuí más de 300 e inauguré con el presidente Virgilio Barco las plantas de Leticia y Tumaco, de alta potencia.
2. Plantas diésel de emergencias en edificios, hospitales, cuarteles, instituciones educativas, restaurantes, comercios, industria, construcción, minería.
3. Maquinaria para agricultura, tractores, por ejemplo.

El sector transporte es un gremio muy diverso y con muchos problemas

Como se ve, incrementar el precio del diésel tiene efectos importantes, prácticamente, sobre toda la economía nacional.

El problema del sector transporte no es solamente del precio. Ellos tienen muchos reclamos que me manifestaban los gobiernos no les daban solución. Por ejemplo, la seguridad es clave porque les afecta, por supuesto, en sus costos y la operación del sistema.

En el sector transporte, el 98% de los vehículos pertenecen a propietarios que son dueños entre una y tres máquinas. El 2,0% restante son empresarios que tienen más de tres

vehículos, o sea, no es un gremio concentrado en unos pocos propietarios como se oye decir sin ninguna base estadística.

El equipo de las tractomulas es muy sofisticado, los últimos modelos son muy eficientes y controlados automáticamente por antenas que tienen en el techo todos los vehículos.

El subsector de carga es muy competitivo, con exceso de oferta, ya que, por la disminución del crecimiento económico, la carga ha disminuido y hay una competencia feroz de precios.

Desinformaciones sobre el sector

El gobierno y sus redes sociales e influenciadores, así como los medios de comunicación y los economistas ortodoxos están dedicados a decir que se está subsidiando a los grandes propietarios y que por eso hay que subir los precios. Algo así como que están robando a todos los colombianos.

Esta es una información absurda desde todo punto de vista, teórico y práctico.

Miremos las tractomulas. Ellas pagaban antes del paro el precio de 9.864 pesos el galón del diésel. ¿Dónde está el robo? ¿Qué pasará con el incremento que acordaron de 800 pesos el galón? El precio del diésel explica el 40% de los costos de operación. Como cualquier comprador de un insumo, si este sube, traslada el costo adicional al consumidor, en este caso al valor de la tonelada transportada.

Pero, aquí hay un problema. Dado el exceso de oferta, la guerra de precios hace que algunos transportadores traten de bajar el precio de la tonelada transportada, causando caos en el sector, y quebrando a propietarios.

En el transporte de pasajeros, más cerca de un monopolio, el costo adicional se traslada totalmente a los pasajeros, e igual en los demás sectores.

En el sector, como en la sociedad colombiana, hay de todo: liberales, conservadores,

uribistas, petristas y la mayoría independientes, sin partido.

Decir que era un paro uribista, me parece que se ofende a muchos que no lo son, la mayoría, y a las bases, y esto lo que hace es que estas se le alejen del gobierno. El autoritarismo es muy peligroso.

O, afirmar, que era un paro de la oposición para tumbar al gobierno. Todos los gremios de la producción (ANDI, FENALCO, agricultores, ANALDEX, FEDECÁMARAS) estaban de acuerdo con subir los precios; asimismo, los partidos tradicionales, Fedesarrollo, el Banco de la República, los economistas ortodoxos, los neoliberales, los pseudoizquierdistas, los progres, las centrales obreras, los partidos del Pacto Histórico. Ningún dirigente político se manifestó en contra de subir los precios y ninguno manifestó apoyo a la protesta. Uribe no dijo nada, ni César Gaviria, ni German Vargas Lleras, ni el presidente del partido conservador, ni los duquistas, ni los del partido de la U.

No se puede generalizar toda protesta como de derecha y que busca un golpe de Estado. Hay protestas legítimas y como en todo escenario político la oposición busca aprovecharse, pero el gobierno no debe dar papaya.

Pero, en este proceso los que salen perjudicados son todos los colombianos porque incrementar los precios de los combustibles al final recae sobre la población. Me parece una irresponsabilidad justificar incrementos en precios diciendo que si no se hace se está favoreciendo a unos grandes propietarios voraces, que están robando plata, y amenazándoles con tuits, bulos y diciéndoles todo tipo de insultos por las redes sociales.

Una afirmación de este estilo es la siguiente, de un investigador que escribe lo siguiente:

“El paro camionero y la respuesta gubernamental dejó en evidencia, no solamente el tema del subsidio al Diesel-ACPM, que se embolsan los grandes empresarios.” Por favor, como se puede decir esto, que los transportadores se embolsan los 6.000 pesos que ha querido aumentar el gobierno, ¿se lo están robando los transportadores? Por favor, el precio hasta el paro era de 9.864 pesos, donde están esos 6.000 pesos que se robaban. Qué confusión

matemática y de lógica. Y esto lo dicen mucho, y más grave, profesionales que parece no saben sumar ni restar ni razonar.

Señores, ¿dónde están esos 6.000 pesos que se los embolsan los transportadores? Esto, realmente es parte de esta desinformación que se está dando en el país en todos los campos. Y por todos los partidos y medios de comunicación de la oposición y del gobierno. Ahora todos son expertos en energía, en el manejo de los precios de los combustibles, en el sector transporte, en la normatividad, en matemáticas, en estadística, en lógica. Que desastre de país.

Y esos 6.000 pesos que quiere aumentar el gobierno no es un subsidio real, sino una figura creada de un precio ficticio de exportación del diésel al cual se debe cobrar internamente.

El país necesita tranquilidad, menos polarización y una comunicación no violenta.

La reforma tributaria y los precios de los combustibles

La reforma tributaria presentada por el gobierno tiene, entre sus puntos, aumentar el impuesto al carbono para los combustibles. Esta es una jugada maquiavélica del gobierno para aumentar los precios de la gasolina, el diésel, el gas natural, de todos los combustibles. Hay que oponerse a este artículo.

En el proyecto de ley se propone un impuesto al diésel de 753,04 pesos el galón, de 470,65 pesos para la gasolina y de 141,2 pesos por m<sup>3</sup> para el gas natural e igualmente para la tonelada de carbón.

Esta es un atajo del gobierno o para lograr más recursos que equivale a un incremento de los precios. Así, el aumento del diésel quedaría en 1.553,04 pesos el galón, cerca de los 2.000 pesos que quería el gobierno.

La consecuencia es aumentar los precios de los energéticos con las consecuencias económicas, sociales, de distribución de ingresos, de pérdida de competitividad del país que



he venido documentando.

La teoría del impuesto al carbono es una política del FMI y los organismos internacionales. Es utilizar el mecanismo de precios para influir en la oferta de energía, sin tener en cuenta las repercusiones de estos sobre las capas más pobres de la sociedad que salen perjudicadas por estos aumentos. Es una creencia en que el mercado lo resuelve todo, independientemente de sus consecuencias.

El acuerdo fue una derrota para el gobierno

El propósito del ministro de Hacienda era aumentar en 2.000 pesos el galón de gasolina y luego otros 4.000 pesos en 2025. Esto no lo logró el gobierno. Se llegó a un acuerdo solamente de 800 pesos, por ahora, pero conociendo al ministro va a presionar para seguir aumentando el precio del diésel.

Igualmente, que se entraría, de nuevo, a mesas de discusión, para definir 14 puntos y qué hacer con el precio del diésel que siempre se ha discutido por el gremio del transporte, de tiempo atrás.

Conclusiones

Como siempre lo he manifestado durante 36 años:

1. Hay que acabar con el FEPC por ley
2. Definir una nueva fórmula de precios de los combustibles.

Clave el primer punto, para eliminar el chantaje del FMI, del gobierno y de todo el establecimiento que en esto está con el gobierno de Gustavo Petro. O sea, neoliberales todos unidos en este tema de los combustibles con el gobierno.

Mi propósito es ayudar al gobierno de Gustavo Petro para que salga de este tejemaneje de los neoliberales y pueda incrementar el gasto social. Como lo he dicho, el gobierno debe romper con el FMI en estos temas de los combustibles, mantener una posición que defienda

los intereses nacionales y de los ciudadanos.

Pero, también, rompa con los neoliberales y olvídense de sus críticas.

Diego Otero Prada

Foto tomada de: Razón Pública