

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

00:00:00

*Speaker 1:* Doctor Gustavo Morales, directora e directores de fase. A todos los presentes, los presidentes de las compañías por siempre. Gracias. Muchas gracias. Doctor Gustavo Morales, Directora de Directores de Fase. A todos los presentes, los presidentes de las compañías de seguros. Aquí están las buenas noticias. Han sido dadas algunas. Está el proceso regulatorio. La RF está en ese proceso de organizar la regulación, tema pensional y otros. Yo voy a aprovechar ese espacio para hablar de algo que usted dijo, señor presidente Morales, y es cuál es el lío de la desinformación, porque la desinformación Formación aumenta los riesgos. Y voy a tomar un caso preciso de desinformación de frases ligeras y comentarios interesados. Miren ustedes esto. Cuánto vale la cotización de Ecopetrol en la Bolsa? Este es el histórico. Este es el histórico. Ecopetrol comenzó a cotizarse en la bolsa en el año 2007 y cuando salió, osciló alrededor de los 2.000 \$. La acción comenzó a subir. Poco a poco llegó una segunda emisión en el año 2011. Esa emisión salió con una expectativa de 3.700 \$ y subió hasta 5850, que fue su máximo. Lo obtuvo en los años 12, 13, 2012 13, cuando el petróleo estaba a los niveles de precio internacional más alto y después comenzó a bajar. Nunca he recuperado los 5000 pasos. Y bajó hasta 881 \$. Nadie habló de un enorme desplome de Ecopetrol. Simplemente era un tema de comportamiento del mercado, dadas las condiciones. Y cuando bajó 881 el petróleo estaba a 30 \$. Es decir, está en función del precio internacional, de la tasa de cambio de distintos valores. Muy bien. Después se recuperó, volvió a subir. Miren ustedes que nueve volvió a tener un pico alto en el 2018. Ese pico alto en el 2018 está cerca de los 4000 y ha venido oscilando fuertemente. Uno pregunta Cuáles son los descensos bruscos que ha tenido la acción de Ecopetrol y el primer descenso brusco? Si uno lo encuentra a lo largo del tiempo es entre el 2012 y el 2015, en donde la acción de Ecopetrol bajó a menos del 20%. De lo que había en precios en valor. Luego hay procesos de recuperación económica, de recuperación del valor de la acción y en el 2019 tiene otra caída drástica desde 4000, desde poco más de 4000 a menos de 3.025% se cae un nuevo proceso drástico los tiene en el 2019, antes de pandemia, antes de pandemia baja de cerca de 3600 a 1000 a cerca de 1800. Está por debajo del precio que está actualmente en 1850. Entonces, la afirmación brusca es estar acabando con el comportamiento de la acción. Esto es lo que hay. Y esas afirmaciones bruscas son comentarios interesados para decirle a los medios de prensa. JP Morgan no es una calificadora. Yo no sé de dónde sacaron el titular de que JP Morgan había quitado la calificación de Ecopetrol. JP Morgan no es una calificadora. JP Morgan es un banco de inversión y lo que salió fue un comentario de una banca de inversión respecto a un proyecto específico en el cual muy seguramente. JP Morgan era de los que estaba interesado en que eso siguiera adelante. No es una calificadora. Ni le ha quitado la calificación Ecopetrol, ni ha sido el derrumbe ni el desplome de Ecopetrol. Y el nivel de riesgo está aquí. Este es el comportamiento de la acción. Hoy está subiendo. Es decir, ayer sintió el golpe y bajó. Hoy está subiendo o se está recuperando y seguramente en unas dos semanas lo vamos a tener en niveles por encima de los 2.000 \$. Eso es un poco el riesgo de qué es lo que se dice, que es lo que hay. Pero además de eso decía, eh, también los mismos medios que en Colombia había fuga de capitales. Ya volver al tema de fuga de capitales, que es otra afirmación de esas complicadas. Esto es lo que se viene produciendo en petróleo en Colombia. Estaba desde el 1992 al 2023.

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

Hoy tenemos una producción alrededor de 780.000 barriles diarios. Esa producción, 60%, un poco más de 60% la hace Ecopetrol y el resto la hacen otros exploradores explotadores de petróleo. En total, Colombia exporta una buena parte. Las 2/3 exportan y el 1/3 va a la refinadora de petróleo, sino no tendríamos gasolina y no estaríamos. En la Refinadora de Petróleo Barranca. Y Reficar es donde eso se produce y de alguna parte se compra y efectivamente se compra a los productores de petróleo colombianos. Pero como Colombia produce petróleo pesado y eso es un tema interesante, hay que importar petróleo ligero. Colombia es un exportador de petróleo, pero exporta petróleo pesado. Y para refinar y producir gasolina y producir diésel hay que importar petróleo ligero que se exporta del Golfo de México. Ahí están pues, las cuentas que se van dando. Esto es lo que se produce en Colombia. Este es el consumo local de gasolina. Me gusta su primer mensaje sobre política económica. Hay que cerrar la brecha de los precios de los combustibles, pero hay que mirarlo en términos de qué es lo que se está consumiendo. Y este es el consumo de gasolina. En los últimos 15 años y el consumo de diesel en los mismos 15 años. Si ustedes van para atrás, vayan al año 2012 y sumen los dos en el año 2012. Se consumía 2.700.000 galones diarios de gasolina y en el mismo año se consumían 3.900.000 galones diarios, le dicen sumados aproximadamente son 6 millones de galones diarios. Eso era lo que consumía. En ese momento solo se afinaba en Barranca. No había entrado Reficar. Diez años después o 12 años después, Mejor vámonos al 2023, que ya está consolidado. Tenemos un consumo de gasolina o vayamos al año más alto de gasolina 2022 6.200.000 galones diarios de gasolina en el 2022, es decir, más que se duplicó. En diez años. En Diesel tenemos en el 2022 5.400.000 galones diarios. Creció más de 1/3. Sumados los dos 12 millones de galones diarios. Es decir que en la práctica el consumo se duplicó sumado a gasolina. Y dicen. Qué ha pasado después de que cerramos la brecha del precio de la gasolina? Que el consumo de gasolina se ha reducido. Y hoy tenemos un consumo de 5 millones y medio de galones diarios. Es decir, se ha reducido en 700.000 galones diarios. Es lo que tenemos ya en cuentas este año. En cambio, el del diesel pasó de 5400000 a 6200000 galones diarios. Creció 800.000 galones diarios. Cerrar la brecha de la gasolina significó que los consumidores fueran dejando a un lado la gasolina y se pasaran al diésel. Y hoy tenemos la discusión de qué hacemos para cerrar el diésel. La brecha del diésel, la de gasolina, ya está cerrada, pero hasta generando este efecto. Se está consumiendo más diésel que gasolina. Con la curiosidad simultánea de que el país no tiene abastecimiento completo de ambos combustibles y que en este año el 37% de la gasolina es importado. Razón por la cual la decisión de cerrar primero gasolina era válida es porque esto estaba dependiendo mucho del mercado, del mercado externo. En el año 2022 era el 41% y es el 37% de la gasolina que se importa. Y el diésel no siempre es igual. Se estima en ese estimado en el 20, en el año 22, que el 23% del consumo de divisas importaba. Reficar está dedicado a producir más diésel que gasolina y todavía estamos exportando el 6%. Es decir, no tenemos autosuficiencia en los combustibles. Necesitamos importarlo buena parte. Y no es una cosa de ahora. Miren las cifras. A lo largo de estos diez años se importa en promedio 40% en gasolina y en en en el mejor de los casos, en el 10% del diesel. Entonces aquí es donde viene toda la discusión de qué es lo que tenemos que hacer. Repito, la Echa gasolina. Está cerrada y eh. Y nos toca mirar el tema del diesel. Pero eso también

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

tiene que ver con riesgos. Esta es la llamada deuda no financiera. Esta es la brecha del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles. El Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles no es un invento de ahora. Existe hace años y en el 2008 ya generaba eh, un EH. En ese momento un superávit de cero de 400 mil millones de pesos estaba relacionado con el hecho de que el fondo todo Fondo de estabilización de precios de los. De precios, de algo, de lo que sea, combustibles, café u otra cosa, se debía alimentar de los periodos en los cuales hay alguna bonanza en precios que permite alimentar los fondos para que los fondos alimentados sirvan para cubrir los momentos de riesgo. O de déficit? Pues bien, ustedes observarán que en la práctica solo hemos tenido tres años con superávit el año 2008, 2009 y el 2020 por razón de pandemia. Simplemente que cuando estuvimos encerrados pues no había movimiento, los carros estaban guardados, las personas estábamos guardadas, etcétera, etcétera Entonces no había mucha demanda, pero el resto todos los años ha tenido déficit. La pregunta es y este déficit de dónde se paga? Se debe estar pagando de dos fuentes. La primera de que el precio nacional trate de equilibrarse con el internacional, de mantenerse equilibrado. Y ese esfuerzo se había hecho en Colombia desde el siglo pasado. Los años 90, en los cuales había tomado la decisión de que el precio de los combustibles no se ajustaba una vez al año, sino todos los meses. Cuando se ajustaba una vez al año, automáticamente aparecía el fantasma de la inflación de que todo iba a subir porque subía el precio del combustible. Bueno, eso se eliminó, se fue, se fue reduciendo. El riesgo se va acabando. Cuando se decidió que el precio que los combustibles ajustaban mensualmente y posteriormente desapareció el fantasma de la inflación inercial y la inflación se fue ajustando en el tiempo. Incluyendo combustibles. Pero en enero del 2020. Volvieron a congelarse los precios de los combustibles y al congelarse los precios de los combustibles sí que nos alejamos del tema de qué hacemos con los precios, la relación entre el precio nacional y el precio internacional. Y queda la segunda alternativa. Si eso está desajustado, hay que pagarlo de alguna parte y esa parte es el presupuesto, porque no lo están pagando los consumidores. Entonces aquí viene el riesgo. Bien, ese. Ese desfase nos dejó un déficit de 11 billones en el año 2021 y de 37 billones en el año 2022. Ahí significa que en el año 2022 tuvimos casi por mitades el desfase entre gasolina y dicen Este gobierno tomó la decisión heroica de comenzar a ajustar el precio de la gasolina y el primer ajuste se hizo en diciembre del 22. Gastamos 15 meses en terminar de ajustar el precio de la gasolina. El fantasma de que iba a disparar la inflación ahí estaba detrás. El precio de la gasolina va directamente al índice de precio de los consumidores porque lo pagan directamente las personas en las estaciones de servicio. No hay nada intermediario. Simplemente cada propietario de vehículo va y se surte y paga, y es su vida cotidiana. Pues bien, al haber cerrado el déficit de la gasolina, pudimos reducir el el hueco a 20 billones en el 2023. El déficit de gasolina lo terminamos cerrando en enero del 24. De tal manera que este año está corriendo tranquilamente sin déficit de gasolina. Queda pendiente el déficit del diésel. Muy bien. El déficit del diésel era hoy que hay que comenzar a cerrarlo de alguna manera, porque sobre ese sí que existe un fantasma mayor. Y es que como está detrás el transporte de carga. Se dice que inmediatamente influye sobre el precio de los alimentos. De manera indirecta, porque el diésel es un costo de producción en el gremio del transporte como costo de producción en el gremio del transporte. Lo que

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

finalmente impacta es cuántos trasladan eso a los fletes y los fletes son los que terminan reflejándose en los alimentos o en otros bienes, en el precio de otros bienes. Bien, hicimos el primer intento. De reducir la brecha. Lo planteamos como después de 13 meses de varias conversaciones con los que se suponía eran los directivos de los gremios y habíamos llegado a la conclusión con ellos de que había que hacer tres ajustes grandes porque no podían ajustar los fletes todos los meses. Esa fue la conclusión. Como no poder ajustar los fletes todos los meses. Hay que hacer las ajustes con cierto espacio de tiempo para que se ajusten los fletes. Y luego otro espacio de tiempo para que vuelvan a ajustar los fletes, etcétera Porque no es igual que la gasolina. Aquí no son los consumidores particulares, sino a todo el proceso de carga. Esa fue la razón por la cual se hizo el primer intento con 1904. Viene entonces el riesgo? A ustedes les toca un paro camionero. El país ha tenido muchos paros camioneros a lo largo de la historia y el anterior a este había durado 21 días. Tuvo varios muertos. Y tuvo varias complicaciones. Y se afectó totalmente la economía, porque la producción de huevos de pollos, eh? Y otro tipo de alimentos quedó descubierta y entonces las granjas quedaron sin alimentación y les tocó después recuperarse, volviendo a esperar que aumentara el inventario. La pregunta es vamos a dejar que pase un paro en las mismas condiciones y lo vamos a tratar como se ha tratado. Todos los paros simplemente disolviendo los a la fuerza? La respuesta es no, vamos a negociar directamente con ellos. Y ahí sí apareció quiénes eran los que verdaderamente representaban el sector de transporte de carga y no eran los que se habían sentado en la mesa con nosotros. Las negociaciones fueron inéditas y es un buen ejercicio para examinar los riesgos. En la misma sala habían 100 personas representando a todo tipo de gremio y su gremio del transporte de carga de pasajeros, volquetas e maquinaria amarilla, Todos los que utilizan el diésel como combustible. Mil personas conectadas por Internet. Es decir, una negociación abierta, transparente y en vivo y en directo. Ahí estaban también conectados los medios. Entonces a cada rato informaban qué estaba pasando. 4000 personas en redes sociales, etcétera. Tres días intensos. La negociación se firmó a las 05:30. Pero a las 03:00 empezaron a levantar los bloqueos. Es decir, que todo se sabía en todos partes. Ya se sabía. Y a las 03:00, cuando empezaron a levantarse los bloqueos, dijeron Eso ya está decidido, vamos a seguir trabajando. Solo falta la firma. Firmen. Nadie se va echar para atrás por la firma. Efectivamente, eso pasó. Y a las 03:00 se empezaron a levantar los bloqueos y carros que estaban allí. Dos o tres días parados con alimentos llegaron a las centrales de abastos. Se destrabó rápidamente. No hubo ningún muerto, no hubo crisis. Hay formas de tratar los paros y este es un ejemplo inédito de qué se puede hacer. Por lo pronto, dice, nos dicen algunos que es que nos echamos para atrás, que nos dio miedo y nos echamos para atrás. Finalmente negociamos 800 \$ en dos alzas, una de 400 \$ que está vigente a partir del 1 de septiembre y otra que entra el 1 de enero. Vamos a ver con el índice de inflación del mes de septiembre cuál es el real impacto y seguramente nos vamos a quitar el fantasma de que todo tiene que subir simplemente porque subió el precio de los combustibles. Nosotros estimamos que debería subir la inflación del mes de septiembre por efecto de él, dice, del precio del diésel en 0.05, pero por efecto del paro no sabemos porque igual de todas maneras el paro afectó temporalmente y ese paro elevó precios de manera indiscriminada y algunos bienes se perdieron, etcétera Entonces ahí vamos a tener. Y yo no sé si a las aseguradoras les van a pedir una

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

revisión y reparación porque seguramente hay seguros ahí detrás. Bueno, ese es lo que sucedió, eso es lo que tenemos. Cerramos entonces el el el capítulo gasolina, estamos con el diésel y el diésel nos debe dejar. Nos debe dejar este año un déficit de alrededor de 11 billones de pesos. Nos dicen que en los países donde existe producción de petróleo el precio interno del diésel es muy bajo y que nosotros estamos cobrando. Queriendo llegar a un precio internacional. Bueno, hay tres ejemplos de América Latina que son altamente productores de petróleo, que son Brasil, Argentina y México. Y en Brasil el precio del diesel e el galón es de 17.367 \$. En Argentina es de 20.000 y en México de 21.263. Es decir, no es cierto. Es solamente Venezuela el único país de América Latina que ha tenido el precio eh rebajado. Y eso desde hace más, desde hace casi un siglo ha sido así en términos de que se supone que ese es el producto nacional, pero no es lo que tenemos aquí. Entonces viene toda la discusión de cuál debe ser el precio del diésel. Y por qué hay que cerrarlo? Muy bien. Esa es la deuda no financiera que asumimos y que nosotros terminamos pagando, Que si no, que si le costó al país 37 billones en el 2022. La pregunta es de dónde se pagó? Porque de eso también depende la estabilidad de Ecopetrol. Esa es una deuda de la Nación con Ecopetrol. Si la Nación no se lo paga, los riesgos dicen que entonces ahí si se le reduce la calificación de Ecopetrol y entra el país en default. Equivale a no pagarle. Eso equivale a que la Nación incumple todos los compromisos. Y que hay de fondo y se rompe la estrella. El Gobierno ha pagado cumplidamente las deudas a Ecopetrol. Y las está pagando. Esta es una deuda que se paga trimestralmente. Con un año de retraso. Me explico. El déficit del 2022 no se pagó en el 2022, se pagó en el 2023. Ecopetrol entrega una cuenta de cobro trimestral y se cobra un año después. Es decir, que la deuda del primer trimestre de 2022 se pagaba en el primer trimestre de 2023. Nos dice el ministro de Hacienda entonces que había dejado el problema resuelto. La pregunta es. Tengo dos preguntas para el ministro de Hacienda Restrepo. Porque lo está diciendo públicamente en todas partes, que él dejó el problema resuelto. Sí, lo dejó resuelto porque veníamos hablando del problema. es que el problema no se resuelve dejando congelados los precios de los combustibles. El problema se resuelve cerrando la brecha. Cómo lo dejó resuelto? A que se paga el presupuesto? Ok, listo, perfecto. Lo pago del presupuesto, Señor Ministro Restrepo, cómo financio el presupuesto? Cómo hago para financiar eso en el presupuesto? 37 billones Fueron dos reformas tributarias. Eso se comió la reforma tributaria del 21 y la del 22. La propuesta. La solución no es pagarlo el presupuesto y que después ahora nos diga que nosotros somos más gastadores y que nos toca recortar los gastos de funcionamiento. En los gastos de funcionamiento está el pago del. Impuesto de de pagar. Esa es la pregunta. O cierro la brecha para que el problema que he resuelto se lo vamos a dejar resuelto al próximo gobierno. Doctor Morales, Cómo se lo vamos a dejar resuelto al próximo gobierno? Terminando de cerrar la brecha, pero no lo vamos a cerrar a la brava la vamos a cerrar. Concertadamente, juiciosa, tranquilamente. Hay unos acuerdos, pero ya también sabemos que hay cuatro tipos de consumidores de diésel. Uno de los grandes consumidores, los grandes consumidores, son aquellos que demandan 20.000 galones mensuales y que no compran en las estaciones de servicio, sino los distribuidores mayoristas. Esos ya tienen tarifa plana desde hace un mes. Tienen tarifa plena, según los consumidores. Unos que aparecieron, eh, Aprovechando la coyuntura de la diferencia de precios. Y

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

se llaman quemadores industriales. Es una actividad en la cual compran el diesel barato. Le hacen alguna transformación y luego lo exportan como otro producto a precio internacional. Es decir, estar haciendo el negocio. Hay un decreto en curso que ya está para comentarios. Así como lo dijo Mónica, hay varios decretos que se han para comentar es esta para comentarios, no desde la UDF. Afortunadamente no la comprometo, no la comprometo con eso. Es un decreto que viene del Ministerio de Hacienda y Ministerio de Minas, que va dirigido a prohibir esa actividad. Y por lo tanto, a prohibir esa exportación. Tercero, hay 360.000 vehículos particulares que consumen diésel. Y que se pasaron de gasolina a diésel. Pues no, es que se han pasado todos este tiempo, ya venían de atrás. Pero lo que indica es que los particulares, en lugar de comprar vehículos de gasolina, han comprado de diésel en los dos últimos años. Hay 360.000 vehículos en gasolina. Pagan tarifa plena en diésel van a pagar tarifa plena. Estamos en el proceso de construir. Cómo hacemos para que eso sea cierto y efectivo de tal manera que no sea con ellos que existe el subsidio y que el 4.º transporte de carga y pasajeros. Lo vamos a hacer gradualmente. Gradualmente significa vamos a hacerlo concertado y vamos a ver hasta dónde. La política de fletes cubre los costos. Si la política de fletes cubre los costos para los transportadores, debe ser indiferente. Cuál es el precio del diésel? Es un tema de riesgo también para mí. Estoy aprovechando el encuentro de las aseguradoras para mirar dónde están los riesgos. Bueno, esa es la deuda no financiera. Tercera certidumbre. Quiero señalar una certidumbre aquí es la deuda financiera. Esto es lo que pasó en Colombia con el COVID. Esta es la deuda financiera nacional e internacional que se expresa en bonos. Y convenios con multilaterales. Pasó del año 19 48% del PIB al año 20, final del 20 en 61% del PIB, 12 puntos del PIB. 200 billones de pesos. Esta fue la razón por la cual se dieron los recursos para volver a crecer de manera importante en el 2021 y 22, pero que hoy estamos pagando esa deuda. Esa es la que estamos pagando hoy. Entonces aquí lo que es importante resaltar. El gobierno está honrando todos los compromisos y quizás más importante es el compromiso con el Fondo Monetario Internacional. La deuda con el Fondo Monetario Internacional fue adquirida en el año 20. 5.600.000.000 de dólares. Eso en la práctica, a precios de hoy son 22 billones de pesos. Se paga entre el 24 y el 25. Nos volvimos a reunir esta semana en Nueva York con el Fondo Monetario Internacional, directamente con la presidenta del Fondo Cristalina Georgieva, para ratificar que Colombia está pagando y honrando la deuda. La terminaremos de pagar en diciembre del 2025. Este año ya hemos pagado el equivalente a 8 billones de pesos y terminaremos pagando en diciembre del equivalente a 11 billones de pesos. Casi 3.000 \$. 3 mil millones de dólares. Perdón. Y en el año 25 terminaremos pagando otros 3 mil millones de dólares. Miren la, la, la la. Comparación. 3 mil millones de dólares. Es el hueco del del diésel en un año. 11 billones de pesos. A eso equivale lo que le vamos. Lo que estamos pagando al Fondo Monetario Internacional. Pero la deuda con el Fondo Monetario Internacional no es la más grande. Este año tenemos que pagar del presupuesto 95 billones de pesos en deuda con el Fondo. Son 11. Es decir, es un 12% de la deuda De lo que se está pagando el resto es con los demás y con los demás. Las tasas de interés son más altas en el 2025 tenemos previsto que hay que pagar 112.000.000.000.011 serán al fondo, es decir, el 10%. Pero a los demás les tendremos que pagar 100 billones de pesos de esos 100 billones de pesos que les

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

tenemos que pagar a los demás. Aproximadamente 53 billones son intereses. Por qué? Nivel de riesgo? Otra vez, Colombia perdió el grado de calificación en el 2021. Y cuando nos preguntan van a romper la regla fiscal? La regla fiscal lo que dice es que tenemos que pagar la deuda. La gran pregunta para la reactivación económica es cómo hacemos para invertir? Porque si pagamos la deuda estamos pagando con los mismos recursos y no podemos recuperar el crecimiento. Con el mismo mecanismo con que se creció se crecieron 21 22 que apunte deuda a la inversa estamos pagando esa deuda. Entonces no es por ahí no estamos, no podemos endeudar más al país, tenemos que crecer con la inversión que existe. Alguien decía entonces eh, de manera ligera que había fuga de capitales. Esta es la inversión histórica de Colombia. Esta es la inversión histórica. En 50 años el promedio de la inversión en 50 años es 17.6% del PIB. Cuando tuvimos los niveles más altos de inversión, cuando el petróleo estaba por encima de 100 \$ el barril años 2013, 2014 2015 y se empieza a bajar después de ahí. Es decir, siempre hemos dependido del mayor nivel de inversión de qué pasa con el petróleo. Lo cierto es que el petróleo no ha vuelto a tener precios de 100 \$, 120 \$ y cosas por el estilo. Hoy tenemos un petróleo de 78 dólares. La inversión en Colombia es del 17.6%. No ha habido desplome de inversión ni fuga de capitales. Y a la inversa, las cifras del Banco de la República dicen esto. Dicen que este es el nivel de inversión que tenemos en Colombia, diferenciado entre el resto de sectores y petróleo y minería. Y miren ustedes que petróleo y minería, pues petróleo ha tenido su pico en el segundo trimestre del 2023. Pero los otros sectores, la inversión que está llegando a otros lados es más importante y esa es la que es necesaria para el proceso de transición energética. Lo que está demostrado es. Hay que buscar diversificar la economía y ese es el ejercicio de diversificación de la economía y la inversión. Vista desde la inversión extranjera directa entre EH nueva inversión y reinversión de utilidades. Es esta la nueva inversión? Es el espacio barra negra y la reinversión de utilidades es el espacio barra azul. En el 2023 la inversión colombiana de inversión Extranjera Directa es de 17.145.000.000 de dólares, de los cuales 12.216 son inversión nueva y 4929 es reinversión de utilidades. Miren ustedes el comportamiento que se ha tenido compárelos estos dos años con el 12 13, donde el petróleo era importantísimo. El petróleo sigue siendo importante en Colombia, pero poco a poco ha perdido el espacio y hay que necesidad de diversificar la economía. Esta es la situación. No hay ninguna fuga de capitales. Aquí está la inversión. Son cifras del Banco de la República, no son más. El Banco de la República es la fuente de información. Es lo que quería señalar. Quiero terminar el doctor Morales dejándoles dos tareas a Korda y las aseguradoras. Estamos en plena licitación del. Que ha habido dos licitaciones fallidas. Esta es la tercera. Esa licitación del PET está mirando el tema de cómo adjudicamos 48 46.8 billones para administración de las aseguradoras de las fiduciarias. En términos de que el 25% lo tiene un convenio con la Previsora y Financiera y y Fiduciarias Públicas. Y queremos entregar el resto. Entonces está la tarea de veamos cómo hacemos para que efectivamente esto se desarrolle. Les quiero dejar la tarea, eh? Los temas de estructura del modelo están planteados, los temas jurídicos de las garantías también están planteadas, incluso se están cerrando los contratos anteriores y se avanza estimando que estas ofertas, que la apertura de ofertas pueda realizarse a finales de noviembre y podamos adjudicar a mediados de diciembre. Les dejo la tarea y dejo una segunda tarea, esa más

## Intervención del Ministro en la Convención Internacional de Seguros 2024.mp3

complicada. Unidad de Gestión del Riesgo. Qué ha pasado con la Unidad de Gestión del Riesgo? Que hay un proceso de aseguramiento para los tanques. Y aquí viene el tema de los riesgos y los siniestros. Efectivamente esta siniestrado en estuvo sobrecostos. En esto hay una acción delictiva. Pero hoy se encuentra la unidad de riesgo con una situación complicada. No puedo poner a funcionar esos carros tanques porque no tienen seguros. Hay una necesidad de buscar alternativas. Esa es la tarea que les quiero dejar, porque tarde o temprano la unidad de riesgo tendrá que reestructurarse Lo que está demostrado, efectivamente, es que hay muchas dificultades de administración que las ha habido en el tiempo y que al final, desafortunadamente los funcionarios de este gobierno aprovecharon y delinquiendo. Y detrás de ese delito, pues están los siniestros que hoy tenemos. Este es uno y el otro es el aseguramiento de responsabilidad civil de los servidores públicos. Como hay un siniestro en curso con varios funcionarios involucrados, no son solo dos, eh? También hay dificultades para asegurar a estos funcionarios. Les quiero dejar esas dos tareas para que revisemos qué hacemos con esos dos temas. No hay riesgo de las elecciones. Eso es también otra mendacidad de semana, Bueno, no hay riesgo de elecciones. El Presupuesto General de la Nación del año 2025 va a salir por decreto. No hubo acuerdo en el Congreso. Tendrá que salir de aquí al 30 de diciembre. En la versión original del presupuesto, la plata de las elecciones, que es un tema temporal, está toda en la Registraduría y en el Consejo Nacional Electoral. En las discusiones que han estudiado en los últimos días. La pregunta era y por qué la tienen directamente? Si eso es temporal y siempre esa plata ha estado en la bolsa del Ministerio de Hacienda para que sea entregada a la Registraduría contra solicitudes específicas. Bueno, en cualquier manera, ya que esta es la Bolsa de Hacienda, o sea que esté directamente en la Registraduría, las elecciones no tienen ningún riesgo. Ahí está la plata con eso. Gracias.

00:41:48

*Speaker 2:* Muy bien, ministro, Muchas gracias. Muy.