

## Chevron compra Anadarko por US\$33.000 millones

Chevron, la segunda petrolera más grande de Estados Unidos, llegó a un acuerdo para comprar Anadarko Petroleum Corp. por US\$33.000 millones. Según Bloomberg, se trata de "una doble apuesta a lo que muchos en el sector de la energía consideran el futuro de las grandes petroleras en

los diez próximos años".

El acuerdo le da a Chevron hectáreas y producción en la prolífica cuenca del Pérmico, al oeste de Texas y el sureste de Nuevo México, y también "refuerza la exposición de Chevron al GNL en un momento en que el gas natural se considera el com-

bustible de transición preferido en la lucha contra el cambio climático".

"La consolidación en aguas profundas y en shale tiene lógica desde un punto de vista industrial", dijo a Bloomberg Christyan Malek, director de análisis de petróleo y gas de EMEA en JP Morgan Chase & Co.

» Chevron adquirirá todas las acciones en circulación de Anadarko por US\$65 el título.

JOSÉ ROBERTO ACOSTA



## El alcaballero Plan de Desarrollo

# Negocios

Habrán \$600.000 millones en créditos

## Lanzan programa de modernización de vehículos de carga

El Gobierno espera sacar de circulación más de 51.000 unidades que tienen más de 20 años de antigüedad. Reconocimiento económico del 100 % del vehículo que quiera salir del negocio, entre las estrategias.



CAMILO VEGA BARBOSA

jvega@elespectador.com  
@camilovega0092

El Gobierno lanzó este viernes su Programa de Modernización de Vehículos de Carga (PMVC), con el que espera sacar de circulación más de 51.000 unidades que tienen más de 20 años de antigüedad, que representan un reto competitivo para el sector y que tienen grandes efectos ambientales.

Para incentivar este cambio se darán diferentes alternativas a los

propietarios de vehículos de carga que tengan hasta tres vehículos. Los dos primeros beneficios están dirigidos para vehículos de carga activos, es decir, que hayan cumplido en tres oportunidades, en los últimos cinco años, con el requisito del seguro obligatorio de accidentes (SOAT) y la revisión tecno-mecánica (RTM).

En el primero de ellos, el Gobierno ofrece un reconocimiento económico a los propietarios que decidan entregar sus vehículos de carga de 20 o más años y que deseen salir del sector, es decir, retirarse. De esta manera, se pagará el 100 % del valor del camión de acuerdo con criterios del Ministerio de Transporte.

Para quienes deseen seguir en el sector, se brindará una opción de desintegrar y comprar un vehículo nuevo. Con esta se le dará reconocimiento económico del 50 % vehículo y una exención del IVA del 19 % al momento de comprar el nuevo camión. Además, no se les aplicará la contribución ambiental del 15 % del valor comercial que debe pagar todo vehículo de carga que entra a circulación, y usar los más de \$600.000 millones en créditos blandos que ofrece Bancoldex (con tasas de 12 E.A.).

También hay alternativas para los vehículos de carga de servicio público que no estén activos, es decir, que no cuentan ni con

SOAT ni con revisión tecno-mecánica. El Gobierno les dará el reconocimiento económico por estos camiones de más de 20 años, y si quieren seguir en el sector tendrán la exención del IVA y del tributo del 15 %.

Juan Camilo Ostos, viceministro de Transporte, explicó que "esperamos que en el primer año del programa logremos sacar de circulación más de 8.000 vehículos de carga que tengan 20 años o más. Si tenemos en cuenta el reconocimiento económico, la exención del IVA y la omisión de la contribución ambiental, un propietario de vehículo podrá tener más del 60 % del valor del nuevo vehículo que vaya a comprar. Y con los créditos blandos, que incluyen un año de gracia, creemos que es posible que los transportadores puedan modernizar su parque automotor".

La otra motivación de este programa se debe a un compromiso internacional: el gobierno pasado acordó con Estados Unidos que la modalidad de chatarrización de uno a uno (se entrega un vehículo viejo para desintegrar o para adquirir el derecho de poner uno nuevo en servicio) se desmontaría en diciembre de este año. Una de las principales tareas de esta administración, respaldada por los diferentes actores de los gremios de transporte de carga, fue renegociar el plazo. El nuevo límite era junio de 2019. ■



Se espera salir de 8.000 vehículos de carga de 20 o más años en la primera etapa del programa. / Archivo

El proyecto de Plan Nacional de Desarrollo crea nuevas contribuciones, autoriza mayor endeudamiento público y disfraza la contratación pública bajo la modalidad de privada, aumentando el riesgo de corrupción.

En una maraña de artículos se crea un nuevo impuesto a las energías renovables (161, inciso 3), se aumentan en 1 % las cotizaciones de riesgos profesionales (273) y se crean contribuciones adicionales para alimentar mayor burocracia en la Unidad de Planeación Mineroenergética (183), la Comisión de Regulación de Energía y Gas (186), la Superintendencia de Servicios (186), la Comisión de Regulación de Agua Potable y Saneamiento Básico (186), la Superintendencia de Salud (195), de Transporte (214) y mas dinero para el fondo empresarial de la Superservicios (291), que ha puesto el dinero para sanear a Electricaribe, para lo cual todos los usuarios de estratos 4, 5 y 6 pagarían sobretasa del 4 % sobre su consumo eléctrico (290).

El articulado faculta para que nos endeuden más: "Extingue" las obligaciones del Fondo de Estabilización de Precios de los Combustibles (31), trasladando su déficit de \$7 billones al presupuesto nacional. Autoriza a la nación a ser codeudora mediante bonos hipotecarios para financiar vivienda de interés prioritario y social (47) y pagar la Ley de Punto Final para la Salud (133). Obliga a que la nación asuma el pasivo pensional y prestacional de Electricaribe presente y futuro (285) y otros pasivos, en una inaceptable socialización de las pérdidas generadas por los españoles de Gas Natural Fenosa. Adicionalmente, permite que con dineros públicos se otorguen créditos superiores a un año al Fondo Empresarial de la Superservicios sin garantía alguna, ni aportes al fondo de pasivos contingentes (284) para sanear a Electricaribe y poder entregársela carnuda a un inversionista privado.

Además, actos y contratos públicos se registrarán por normas de derecho privado, para que los entes de control no puedan revisar a tiempo y en detalle: operaciones de cobertura financiera sobre precios del petróleo (30), préstamos sin importar plazo (34 parágrafo 1), contratos del Fondo de Adaptación (45) y del Fondo de Financiamiento de Infraestructura Educativa (109), los servicios técnicos prestados por la UPME (183) y el manejo de los Fondos para de Modernización del Parque Automotor de Carga (221) y de modernización de la DIAN (270). Una gran piñata para repartir en las próximas elecciones.

@jrobertoacosta1  
jrobertoacostaopinion@gmail.com