

Economía

Los pecados que lleva a cuestras la regasificadora del Pacífico

El trazado del gasoducto a Yumbo, las observaciones técnicas de inconveniencia de la Dimar y la Armada Nacional, los altos costos de importación del combustible que dispararía las tarifas y el no pago de impuestos y derechos económicos, son sus penas.

alfsua@eltiempo.com

LA PLANTA regasificadora del Pacífico en Buenaventura no ha terminado de alistarse para ponerse en vitrina en el segundo semestre de este año, cuando ya le comenzó a aparecer su cadena de pecados.

Y es que, desde el mismo momento en que el Gobierno Nacional anunció su intención de desarrollar el proyecto, han sido más las observaciones técnicas que las mismas bondades para importar gas natural licuado (GNL) por este terminal marítimo.

De entrada, el primer pecado tiene que ver con el trazado del gasoducto para transportar el combustible desde Buenaventura hasta una sub-terminal receptora en el municipio de Yumbo (Valle del Cauca).

Si bien, esta línea hace parte de los siete proyectos estratégicos de la Unidad de Planeación Minero Energética (Upme) para garantizar la confiabilidad en el suministro contenido en el Plan Indicativo de Abastecimiento de Gas Natural (Piagn), su trazado atraviesa no una, sino varias zonas complejas por temas de orden público.

Incluso, varios analistas del sector gasífero del país no dudan en señalar que ahí radicaría el verdadero obstáculo para el montaje, no solo del tubo, sino de la misma planta, ya que no habría modo de llevarlo desde el puerto hasta Yumbo.

OBSERVACIONES DE LA AUTORIDAD NAVAL

El siguiente eslabón en la cadena de pecados que carga la citada infraestructura tiene que ver con dos cartas, una de la Dirección General Marítima (Dimar) y la otra de la Armada Nacional, en las que se exponen argumentos que harían inviable el proyecto.

En su misiva, la Dimar explica de manera técnica a la Upme que las dimensiones



La Dimar y la Armada Nacional expresaron sus inquietudes con respecto al montaje de la planta de regasificación. Spec

actuales del canal interno de Buenaventura no son las más óptimas para la navegación segura del buque tipo Qmax, debido a que el ancho del canal actual es menor al requerido.

“La profundidad de esta área de maniobra o reviro mínimo debería tener la misma profundidad determinada para el buque tipo Qmax, pero teniendo en cuenta las condiciones actuales de profundidad, el buque debe maniobrar con un calado operacional de 9,57 metros”, dice la carta.

Así mismo, señala que con respecto al canal de acceso y el muelle para el atraque de embarcaciones, este último debe contar con un ancho producto de la sumatoria de los dos buques, y el largo, un poco mayor a la nave más larga.

“La bahía interior del puerto de Buenaventura es una área de aguas protegidas con espacios restringidos, por lo que se dificultaría la maniobrabilidad de los buques tipo Qmax, dedi-

cados para las tareas en el transporte de GNL”, resalta la carta.

Pero no solo la Dimar expresó sus inquietudes, la Armada Nacional hace lo propio y va más allá para afirmar a la Agencia Nacional de Infraestructura (ANI) que no ve con buenos ojos el montaje de la infraestructura.

“El Ministerio de Defensa -Armada Nacional- se

opone por inconveniencia al trámite de concesión de la ubicación de una Terminal de Regasificación en proximidades de las Unidades Militares destacadas en el sector de Isla Naval”, señala la misiva.

Y advierte que “la planta se ubicaría a 500 metros de los batallones de infantería de marina 21 y 25, y la Estación de Guardacostas, con un riesgo mayor para el per-

sonal militar y civil que allí labora, ya que además de los alojamientos hay almacenes de combustibles y explosivos, y depósitos de munición”.

COSTOS DE LA IMPORTACIÓN

Sin embargo, el eslabón que le da más peso a la cadena de pecados de la regasificadora tiene que ver con la necesidad real de la importación y el valor del combustible que se adquiere en el mercado internacional.

Al respecto, Jorge Linero, presidente de gas de Canacol Energy, afirmó que el informe del Piagn proyecta un escenario de desabastecimiento de gas para 2024, no obstante, el país no necesita la planta para este año, ya que con las reservas actuales se garantizan 10 años más de este combustible.

“Colombia tiene un potencial exploratorio significativo que le permite garantizar el autoabastecimiento por varias décadas. Y lo que debe es desarrollar sus re-

ursos antes de promover y priorizar la importación de gas”, subrayó Linero.

Explicó que es de “especial” importancia tener en cuenta que el gas importado “no le aporta al país”, y que por el contrario 400 millones de pies cúbicos diarios (mpcd) de producción de nacional le aportan al país US\$278 millones en regalías, impuestos, derechos económicos y bienes y servicios.

Linero agregó además que abastecer al país con gas importado por la regasificadora del Pacífico representa para el consumidor un incremento estimado en los precios del gas del 80%.

“El gas importado cuesta el doble del gas nacional (US \$4 - US\$5 vs US\$8 /mbtu), así que el precio estimado para el consumidor de Bogotá pasaría de US\$6,5 a US\$11,5/mbtu”, indicó el directivo de Canacol.

Y no dudó en aseverar que la importación del gas natural desincentiva el consumo del combustible en el territorio nacional por los costos adicionales que se le incorporan.

“Le quitan competitividad al gas y promueven otros sustitutos más contaminantes como el diesel y el carbón”, dijo.

Por su parte, Orlando Cabrales Segovia, presidente de la Asociación Colombiana de Gas Natural (Naturgas), afirmó que es importante priorizar la producción local, teniendo en cuenta el gran potencial que tiene el país en yacimientos no convencionales, convencionales y costa afuera.

Y dejó en claro que una nueva planta de regasificación en el Pacífico serviría como un proyecto de respaldo al sistema energético y cuya ubicación debe depender de los estudios técnicos y de su eficiencia económica. ☞



Las dimensiones actuales del canal interno de Buenaventura no son las más óptimas para la navegación segura del buque tipo Qmax”.

LA ANLA SE SUMA A LA CADENA

En marzo del 2019, la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (Anla) hizo una serie de observaciones acerca de la futura regasificadora del Pacífico. La entidad pide describir la infraestructura que se contempla para la entrega del gas, las tuberías de transporte y detallar las actividades que se van a ejecutar en las etapas de

diseño y construcción. Así mismo, las nuevas alternativas para la ubicación del material sobrante del dragado, que incluya capacidad, coordenadas de localización y área requerida para el complejo. También se recomendó la redefinición de las áreas de influencia del proyecto y sus impactos ambientales.