

Cifras sobre la historia violenta de Caño Limón-Coveñas

89

atentados registró Ecopetrol durante 2018 en contra del oleoducto Caño Limón-Coveñas.

65.000

metros cuadrados de suelo y cerca de 40.500 metros de cuerpos de agua fueron afectados el año pasado por ataques contra Caño Limón.

247.000

barriles de petróleo se han regado en el oleoducto entre 2009 y 2017, por cuenta de voladuras perpetradas principalmente por el Eln.

408.000

millones de pesos, aproximadamente, invirtió Ecopetrol durante los últimos 10 años, para reparar Caño Limón-Coveñas por cuenta de los atentados.

167

muestró ha registrado Ecopetrol entre 2000 y 2017 por cuenta de las voladuras al oleoducto Caño Limón-Coveñas.

Judicial

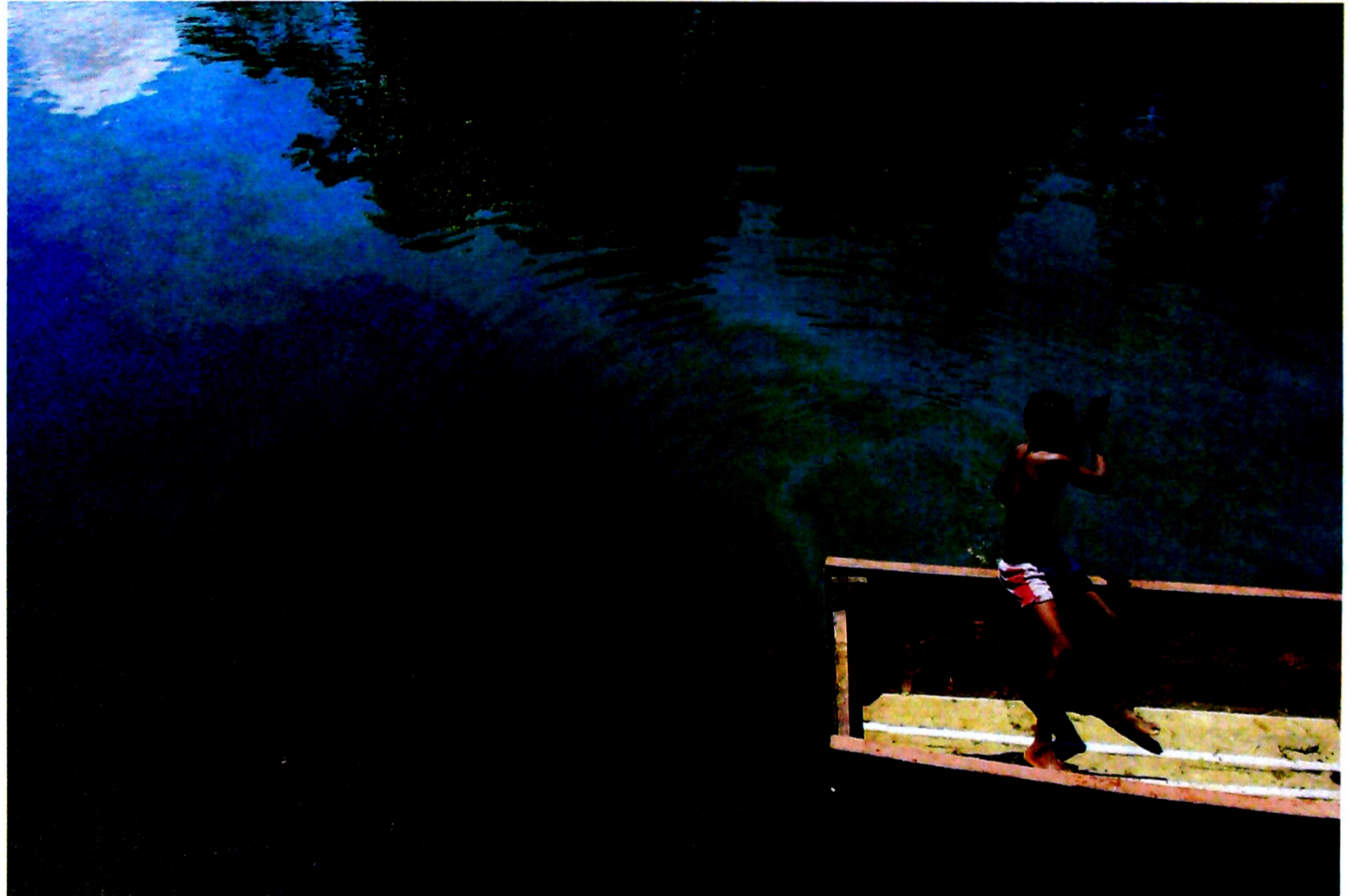
REDACCIÓN JUDICIAL

Hace 36 años, a instancias de la Occidental Petroleum (Oxy), fueron descubiertos los yacimientos de petróleo de Caño Limón y Cravo Norte en Arauca. Esos hallazgos permitieron a Colombia dejar de importar crudo y llevaron a la construcción del oleoducto Caño Limón-Coveñas, crucial para el desarrollo de la economía nacional. Hoy, además de la eterna crisis causada por los atentados de la guerrilla a su infraestructura, ahora se suman multimillonarias peleas jurídicas por el transporte de los hidrocarburos. Entre quienes plantean que las voladuras y los pleitos cuestan más de lo que el oleoducto aporta en utilidades, no faltan los expertos que sugieren su cierre.

Ambos desafíos están entrelazados. Según cifras oficiales, tan solo en el año 2018 se presentaron 89 atentados contra el oleoducto Caño Limón-Coveñas y se abrieron 72 válvulas ilícitas para el robo de combustible. De forma simultánea, desde hace un año, en la Cámara de Comercio de Bogotá comenzaron a plantearse demandas surgidas en torno al transporte del crudo. La primera la radicó la firma Canacol Energy, y se constituyó un tribunal de arbitramento que deberá dar su fallo en 2020. En esencia, la pelea está basada en el presunto incumplimiento del servicio de transporte por parte de la empresa Cenit, creada por Ecopetrol para esta misión específica.

El lío es que ahora la pelea judicial es a la inversa. La empresa Cenit Transporte y Logística de Hidrocarburos S. A. S. pretende que las firmas Frontera Energy Colombia Corp, Vetra y Canacol le paguen ese mismo servicio de transporte de combustible, como está acordado. Aunque estos litigios apenas toman forma, el capítulo más inminente lo protagonizan dos colosos. El primero, Cenit, de origen estatal, creado en junio de 2012, cuando Ecopetrol constituyó una empresa para transportar petróleo. El segundo, Frontera Energy, de carácter privado, que a partir de 2017 sustituyó a la que originalmente se llamó Pacific Rubiales. Hoy, Cenit busca que, a título de daño emergente, se condene a Frontera a pagar cerca de \$200 mil millones.

Aunque el origen de esta disputa son varios contratos de transporte de crudo suscritos en 2011, existe otro elemento que enreda aún más el asunto. Hacia el año 2010, ante el incremento de la explotación petrolera y justamente para mejorar



Los ataques a los oleoductos dejan grandes pérdidas para el país pero los más afectados son las comunidades cercanas. / AFP

Caño Limón-Coveñas

El incierto futuro del oleoducto

Sostenerlo está resultando más caro de lo que realmente produce. Las voladuras de los oleoductos y sus reparaciones, más problemas contractuales con las empresas que lo utilizan, tienen en jaque la vida de este importante conducto de petróleo.

la infraestructura de transporte de hidrocarburos, se creó la sociedad Oleoducto Bicentenario de Colombia. Para el desarrollo de este propósito común, Ecopetrol, a través de sus filiales Cenit y Hocol, se quedó con el 55,97% de la participación accionaria, y el grupo Pacific (hoy Frontera Energy), con el 43,02%. En ese contexto, con el objetivo de financiar el oleoducto Bicentenario, se firmaron tres contratos de transporte con las especificidades técnicas que ahora se discuten.

En concreto, los contratos de la disputa se firmaron bajo la modalidad técnica Ship or Pay, entendida como el pago por el servicio de transporte de crudo, independientemente de que los barriles movili-

zados sean menores a la capacidad contratada. En desarrollo de su demanda, la empresa Cenit recordó que, según el artículo 365 de la Constitución, el transporte de crudo a través de oleoducto constituye un servicio público. Además, el Código de Petróleos también lo reconoce así, y dispone que su regulación debe ser dada por el Estado. En ese orden de ideas, de conformidad con las disposiciones del Ministerio de Minas y Energía, en su momento las tarifas para el transporte de crudo estaban respaldadas por la legalidad.

Sin embargo, Frontera Energy, alegando que la estatal Cenit desbordó el plazo pactado de 180 días para la prestación del servicio después de que se presentara una vola-

dura del oleoducto Caño Limón-Coveñas, más otras averías en la infraestructura de los hidrocarburos, dejó de pagar los tres contratos suscritos en el año 2011. Además, Frontera también argumentó su desacuerdo con la reglamentación de las tarifas por parte del Ministerio de Minas. Según la empresa, cuando el Ministerio actualizó las tarifas a partir de 2016, no tuvo en cuenta su criterio ni aceptó los ajustes económicos del caso. Como si fuera poco, Frontera Energy no volvió a pagar un peso a partir de 2018.

En un momento de la pelea fue necesario apelar a la firma consultora Cerrito Capital, una banca de inversiones experta en el sector de los hidrocarburos para evaluar los

criterios enfrentados respecto a las tarifas. Sin embargo, a finales de junio de 2016, dos días antes de que finalizara el periodo de negociación directa, Frontera Energy anunció que no aceptaba la propuesta de Cenit. Esa fue la razón principal para que el Ministerio de Minas expidiera la resolución que fijó las tarifas para el transporte de los oleoductos de propiedad de Cenit. En oposición, dicen Cenit, Frontera Energy se negó a pagar sobre las nuevas tarifas e insistió en la terminación de los contratos.

Aunque la demanda de Cenit se presentó en noviembre de 2018, el asunto no ha avanzado. Primero, por las dificultades para elegir a los árbitros. Y, ante la posibilidad de que el tema se resuelva en un sor-

La historia de Caño Limón- Coveñas

La historia de este oleoducto se remite a 1983, año en que la multinacional Occidental Petroleum (OXY) descubrió los yacimientos de Caño Limón y Cravo Norte en Arauca. El oleoducto Caño Limón-Coveñas comenzó operaciones en 1985. "Esto genera un incremento de la producción petrolera del 41,5 %. Colombia deja de importar crudo

y las exportaciones de hidrocarburos y derivados pasan de aportar el 3 % de las ganancias del total de las exportaciones del país en 1980 al 25 % en 1989", explica la Fundación Ideas para la Paz (FIP) en su informe "El Eln y la industria petrolera: ataques a la infraestructura en Arauca".

La FIP explica que la construcción del

oleoducto fue "fundamental" para que el Eln se fortaleciera política, militar y económicamente, pues venía de un periodo de debilitamiento tras el ataque militar de Anorí en 1973. Fue clave, sobre todo, para el frente Domingo Laín, que empezó a recaudar mucho dinero por extorsiones y secuestros relacionados con la industria petrolera.

» **Protestar contra la explotación petrolera se volvió una bandera poderosa para el Eln.**

teo, se busca una fórmula de arreglo. Sin embargo, no es un aspecto de poca monta. De alguna manera, el oleoducto Caño Limón-Coveñas es una especie de territorio de honor del Estado frente al Eln, y pensar en sustituirlo o en acabarlo ya significa una derrota. No solo por la recurrente acción terrorista del Eln, sino porque, según información de las Fuerzas Armadas, los carteles de la droga se lucran del robo de combustible para su negocio de cocaína.

Según conocedores del caso, cuando Ecopetrol creó Cenit para el transporte de los hidrocarburos, les prometió a sus clientes un servicio como si Colombia fuera Suiza. Pero la acción terrorista del Eln no da tregua, y además de las pérdidas

económicas y ecológicas por el derrame del crudo, ahora se suma que las empresas aleguen incumplimiento del servicio y se nieguen a pagar o a reconocer los incrementos tarifarios. Además de Frontera, al menos son cinco las empresas que tienen negocios vigentes con Cenit en el mismo oleoducto Caño Limón-Coveñas, con contratos suscritos a 15 años, que representan miles de millones de pesos.

Un experto de Ecopetrol, consultado por este caso, comentó a este diario que si los contratos se caen y otras empresas deciden emular la estrategia de Frontera y sus argumentaciones sobre supuestas diferencias metodológicas, "sería como quitarle los pulmones a Cenit". En la actualidad, esta sociedad co-

mercial está avaluada en \$6 billones, pero los problemas que está generando Caño Limón-Coveñas, no solo por la recurrente acción terrorista del Eln y el narcotráfico, si-

» **Según conocedores del caso, cuando Ecopetrol creó Cenit para el transporte de los hidrocarburos, les prometió a sus clientes un servicio como si Colombia fuera Suiza.**

no también ahora por las millonarias diferencias contractuales, está llevando a la conclusión de que sostener el oleoducto cuesta más de lo que genera por concepto del transporte del crudo.

Según la Asociación Colombiana de Petróleo, en las últimas tres décadas se han derramado 4,1 millones de barriles de crudo por ataques a la infraestructura de los oleoductos. Además, entre 2002 y 2015, se calcula que unos 9,3 millones de barriles han sido robados de ellos han terminado vertidos en los ecosistemas naturales. Si a ello se le suma ahora el desacuerdo económico entre Cenit y Frontera Energy, más otros posibles reclamantes, el caso es de marca mayor. La sola

deuda con Frontera es de \$30 mil millones, sin contar los intereses y el tiempo que ha transcurrido desde el inicio de la pelea hasta hoy.

"Frontera se defenderá y además formulará demanda de reconvencción por incumplimiento del contrato por parte de Cenit. Todavía no descartamos la posibilidad de conciliar", le expresó a **El Espectador** la defensa de la empresa. Mientras se resuelve si el pleito arranca, se espera que en enero del próximo año se sepa la decisión del tribunal de arbitramento que tiene en sus manos el expediente entre Canacol y la empresa estatal. Su decisión podría ser crucial para los recursos judiciales de Cenit, que por ahora cierra 2019 con la amenaza latente de otra voladura. ▀

UTADEO
UNIVERSIDAD DE BOGOTÁ JORGE TADEO LOZANO

**ESTUDIA EN
UTADEO**

EN JORNADA NOCTURNA

Y OBTÉN UN 15%*

SI PERTENECES AL

SISBÉN OBTÉN UN 10%*

* De descuento en el valor de tu matrícula en programas seleccionados.

APLICA PARA ESTUDIANTES NUEVOS

Mayor información en >> www.utadeo.edu.co

