

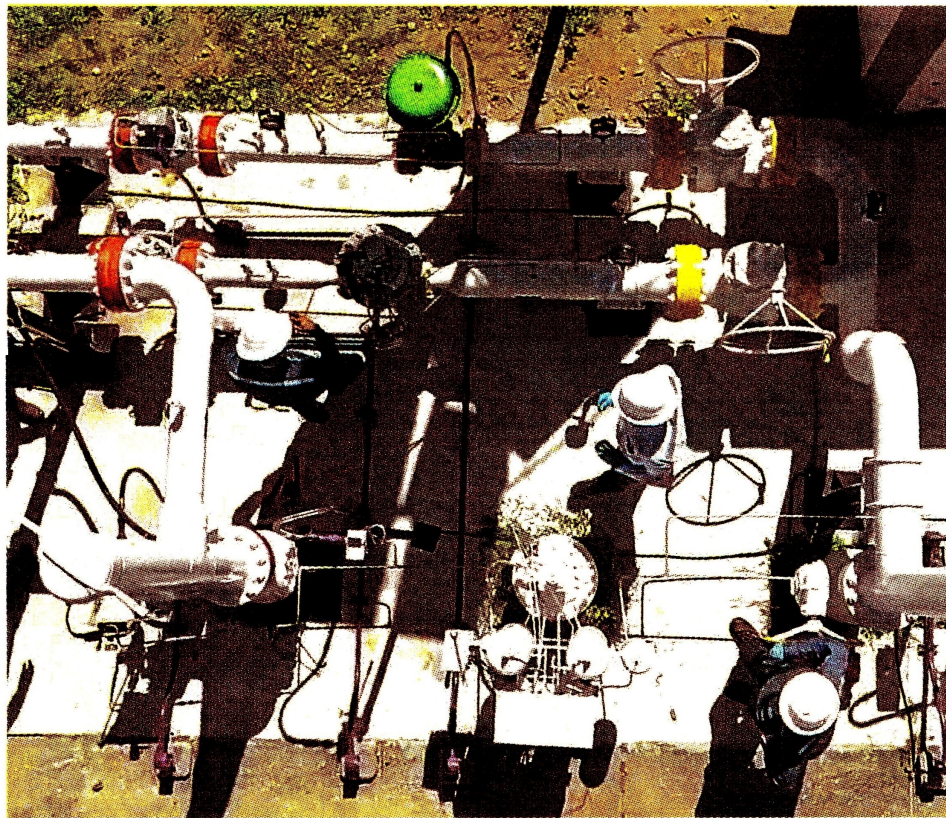
Siete puntos a mejorar en la conectividad de gas natural

Estudio presentado a Planeación Nacional señala que el vacío sobre nueva exploración es una barrera en las expectativas de inversión y para iniciar proyectos de expansión.

EN DÍAS PASADOS, Naturgás, gremio del sector del gas natural, presentó al Departamento Nacional de Planeación (DNP) un estudio sobre el impacto de este energético en la pobreza llamado “El Gas Natural como vehículo para elevar el bienestar y reducir la privación energética de los hogares en Colombia”.

El estudio parte de la base de que 66,8% de los colombianos usan ya gas natural para cocinar, mientras que el 20,6% gas licuado de petróleo (GLP), y 10,6% leña, carbón o desechos. Esto supone que 1,6 millones de hogares usan fuentes contaminantes de energía para cocinar y que, por lo tanto, son viables para conectarse.

En este orden de ideas, Inclusión SAS, la firma que adelantó el estudio, propuso dos escenarios de expansión de la cobertura de gas natural, así como siete recomendaciones de política pública para mejorar la infraestructura del país. “Una estrategia que pretenda potenciar el papel del gas natural debería enmarcarse en una agenda para remover



En el país hay 1,6 millones de hogares que usan carbón, leña o desechos para cocinar.

estas barreras”, dice el análisis.

Estos cuellos de botella se identificaron en los cuatro componentes de la cadena del gas. En el caso de la producción se identificó

que hay una incertidumbre sobre si se otorgarán o no nuevos contratos de exploración y producción de gas y petróleo “que permitan garantizar la suficiencia de fuentes energéticas para el

funcionamiento del país”. El estudio señala que es una barrera para la formación de expectativas de inversión, así como para iniciar proyectos de expansión.

En un segundo lugar, se

ESCENARIOS DE EXPANSIÓN

El estudio presentado propuso dos escenarios. El primero de conversión de GLP a gas natural en zonas urbanas e intermedias y el segundo de conversión de leña, carbón y desechos a gas natural. Este segundo es el que mayor impacto tendría, dado que reduciría en 5,06 puntos porcentuales la privación energética. El primer escenario costaría \$2,82 billones y el segundo \$1,13 billones, teniendo en cuenta el aumento del subsidio y las conexiones nuevas para los hogares pobres y vulnerables que se conectarían.

ñala que el sector ha identificado vacíos en la reglamentación de consulta previa, con lo que “no está asegurada la estabilidad de los acuerdos lo cual inflige costos y riesgos a lo largo de la

cadena”. En el componente de transporte también se apuntaron dos dificultades. La primera de ellas es cómo se calcula la tarifa de transporte, que actualmente castiga las zonas más lejanas de donde se produce el energético. Es por esto que el suroccidente del país tiene precios más altos por cuenta de este componente.

En segundo lugar se encontró que “la desconexión territorial del gasoducto de alguna manera fragmenta la formación de precios del gas”.

En el caso de la distribución se evidenció que hay una limitación en la reglamentación del Fondo Especial Cuota de Fomento, puesto que no financia expansión, sino proyectos nuevos, además de tener topes e inflexibilidades que dificultan su uso en expansión.

Por último, para el caso de la comercialización hubo dos puntos encontrados en el estudio.

El primero es el tope que tiene la financiación de las conexiones intradomiciliarias del Fondo; el segundo, refiere a la “exclusión del costo de las conexiones intradomiciliarias en políticas sociales de reducción de pobreza, de vivienda social o de mejoramiento de hábitat”.

Durante la presentación del documento, Jorge Iván González, director del Departamento Nacional de Planeación, señaló que “estamos escuchando siempre las preocupaciones e intereses de la gente y los empresarios” para solucionar estos cuellos de botella que fueron identificados. ☞

Gobierno busca que Ultra Air y Viva continúen operando

LUEGO de una visita a San Andrés, para concertar con los sectores económicos y las autoridades de la isla acciones para aliviar los efectos de la crisis aérea, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, dijo que el Ejecutivo espera que las aerolíneas Ultra Air y Viva sigan operando.

El alto funcionario se pronunció, además, sobre el proceso de integración entre Viva Air y Avianca.



San Andrés registra problemas por la crisis aérea. iStock

Aseguró que se espera una decisión el próximo 14 de abril. Desde la cartera asegura que en Colombia se necesitan más aerolíneas para no generar monopolio.

“Nuestro propósito, si la Aerocivil lo ratifica, es que vuelva a operar Viva Air. Tienen 10 aviones listos”, dijo Reyes. Respecto a Ultra Air dijo que todo depende de cómo avancen las negociaciones con la aerolínea y esperan volver a tener las mismas y más rutas con dicha empresa.

El ministro aseguró que el Gobierno espera que esta semana, en el Consejo de Ministros, se puedan discu-



Estamos trabajando para darle a los sanandresanos buenas nuevas sobre la crisis aérea”.

tir y aprobar los proyectos de decreto que buscan mejorar las condiciones de las aerolíneas y su operación en San Andrés y Providencia.

“Nosotros estamos trabajando para darle a los sanandresanos, al comercio, los turistas, sector industrial y hotelero buenas nuevas de que el Gobierno está pendiente de la crisis aérea”, dijo Reyes.

Los decretos buscan generar estímulo, exenciones y beneficios para el comercio y el turismo en la isla, según puntualizó el ministro.

Respecto a Satena, el ministro de Transporte, Guillermo Reyes, aseguró que el presidente Gustavo Petro había dado la orden de fortalecer esta aerolínea no solo en las rutas internas sino también en destinos internacionales.