SEGUIR SECTORES
Regístrate o inicia sesión para seguir tus temas favoritos.

Las barreras que tienen estancado el avance del natural

Advierten de freno en consumo y de ineficiencias en modelo de producción y de sistema de transporte.

Compartir
1 Comentar
Guardar
Reportar
Portada

El documento de Aciem llama la atención porque las señales de política no generan incentivos para aumentar el consumo de gas vehicular.
Foto: Archivo

RELACIONADOS: MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA | GAS NATURAL | GAS NATURAL VEHICULAR | CREG | GAS

Por: Ómar G. Ahumada Rojas | 24 de octubre 2020 , 10:01 p. m.

Diferentes analistas han coincidido en que luego del crecimiento en la cobertura del **gas natural**, con más de 10 millones de usuarios, este hidrocarburo está llamado a ser el combustible de la **transición energética**, por las menores emisiones frente a los combustibles líquidos y porque es una fuente de respaldo para la generación de energía eléctrica en épocas de sequía.

(Le puede interesar: Reservas potenciales de gas, suficientes para 130 años)

Sin embargo, en los últimos 12 años, la evolución de la demanda no ha estado acorde con las expectativas planteadas en el diseño del plan de gas, y se han ubicado en una meseta o con muy bajos crecimientos

Temas relacionados

Entre tanto, en el caso del consumo de las termoeléctricas, no obstante tener un parque térmico confiable, la extinción de los contratos de gas en firme ha llevado a los generadores térmicos a abastecerse mayoritariamente con combustibles líquidos y gas importado, aunque, cuando lo requieren, consumen gas local, generando un efecto en las reservas probadas del país.

Incluso, si bien los gasodomésticos han subido su eficiencia, Aciem dice que el crecimiento en restaurantes, hoteles y centros comerciales, que fue sostenido hasta su nivel más alto en 2013, no parece estar acompañado de un aumento en el consumo.

(También le recomendamos: Extienden alivio en la factura de gas para estratos 1 y 2)

Y antes de las flotas de gas vehicular en Bogotá, Medellín y Cartagena, desde el 2014 el consumo vehicular viene en franco descenso, ya que solo una parte de los vehículos convertidos siguen usando gas.

Esto se debe a la **"política de precios de combustibles, cuyos valores no reflejan los costos de importación de estos energéticos, reduciendo el diferencial entre gasolina y gas natural vehicular"**, y a que los carros convertidos son ineficientes frente a los originales de fábrica, aspecto para el cual falta una política.

> **"Los pocos comercializadores que operan en el mercado mayorista tienen grandes problemas para enfrentarse a una oferta tan concentrada"**

Oferta concentrada

Además, para los expertos de gas de Aciem, se requieren ajustes para simplificar las reglas de comercialización porque la compra y venta de gas no siempre pueden hacerse bajo el cronograma de la **Comisión de Regulación de Energía y Gas (Creg)**, cuya política de precios es establecida por una oferta dominante.

"Los pocos comercializadores que operan en el mercado mayorista tienen grandes problemas para enfrentarse a una oferta tan concentrada", dice el informe.

Según Ismael Arenas, presidente de Aciem, uno de los ajustes en este frente es revisar hacia arriba el umbral de producción de 30 millones de pies cúbicos diarios con el que se determina cuándo las áreas son campos menores o mayores, para facilitar que esta oferta entre al mercado.

Así –explica–, la regulación de comercialización de la Creg se concentraría en los grandes productores con participaciones significativas en reservas, mientras que los demás campos de producción mantienen la libertad de negociar su producción en cualquier momento del año.

Un sistema de gasoductos que es inflexible

Con cifras de Promigás y de la Transportadora de Gas Internacional, Aciem explica que en los últimos 15 años la expansión del sistema de transporte de gas ha costado más de 2.000 millones de dólares frente al que había en 2005, desarrollo con pequeñas ampliaciones de capacidad y no como un sistema en crecimiento.

"Más de un 30 % de las unidades de compresión están fuera de servicio desde hace algunos años tras haber operado poco tiempo (en el gasoducto Ballena-Barranca) o no haber siquiera operado aún (estación de la Sabana)", señala.

Y dado que del costo total de la infraestructura de transporte el 15 por ciento es el valor del tubo y el resto, obras, derechos de vía o cruces fluviales, el análisis dice que construir gasoductos con tubos de mayor diámetro tiene un costo marginal muy bajo y un beneficio importante en capacidad y en mejora de la confiabilidad, ya que permite mayor empaquetamiento para sortear emergencias operativas. "Ductos de mayor diámetro además retrasan o evitan la necesidad de compresoras, que son equipos muy costosos", agrega.

Y aunque la Comisión de Regulación de Energía y Gas tiene en su política no trasladar a los usuarios costos que no están justificados plenamente, el presidente de Aciem, Ismael Arenas, dice que eso ha desincentivado grandes expansiones que son más eficientes.

"El SNT es inflexible y su desarrollo y utilización no está optimizado. **Al final, los usuarios terminan pagando más dinero por las ineficiencias en expansiones de pequeña escala, y la utilización restringida de tramos por restricciones de capacidad o por falta de volumen por transportar**", recalca la entidad, que también propone cambiar tarifas en dólares a precios en pesos, al no haber razones para ello y sí un riesgo cambiario.

Encuentre también en Economía

Así puede cambiarse de régimen pensional desde su casa

Así quedan las nuevas tarifas del Runt

Imprudencias de algunas empresas en medio de la reactivación económica

ÓMAR G. AHUMADA ROJAS
Subeditor de Economía y Negocios
En Twitter: @omarahu

EL TIEMPO

DESCARGA LA APP EL TIEMPO

Noticias de Colombia y el mundo al instante: Personaliza, descubre e infórmate.

CONOCE MÁS

SUBSIDIOS OCT 19
Extienden alivio en la factura de gas para estratos 1 y 2

GAS NATURAL SEPT 16
En vivo: Lo que debe saber acerca del sector gas natural

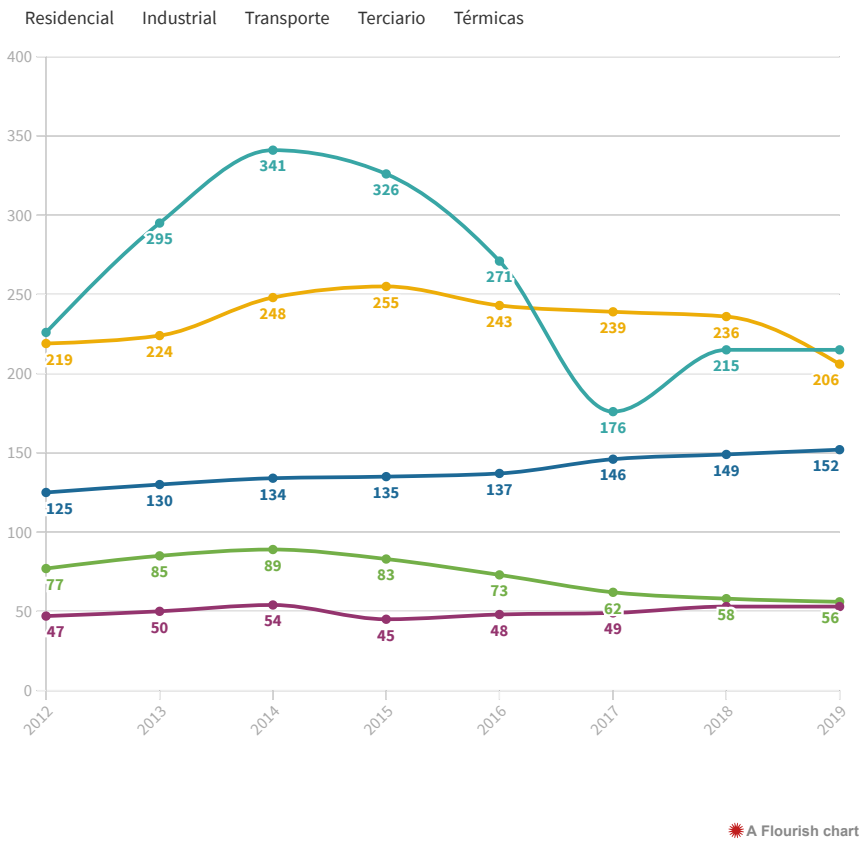
GAS NATURAL SEPT 15
Reservas potenciales de gas, suficientes para 130 años

En estos términos, la Asociación Colombiana de Ingenieros (Aciem) califica el desempeño del sector entre 2008 y 2019, tras analizar diversas variables, y en un reciente estudio concluye que "el sector gas ha estado estancado estos 12 últimos años, excepto por un crecimiento marginal del sector residencial".

Para sustentar esta afirmación, Aciem sostiene que, por ejemplo, si bien el volumen total de gas natural usado en el país ha crecido a niveles que incluso pasaron los 1.000 millones de pies cúbicos diarios, el repunte ha sido fundamentalmente por el autoconsumo del mismo sector petrolero (gas para refinerías y estaciones compresoras) y, en menor proporción, para el resto de sectores.

En el caso de la industria, el consumo tuvo su pico en 2008, con más de 260 millones de pies cúbicos, pero desde entonces se mantiene en esa 'meseta' e incluso el año pasado cerró en el nivel más bajo desde 2010.

Evolución del consumo de gas natural
Cifras en giga-BTU por día. BTU es una unidad británica de poder calórico.
Fuente: Aciem



"Esta situación debe evaluarse, ya que puede tener impacto para la competitividad productiva en la economía, que requiere potencializar su aparato industrial a fin de diversificar exportaciones y generar nuevos empleos", recalca el documento.