

## EL SECTOR DEL GAS NATURAL EN LOS MEDIOS

Octubre 06 de 2014

- **María Isabel Ulloa se posesionó como Viceministra de Minas**
- **Sequía duplica demanda de gas de térmicas: Naturgas**
- **¿Se acerca el fin de las grandes hidroeléctricas?**
- **Pacific Rubiales se queda e invertirá US\$1.700 millones el próximo año**
- **Los 7 retos que se deben superar para poder masificar los autos eléctricos**



### María Isabel Ulloa se posesionó como Viceministra de Minas

<http://www.minminas.gov.co/web/10180/historico-de-noticias?idNoticia=621669>

- Es abogada de la Universidad de Los Andes, con maestría en Administración Pública de la Universidad de Nueva York.
- La Viceministra Ulloa tiene una amplia experiencia en el sector público y asuntos políticos y la formalización de la pequeña y mediana minería será su prioridad, así como el apoyo a la actividad minera formal y bien hecha.

MME. Bogotá D.C. Octubre 3 de 2014. El Ministro de Minas y Energía, Tomás González Estrada, posesionó este viernes a la vallecauna María Isabel Ulloa como Viceministra de Minas.

Abogada de la Universidad de Los Andes, con maestría en Administración Pública de la Universidad de Nueva York, la Viceministra Ulloa tiene una amplia experiencia en el sector público y asuntos políticos. Fue asesora de Presidencia de la República, del despacho del Ministerio de Hacienda y el Ministerio del Interior.

También trabajó en el Ministerio de Minas y Energía donde fue secretaria privada del exministro Federico Renjifo, y estuvo involucrada en el desarrollo de varios de los lineamientos de la política minera, entre otros asuntos. Recientemente venía desempeñándose como coordinadora del grupo de Regalías de Minhacienda, cargo en el que se ocupó de implementar las funciones designadas al Ministerio relacionadas con el Sistema General de Regalías.

Al tomar posesión como Viceministra de Minas, María Isabel Ulloa manifestó que la formalización de la pequeña y mediana minería será su prioridad, así como el apoyo a la actividad minera formal y bien hecha que genera recursos para el desarrollo del país. "La búsqueda de respuestas expeditas y claras que generen un clima de certeza y seguridad para el desarrollo de proyectos mineros es otro de los ejes en los que debemos trabajar en el Viceministerio", puntualizó.

Por su parte, el Ministro Tomás González resaltó que "con la Viceministra Ulloa y la recién posesionada presidenta de la Agencia Nacional de Minería, Natalia Gutiérrez, se conformó un equipo de lujo en la institucionalidad para el desarrollo del sector minero del país".

## **EL HERALDO**

### **Sequía duplica demanda de gas de térmicas: Naturgas**

<http://www.elheraldo.co/economia/sequia-duplica-demanda-de-gas-de-termicas-naturgas-168570>

Minminas presidió acto de conversión a GNV del vehículo 500 mil. Promigas prevé que en 8 años habrá 400 mil automotores convertidos.

El fuerte verano duplica la demanda de gas natural para la generación de energía por parte de las generadoras termoeléctricas, aseguró ayer en Barranquilla el presidente de Naturgas, Eduardo Pizano, quien explicó que los requerimientos del sector suben del 25% de la producción nacional a casi el 50% a causa de la sequía.

La producción de gas diaria promedio en el país supera el millón de metros cúbicos.

El presidente de Naturgas dio a conocer las estadísticas durante su intervención en el acto de conversión del vehículo número 500 mil a Gas Natural Vehicular (GNV), acto que contó con la presencia del ministro de Minas y Energía, Tomás González.

"Estamos pasando por un poco de estrechez pues en esta temporada se requiere generar electricidad con plantas diferentes a las hidráulicas", agregó Pizano.

El gremio considera que el país debe prepararse para cualquier eventualidad y en especial si se produce un Fenómeno del Niño fuerte en los últimos meses del año y comienzos de 2015. Sin embargo recordó que el Gobierno ha sido claro en señalar que en caso que sea necesario se suspenderán las exportaciones nacionales a Venezuela para abastecer el mercado interno.

Más exploraciones. El titular de la cartera de Minas y Energía aseguró que la exploración de nuevos yacimientos de gas es una de las actividades más importantes del sector en el país. “Es de las más altas que hemos tenido en la historia”, agregó.

Actualmente hay desarrollos en costa afuera y varias zona de la Costa Caribe. “Allí están los recursos que nos van a pagar la paz, la inversión en equidad”, señaló González.

Afirmó que el país cuenta con reservas para 14 años teniendo en cuenta la producción nacional, por lo que es necesario seguir el trabajo exploratorio. “Nuestra gran apuesta es que los nuevos recursos vengan de costa afuera y de los yacimientos no convencionales”, añadió.

Con respecto al uso del gas natural el ministro dijo que es el combustible más seguro, económico y con menor impacto ambiental .

Conversión 500 mil. Antonio Celia, presidente de Promigas, aseguró que en los próximos ocho años en el país se podrían convertir a gas 400 mil vehículos más.

Indicó que el potencial del Colombia es muy grande y que están dadas las condiciones para ello desde el sector público y el privado.

Celia recordó que en 1986 Promigas lanzó en Barranquilla la primera conversión a este combustible y vendió el primer metro cúbico de gas vehicular, hito que marcó el inicio de esta industria en Colombia.

Ramón Dávila, gerente general de Gases del Caribe, destacó que la tecnología aplicada en la conversión ha permitido asegurar un excelente desempeño de los motores para cualquier tipo de trabajo.

Promigas y Gases del Caribe han invertido \$15 mil millones en subsidios para las conversiones en la región. De acuerdo con Dávila estos recursos se han destinado a bonos para conversión de unos 62 mil vehículos en la Región.

Santiago Mejía, gerente de gestión de Terpel, sostuvo que el reto es duplicar los volúmenes de gas vehicular, que actualmente representa el 8% de los combustibles vehiculares y el 7% del gas que circula en el país.

Indicó que un estudio realizado por las universidades del Norte y los Andes revela que si pasa a gas el 15% de los buses y camiones del país, generará ahorros en la salud pública de \$220 mil millones pesos por año y de \$1,1 billones en divisas por la reducción en las importaciones de diesel en bajo contenido de azufre además los productores tendrán ahorros de unos \$230 mil millones en las cuatro principales ciudades del país.

## Portafolio

# ¿Se acerca el fin de las grandes hidroeléctricas?

[http://www.portafolio.co/negocios/fin-hidroelectricas?utm\\_source=feedburner&utm\\_medium=feed&utm\\_campaign=Feed%3A+portafolio%2Fhome+\(Portafolio.com.co+-+Noticias+Econ%C3%B3micas\)](http://www.portafolio.co/negocios/fin-hidroelectricas?utm_source=feedburner&utm_medium=feed&utm_campaign=Feed%3A+portafolio%2Fhome+(Portafolio.com.co+-+Noticias+Econ%C3%B3micas))

Los problemas con las comunidades, las licencias y la lejanía de las zonas con potencial de los centros urbanos obstaculizan a los nuevos embalses de generación.

El desarrollo de grandes embalses de generación eléctrica en el país, podría ser una actividad en vía de extinción.

Pese al potencial natural que tiene el país para el desarrollo de este tipo de proyectos, cada vez es más difícil en Colombia avanzar en la construcción de un proyecto hidroeléctrico de gran magnitud.

Prueba de ello es que de las iniciativas de generación, de este tipo, que están en construcción en este momento ninguna está completamente al día. Y dos de los más grandes (Quimbo e Hidroituango) llevan más de un 29 por ciento de retraso, con respecto al cronograma.

“A corto o mediano plazo vemos tal vez 5 o 6 (proyectos hidroeléctricos nuevos) pero falta ver si los inversionistas detrás de ellos logran madurarlos. A muy largo plazo uno sí ve que la composición va a cambiar”, explica el subdirector de energía de la Unidad de Planeación Minero-Energética, Upme, Alberto Rodríguez.

El diagnóstico de esta entidad, encargada de planear el futuro de la energía del país es claro. La construcción de proyectos grandes de generación se ve frenada por demoras en las licencias ambientales, oposición de las comunidades cercanas a los proyectos, que incluso han frenado obras como Porce IV, una hidroeléctrica de 400 megavatios de generación que debía construir Empresas Públicas de Medellín.

Otra razón, tiene que ver con la distancia entre zonas con mayor potencial para desarrollar estos proyectos y los centros urbanos, lo que implica una mayor inversión en las líneas de transmisión que no siempre hacen viable estas iniciativas.

La industria comparte parcialmente el diagnóstico de la Upme. De acuerdo con Ángela Montoya, presidente ejecutiva de la Asociación Colombiana de Generadores de Energía Eléctrica, Acolgen, si el Gobierno Nacional no le busca una solución definitiva a estos cuellos de botella va a dificultarse más la gestión de estos proyectos.

“Evidentemente, va a haber más proyectos filo de agua (que no requieren embalses) y embalses pequeños, se verá una expansión a ese nivel (...) Pero sí veo una necesidad de que el Gobierno acompañe paso a paso estos proyectos necesarios para la nación”, explicó Montoya.

Para el vicepresidente Generación Energía de EPM, Carlos Alberto Solano Bonnett, en efecto, el problema no es de recursos naturales porque el país tiene un alto potencial para desarrollar proyectos de generación hidroeléctrica.

“Conseguir la viabilidad de este tipo de proyectos es cada vez más difícil (...) Es esta realidad la que obliga a cambiar la estrategia para abordar el diseño, planeación, construcción y operación de los proyectos”, explicó el ejecutivo.

En parte, la designación de grandes proyectos como Quimbo e Ituango entre los Proyectos de Interés Nacional Estratégico, ha contribuido a destrabar algunos procesos.

De todas formas, a corto plazo la generación hídrica seguirá ocupando un importante rol en el desarrollo energético del país. En las últimas subastas de la Creg 69 por ciento de los proyectos ganadores son de generación eléctrica.

En los pronósticos de la Upme, también cuentan con el desarrollo de las energías renovables, estas fuentes podrán ganar más participación en la canasta energética nacional: “En nuestro registro de proyectos, en donde miramos qué intenciones hay, encontramos más bien pequeñas hidroeléctricas y algo de térmica. También hay alternativas que tienen componente eólico, e incluso estamos modelando hasta 400 o 500 megavatios en La Guajira”, explicó Alberto Rodríguez, de la Upme. Pero, para que estos nuevos desarrollos en realidad influyan en el porcentaje de aportes de la energía hidráulica al sistema, aún deberán pasar varios años.

En Colombia, más de dos tercios de la energía que se produce proviene de fuentes hídricas.



## **Pacific Rubiales se queda e invertirá US\$1.700 millones el próximo año**

[http://www.larepublica.co/pacific-rubiales-se-queda-e-invertir%C3%A1-us1700-millones-el-pr%C3%B3ximo-a%C3%B1o\\_176771](http://www.larepublica.co/pacific-rubiales-se-queda-e-invertir%C3%A1-us1700-millones-el-pr%C3%B3ximo-a%C3%B1o_176771)

La principal petrolera privada en Colombia, Pacific Rubiales, no tiene planes de irse del país. Pese a que se ha rumorado la venta de sus activos, la empresa ya estructura su

nuevo plan de inversión para 2015, en el que se destinarán US\$1.700 millones para fortalecer sus operaciones en el mercado local.

José Francisco Arata, presidente de Pacific Rubiales Energy, explicó que con estos recursos buscan aumentar el nivel de exploración y producción en los más de 70 bloques que ya tienen en Colombia. En conversación con LR, también aseguró que trabajan para reemplazar la producción de Campo Rubiales, en los Llanos Orientales, pues son conscientes de que ese contrato vence en 2016.

Se ha rumorado mucho sobre la salida de Pacific Rubiales de Colombia, especialmente, por un posible interés de Repsol en comprar sus acciones. ¿Cuál es la verdad? ¿Es cierto que se van del país?

Los rumores se dan porque Pacific se ha internacionalizado, pero no nos vamos a ir. Antes estábamos solamente en Colombia y hoy ya son siete países, y estamos entrando a México. No hemos recibido una oferta por las acciones, pero en el momento que la recibamos, tendremos que convocar inmediatamente una asamblea extraordinaria, para decirles a los accionistas y que ellos decidan si la oferta es atractiva o no.

¿Qué va a pasar con las operaciones en el Campo Rubiales?

Desde que llegamos y tomamos la operación de Campo Rubiales en 2007, ya sabíamos que el contrato terminaba en 2016, así que hemos estado trabajando todos estos años para reemplazar esa producción. Como todo activo petrolero y campo maduro, sabíamos que las reservas no son infinitas y que se van a agotar, por lo tanto, hemos estado desarrollando nuevos campos para que, en el momento que termine el contrato, podamos reemplazar la producción.

Pero Rubiales es el principal campo de Colombia. ¿Será fácil reemplazarlo?

Hay que tener en cuenta que del total que se produce, unos 210.000 barriles promedio por día, a Pacific Rubiales van 70.000. Lo otro se va para Ecopetrol. Esa producción hoy representa poco menos de 35% de nuestro total, mientras que hace siete años representaba 90%. Y Rubiales va a representar cada vez menos, pues ya sabíamos que eso iba a ocurrir, así que estábamos planificando el remplazo del campo.

¿Con qué bloques creen que pueden reemplazar la producción de Rubiales?

Sin duda alguna, en los campos en los que ya hemos hecho descubrimientos similares a los de Rubiales, como la zona de los Llanos Orientales. Allí están CP6 y Río Ariari. Son campos donde apenas estamos comenzando la producción, pero que tienen un potencial geológico de ser del mismo tamaño o mayor que el propio Rubiales.

¿En cuánto tiempo llegarán a ese nivel?

Se va a necesitar más tiempo para lograrlo. Como entre tres y cinco años lo haremos, porque todavía estamos explorando, consiguiendo petróleo.

Si tienen planes de quedarse, ¿por qué no licitaron bloques en la Ronda Colombia 2014? Nosotros participamos pero no licitamos, porque consideramos que ya tenemos más de 70 bloques en Colombia y esas son bastantes áreas para seguir explorando en los próximos 10 años.

¿Cuáles son los planes de inversión para el próximo año y a qué se van a destinar?

Este año destinamos a Colombia US\$1.500 millones. Para el otro año, de toda la inversión que será de US\$2.500 millones, unos US\$1.700 millones serán para Colombia. Una parte va para exploración y la otra para el desarrollo de los campos en los que ya tenemos reservas probadas y con los que vamos a aumentar nuestra producción.

Luego de las compras de Petrominerales y Petromagdalena, ¿están interesados en otra compañía?

No en alguna en específico, pero tenemos un equipo que está constantemente analizando cuáles son las oportunidades de inversión que tenemos en Colombia y los otros países en los que operamos.

¿Cómo va la incursión en México?

En México aún no tenemos operaciones, pero ya abrimos oficina allí, porque estamos analizando la información de la apertura energética. Ya tenemos 35 personas, entre ingenieros y geólogos que están allá trabajando, analizando la data, porque vamos a participar. Estamos firmando un acuerdo de joint venture con un socio mexicano estratégico, el Grupo Alfa, con el cual vamos a estar licitando.

¿Cuántos bloques van a licitar y cuánto van a invertir en eso?

En la primera ronda van a sacar 119 bloques, así que tenemos que analizar primero todos los datos. En la medida que haya un análisis, vamos a tomar decisiones. Ya tenemos US\$1.000 millones que están asignados para México para el próximo año.

¿Esto entra en los US\$2.500 millones del plan de inversión de 2015?

No, esto es adicional a lo que se va a destinar en las otras operaciones.

México sigue atrayendo a inversionistas

La ronda principal de la subasta petrolera en México se realizará a mediados del próximo año. Hasta entonces, empresas como Pacific Rubiales y Ecopetrol estarán estructurando las propuestas para licitar en algunos de los bloques que ofrecerá el Gobierno. Para Arata, la apertura energética de ese país, será clave para el desarrollo de los hidrocarburos en la

región. “Vemos con mucho interés esta oportunidad, porque la apertura petrolera de México es tal vez uno de los hitos más grandes que ha ocurrido en el mundo petrolero, en décadas. Queremos ser parte de eso, para seguir fortaleciendo nuestra internacionalización”, dijo Arata. Javier Genaro Gutiérrez, presidente de Eco petrol, dijo recientemente que la empresa también tiene en México a un grupo de expertos que están analizando las licitaciones en las que podrán participar.

La opinión

Julio César Vera

Exdirector de Hidrocarburos del Ministerio de Minas

“México va a ser el foco de inversión en la región, porque tiene áreas en los que ya hay reservas probadas. Será una competencia muy fuerte para Colombia”.



## Los 7 retos que se deben superar para poder masificar los autos eléctricos

Bogotá\_ Los autos eléctricos le interesan hasta al presidente Juan Manuel Santos, quien en enero de este año dijo: “voy a dar instrucciones para que la compra de los vehículos del Estado se dirija hacia vehículos eléctricos”.

Pero se necesita más que la intención presidencial para poder masificar una tecnología vehicular que requiere subsidios, capacitación técnica y hasta piso jurídico.

Al cierre de 2013, en Colombia rodaban 180 automóviles con motor eléctrico, según datos del Programa de Transformación Productiva (PTP), de los cuales muy pocos están en manos de particulares. El grueso de estas unidades es propiedad de empresas u organismos, como Nutresa, TCC o Metrovivienda, los cuales integran la modesta lista de los interesados en hacer proyectos piloto.

Otro dato que muestra lo incipiente de este mercado es que del total de vehículos que se impulsan con electricidad, 93,5% son bicicletas, mientras que los carros no alcanzan a ser 5%.

El Salón del Automóvil este año estará inundado de modelos eléctricos, como el que presentará BYD, con el híbrido Qin; o BMW, con el i3; y aunque eso es una muestra de la importancia del mercado colombiano, la reflexión que debe hacerse es: ¿qué se debe



hacer para que estos vehículos estén en una casa? A continuación, exponemos siete razones.

#### Fijar el marco regulatorio

Más allá de algunos decretos que fijan cupos de importación (750) con cero arancel para vehículos eléctricos (decreto 2909 de 2013), no existe un marco regulatorio que defina las reglas de importación, nacionalización y funcionamiento de los vehículos con motores eléctricos. “No existe un régimen jurídico único que regule de manera específica los temas relevantes de las actividades vinculadas con los VE (vehículos eléctricos). Se han adoptado normas que pueden enmarcarse desde la perspectiva ambiental, tributaria, aduanera, transporte público y eficiencia energética, pero no configuran un marco normativo estructurado. Desde el Programa de Transformación Productiva (PTP) hicimos un trabajo de consultoría para presentarle al Gobierno una propuesta de marco regulatorio y eso se hará antes de finalizar el año”, dijo Daniel Colmenares, gerente del área de Vehículos y Autopartes del PTP.

#### Tener Subsidios para la compra

En Estados Unidos y Europa la movilidad eléctrica inició su camino gracias a los subsidios. Hace cuatro años, por ejemplo, cuando se inició la venta del Nissan Leaf en EE.UU. a un precio promedio de US\$25.000 (más de \$50 millones), el Estado ofrecía un subsidio de al menos US\$10.000 (\$20 millones).

“El Gobierno debe reflexionar qué tan beneficioso es para el Estado asumir un gasto para impulsar una movilidad de transporte alternativo. Por más que ayude a contaminar menos, no creo que el país esté preparado para asumir esos gastos”, precisó un empresario vinculado al sector automotor que pidió no ser identificado.

#### Fijar el modelo de negocio

Como no existe un marco regulatorio establecido, tampoco hay un modelo de negocio puntual que permita identificar factores clave en la masificación de los VE, como por ejemplo, las tarifas por cada recarga. “Uno de los problemas con el tema de los autos eléctricos es que no se ha logrado establecer cómo lograr el retorno de la inversión hecha en las estaciones de recarga y eso, a su vez, impide fijar el precio al público por cada recarga”, comentó Pedro Mejía, presidente de Praco-Didacol.

Lo que se sabe hasta ahora, gracias a la experiencia de los taxis eléctricos de BYD, es que la energía eléctrica tiene un costo de entre \$105 y \$110 por kilómetro recorrido, mientras que en un carro a gasolina es de \$210.

Aunque no hay nada oficial, empresas como Codensa han hecho ejercicios para definir cuánto podría ser el gasto de funcionamiento de un carro eléctrico. LR tuvo acceso a esos estudios y se indicó que mientras un auto a gasolina necesita \$25.500 para recorrer 150 kilómetros y uno a gas invierte \$13.000; en uno eléctrico ese mismo monto es de \$8.400.

#### Establecer Beneficios tributarios

Por ser una tecnología de última generación, y además costosa, las marcas de carros han manifestado que la incursión de este tipo de vehículos en el país, de los que no se puede asegurar una venta masiva, debería tener beneficios tributarios. Parte de la propuesta que se le hará al Gobierno para fijar el marco regulatorio es que se desvincule tributos como el IVA y el Impuesto al Consumo a la importación de los VE.

#### Generar capacitación técnica

Supongamos que los VE se masifican y que el Estado ofrece los subsidios necesarios. Esto sería apenas un paso, porque con los autos en circulación se necesitan mecánicos para este tipo de motores. “Debe haber una red de técnicos especializados en este tipo de motores, así como identificar el tema de los beneficios que va a tener un cliente con un auto de este tipo. Eso aún no está muy claro”, dijo Antonio Muñoz de Verger, director de Volvo Cars, cuando presentó el V60 Plug-in Hybrid en mayo de este año.

#### Crear plan para las baterías

Otro de los problemas que se generan después de la venta de los VE está relacionada con las baterías, las cuales no solo son costosas, sino además contaminantes si no se desechan de la forma adecuada. Si bien hay organismos como Cesvi Colombia, que tiene programas de disposición de residuos y partes de vehículos; no existe un plan establecido para tratar los metales que contienen las baterías para este tipo de carros.

#### Ampliar infraestructura

En Bogotá hay tres puntos de recarga y según Codensa esos son suficientes para la demanda que hay en la capital (cerca de 50 VE). No obstante, las marcas aseguran que el hecho de que no se vea una red montada y consolidada, genera temor y duda en los compradores de vehículos.

#### Entre precios y recargas domiciliarias

Pocos son los datos oficiales o exactos que se tienen sobre movilidad eléctrica y uno de ellos son los precios de estos vehículos. Aunque no es oficial, un VE en Colombia puede tener un piso de \$100 millones. Lo segundo que conoció LR, extraoficialmente, es la modalidad de recarga domiciliaria que solicitan los propietarios de estos carros. Firmas como Codensa están haciendo adaptaciones en los hogares para que las personas puedan enchufar sus vehículos en el garaje de la casa. Dependiendo del caso (si el vehículo viene con el cargador o no), el precio de esta instalación inicia en \$2 millones.

#### Las opiniones

Daniel Colmenares

Gerente del sector vehículos y autopartes del ptp

“Lo que buscamos desde el PTP no es solo que se importe tecnología eléctrica, sino que también se desarrollen en Colombia proyectos vinculados a este tema”.

Pedro Mejía



Presidente de Praco-Didacol

“Uno de los problemas con el tema de autos eléctricos es que no se ha logrado establecer cómo lograr el retorno de la inversión hecha en las estaciones de recarga”.

Vanessa Pérez Díaz

[vperez@larepublica.com.co](mailto:vperez@larepublica.com.co)