

Bogotá D.C., Noviembre 30 de 2023

Doctor
Omar Andrés Camacho Morales
Ministro
Ministerio de Minas y Energía
Ciudad

Asunto: Comentarios a la agenda regulatoria 2024

Respetado Señor Ministro:

ANDEG y sus empresas afiliadas presentan a continuación comentarios a la propuesta de agenda regulatoria sometida a consulta por parte del Ministerio el día 31 de octubre, en especial de la agenda regulatoria de la Oficina de Asuntos Regulatorios y Empresariales.

En primera medida, agradecemos que el Ministerio haya publicado a consulta la agenda regulatoria, sin embargo, consideramos importante que se cuente con una CREG operante, con expertos comisionados nombrados en propiedad cumpliendo con el número total de expertos establecido en la Resolución CREG 105 003 de 2023 para que pueda sesionar y tomar las decisiones importantes que requiere el sector.

En el contexto anterior, y en el marco del fallo del Consejo de Estado, mediante Auto Interlocutorio del 16 de junio de 2023, en donde se establece que el Gobierno Nacional no puede ejercer competencias regulatorias que fueron delegadas por ley a las Comisiones de regulación, y en el contexto de la definición de roles y responsabilidades entre la política energética y la regulación económica, sugerimos que el Ministerio de Minas y Energía evalúe la efectividad de establecer lineamientos de regulación económica, siendo que el rol constitucional del Ministerio de Minas y Energía es el de la definición de política energética.

En el contexto anterior, consideramos adecuado que el Ministerio evalúe el Impacto Beneficio/Costo de las disposiciones establecidas en el Decreto 381 de 2012, a la luz de los fallos actuales del Consejo de Estado respecto al rol de gobierno nacional en la definición de regulación económica, lo anterior, en el contexto de optimización del esquema institucional de la rama ejecutiva del sector energético, a la luz de las capacidades técnicas del MME en materia de regulación económica. Creemos que al publicar agendas regulatorias paralelas desde la CREG y desde el Ministerio, desde dicha Oficina se impone un "Costo de transacción" a los agentes por la intervención de los hacedores de política en la función de regulación económica, lo que genera una inconsistencia intertemporal de las políticas públicas dada por la falta de coordinación, en este caso, en las decisiones de política energética y de regulación económica (Drazen,

2000).¹ En este sentido, observamos que la función del Ministerio de Minas y Energía debe enfocarse en la definición de política pública, acorde a lo establecido en los lineamientos del Plan Nacional de Desarrollo 2022-2026: Colombia: Potencia Mundial de la Vida, en lo que corresponde al sector energético, y teniendo en consideración el enfoque de la transición energética justa que ha planteado el Gobierno Nacional a la luz de la visión de largo plazo que se ha propuesto en el Plan Energético Nacional 2020-2050 sobre la transformación energética como habilitador del desarrollo sostenible del país, y en el marco de un sector energético descentralizado, descarbonizado y digitalizado.

Lo anterior, es acorde con las recomendaciones de la Agencia Internacional de Energía (EIA, 2023), que le ha recomendado al Gobierno Nacional la pertinencia de garantizar la **coherencia de los ejercicios de planificación energética** (PEN, PIGCCme, etc.) en todos los horizontes temporales (corto, mediano y largo plazo), y especialmente, la **coordinación de las autoridades** en los diferentes niveles administrativos (local, regional y gobierno central) para asegurar la efectividad de las políticas y acciones para ampliar los beneficios sociales de la transición energética².

A continuación, se realizan los comentarios a la Agenda Regulatoria de la Oficina de Asuntos Regulatorios y Empresariales:

1. Combustibles para la transición energética

En los temas de hidrógeno, es importante que no solo se tenga en cuenta el hidrógeno verde como fuente de este energético, sino que también el hidrógeno azul y de otros colores pueda ser considerado como combustible de la transición energética.

Unido a lo anterior, el hidrógeno puede ser utilizado en la generación de energía eléctrica con mezclas de gas natural, tal como señalan informes internacionales de costos nivelados de energía (Lazard, 2023)³. Es adecuado revisar de forma integral las oportunidades de hidrógeno a partir de la oferta energética del país y que puede complementarse con la generación a carbón para la disminución de gases de efecto invernadero y contar con energía firme de respaldo ante, por ejemplo, situaciones de hidrología crítica y otras contingencias en el sistema eléctrico.

También, consideramos que el carbón es pieza fundamental en la formación de precios del mercado eléctrico mayorista y es señal de precio para el mercado de contratos de mediano y corto plazo de energía eléctrica. Por ello, para el caso del carbón térmico, se deben considerar alternativas para promover su uso de

¹ Drazen, Allan (2000), Political Economy in Macroeconomics USA, Princeton University Press, pp. xiv-775

² <https://iea.blob.core.windows.net/assets/2fa812fe-e660-42f3-99bc-bd75be3ca0b5/Colombia2023-EnergyPolicyReview.pdf>

³ <https://www.lazard.com/research-insights/2023-levelized-cost-of-energyplus/>

manera sostenible para generación de energía eléctrica a través de tecnologías CCUS, mezcla del carbón con biomasa (co-firing) u otros energéticos, y planteando acciones relacionadas con la minería sostenible, bien sea para el carbón térmico, carbón metalúrgico o para los minerales requeridos para la transición energética.

2. Movilidad sostenible

En el CONPES 3934 de 2018 que trata sobre el Crecimiento Verde, se fijó la meta que al año 2030 en Colombia se debía contar con una flota de vehículos eléctricos de 600.000 unidades. En el marco de la política energética de movilidad, ¿Cómo se espera dar alcance a la meta fijada en el CONPES 3934 cuando a junio 2022 solo hay registrados cerca de 8.299⁴ vehículos netamente eléctricos en Colombia? ¿Cómo se espera que se materialice dichas metas?. Es adecuado considerar el rol de la movilidad eléctrica como dinamizador del consumo de electricidad en los diferentes sistemas de distribución del país, con lo que se requiere que la regulación económica avance en el diseño de esquemas tarifarios flexibles, en los que se consideren tarifas binomias y canastas de tarifas, entre otras; que incentiven nuevos consumos y contribuyan a aplanar la curva de carga del sistema, como la **movilidad eléctrica**, lo que conllevará a mejorar e incrementar la competitividad de los precios de la energía y los indicadores de consumo per cápita del país.

Por su parte, es adecuado que el Gobierno Nacional establezca lineamientos para incentivar el incremento de la **demandas de Gas Natural Vehicular (GNV)**, con lo que se desarrollen nuevas fuentes de suministro de gas natural, bien sea, a partir de la oferta local, o desde la integración de nueva oferta de GNL o costa afuera.

3. AMI y Ampliación de cobertura zonas rurales

Según la Resolución 40072 de 2018 del Ministerio de Minas y Energía se definió la política energética relacionada con los sistemas de medición avanzada y se definió que a 2030 la meta era tener el 75% de usuarios del SIN con este sistema, lo cual representa cerca de 12 millones de usuarios. Consideramos importante que se revise esta meta y si a la luz de la transición energética justa, el AMI es una alternativa viable. ¿Cómo confluye los lineamientos de largo plazo de la transición energética justa con los lineamientos planteados por la OARE?

Así mismo, en el contexto del Plan Nacional de Desarrollo "Colombia, Potencia Mundial de la Vida" no se evidencian metas de electrificación rural relacionadas con ampliación de cobertura. En el último Plan Indicativo de Expansión de Cobertura-PIEC publicado por la UPME, se tiene que más de 800.000 usuarios no cuentan con el servicio de electricidad a nivel nacional por lo cual, existen

⁴ <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/11015/colombia-tiene-8299-vehiculos-electricos-en-el-runt-1699-mas-de-la-meta-del-plan-nacional-de-desarrollo/>

importantes retos en esta materia para lograr que el 100% de las familias en Colombia esté iluminada.

Es relevante precisar que, en un contexto de transición energética justa y en aras de la equidad, podría revisarse el concepto de Zonas No Interconectadas (ZNI) de tal forma de considerar aun solo Sistema Interconectado Nacional, permitiendo que los Operadores de Red y otros agentes viabilicen planes de expansión de cobertura en el territorio nacional en un contexto de sostenibilidad financiera, y así, contribuir en soluciones sostenibles de energización rural para el acceso a la energía y, procurar por un suministro confiable a los habitantes del territorio nacional, con lo que el concepto de “comunidades energéticas” podría coadyuvar a la ampliación de cobertura en el SIN.

4. Alternativas de remuneración del transporte de gas natural

Para ANDEG, el desarrollo de alternativas confiables de suministro de gas, el fortalecimiento de la infraestructura de transporte, y avanzar en la regulación del mercado de gas en el contexto de la transición energética, contribuirán en asegurar la continuidad en la prestación del servicio a los diferentes sectores de la demanda del gas natural, el cual, es un combustible fundamental para la matriz energética del país.

En el contexto anterior, creemos que la metodología de remuneración de transporte de gas definida en la Resolución CREG 175 de 2021 así como la revisión de las reglas del mercado mayorista de gas natural, deben prever la flexibilidad que requiere el Sistema Nacional de Transporte (SNT) para asegurar el acceso por parte de la demanda a las diferentes fuentes de suministro en condiciones de competitividad y eficiencia económica.

Así las cosas, consideramos que la propuesta de “Estampilla Nacional” planteada es inconveniente, por lo menos, para el sector térmico de la Costa Caribe, no solo porque el sector térmico representa cerca del 50% de los ingresos en el sistema de transporte de Promigas, sino que, con la propuesta planteada de estampilla, se esperaría un incremento en la facturación para los agentes térmicos superior al 25%, lo cual, a todas luces, afecta la competitividad de las plantas térmicas.

Con lo anterior, la propuesta de estampillamiento nacional, con clara afectación para la competitividad de las plantas térmicas, se trasladaría al mercado de electricidad, dado el papel de las térmicas en la formación de precios de los contratos de energía y en la gestión de restricciones, lo que iría en contravía del “Pacto por la Justicia Tarifaria”; y en adición, a través de la señal de estampilla de transporte, lo que resta eficiencia en los precios de transporte de gas natural, las plantas térmicas podrían, incluso, evaluar, la posibilidad de prestar el servicio de generación a través de combustibles líquidos, lo que no es acorde a los objetivos de transición energética que ha planteado el Gobierno Nacional.

Desde nuestra Asociación consideramos que no se debe propender por la competitividad de la demanda regulada de gas natural a través de la señal de estampilla, sin un análisis de impacto regulatorio en el STN que tenga en cuenta los efectos sobre la competitividad de las tarifas de gas natural.

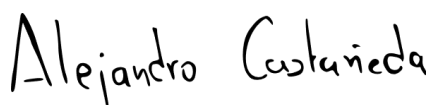
De esta manera, solicitamos que se evalúen otras alternativas de remuneración del sistema de transporte, en el marco de la Resolución CREG 175 de 2021, sin que se comprometa la competitividad del sector térmico. Observamos que se podría considerar, como se ha hecho en el pasado, la evaluación de metodología flexibles de remuneración *"...en cuanto a la posibilidad de combinar distancia con estampillas conservando la señal de distancia..."*. Al respecto, el Regulador señaló en la Resolución CREG 87 de 2007: *"La señal de distancia, como está prevista en la Metodología, está siendo aplicada satisfactoriamente en los diferentes Sistemas de Transporte. Téngase en cuenta que la Metodología es flexible en cuanto a la posibilidad de combinar distancia con estampillas siempre y cuando se conserve la señal de distancia. De hecho, los cargos actuales de algunos Sistemas de Transporte combinan la distancia con estampillas. El sistema del interior del país inició su desarrollo con la combinación de distancia y estampilla. Se propone continuar con la señal de distancia, estudiando las combinaciones distancia-estampilla en cada Sistema de Transporte. Cabe anotar que considerando la topología del Sistema Nacional de Transporte, no se estima conveniente considerar esquemas distintos al existente"*.

El rol de las térmicas en la transición energética es fundamental, pues son las que permitirán apalancar el despliegue de tecnologías renovables con carácter intermitente, brindando soporte y respaldo en el marco de la complementariedad y la diversificación, y en este sentido, solicitamos que las señales regulatorias propendan por asegurar la adquisición de los combustibles, caso del gas natural, en condiciones de eficiencia económica y señales adecuadas de precio.

Finalmente, consideramos que propuestas "regulatorias" presentadas por la OARE deben tener su respectivo análisis de impacto regulatorio y normativo, con el análisis costo-beneficio de los planteamientos a considerar, en el marco de las buenas prácticas regulatorias de la OCDE.

Sin otro particular, nos es grato suscribirnos del Señor Ministro con sentimientos de consideración y aprecio.

Cordialmente,



Alejandro Castañeda Cuervo

Director Ejecutivo