

GRUPO DE PARTICIPACIÓN Y SERVICIO AL CIUDADANO

Informe documento en discusión

Proyecto de Resolución “*Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño*”.

Fecha de inicio de publicación: 30 de enero de 2019

Fecha fin de publicación: 13 de febrero de 2019

Solicitantes: **Luisa Fernanda García Vanegas**
Dirección de Hidrocarburos

Medios de divulgación:

Portal Web www.minenergía.gov.co en:

- Módulo de Foros: MinMinas/
- Atención al Ciudadano/Foros/

Medios de recepción comentarios: Correo. pciudadana@minenergía.gov.co

PUBLICACIÓN

Se publicó la noticia, enlace directo al foro donde se presentó el documento en discusión, tal cual se evidencia en el siguiente enlace e imágenes.

<https://www.minenergía.gov.co/foros?idForo=24076003&idLbl=Listado+de+Foros+de+Enero+De+2019>



Listado de Foros de Enero De 2019

Compensación transporte combustibles líquidos derivados del Petróleo Nar

Sector Hidrocarburos

Fecha Inicio 30 de enero de 2019

Fecha Fin 13 de febrero de 2019

En cumplimiento de lo señalado en el numeral 8 del artículo 8 de la Ley 1437 de 2011, en concordancia con lo previsto en el inciso 2 del artículo 2.1.2.1.14 del Decreto 1081 de 2015, sustituido por el artículo 1 del Decreto 270 de 2017 y las resoluciones 4 0310 y 4 1304 de 2017, se publica para participación ciudadana el proyecto de resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño", con el objeto de recibir observaciones y comentarios.

Documento Propuesto

Proyecto de Resolución ["Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño"](#).

Las observaciones, comentarios y propuestas al referido proyecto de resolución deberán realizarse por medio de este foro o diligenciando el [formulario para recepción de comentarios](#), el cual debe enviar conservando el formato editable al correo electrónico pciudadana@minenergia.gov.co, hasta el próximo miércoles 13 de febrero de 2019.

Documentos adicionales

[Memoria Justificativa](#)

Conclusiones

Divulgación Ilustración 1: Divulgación Home/Otras Noticias

COMENTARIOS RECIBIDOS DE LA CIUDADANÍA

Durante el tiempo dispuesto para hacer comentarios al Documento en Discusión Proyecto de Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño". Este recibió ocho (8) comentarios a través de los canales dispuestos para tal fin:

- Correo pciudadana@minminas.gov.co
- Sección comentarios del foro

Comentario 1

De: inversiones coquin
Fecha: dom., 10 feb. 2019 a las 13:19
Asunto: Foro sector hidrocarburos compensación

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES			
Sector:		Hidrocarburos	
Proyecto:		Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño".	
Fecha inicio:		30/01/2019	
Fecha fin:		13/02/2019	
Fecha Comentario:		10/02/2019 0:00	
Datos de contacto:		Correo electrónico:	
Nombre de la empresa o interesado:		COMBUSTIBLE LANDAZURY	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Artículo 3. Definición de zonas de destino según municipios y de los puestos de control al transporte de combustibles.	ARTICULO 3 y 4	Con respeto a este articulo notamos que hay una confusion para incluir en la zona de DEST-1 a Barbacoas, Magui Payan y Roberto Payan, ya que la logistica o el recorrido que se hace para transportar el combustible no es por via mar si no por via terrestre, es necesario hacer un analisis de campo para excluir a estos tres Municipios de estas zona y los incluyan a la zona de DEST-3 o DEST-4; Ya que entre el Municipio de Tumaco hasta el Municipio de Barbacoas encontramos que hay

Comentario 2

De: Cesar Andrés Palermo Quiñones
Fecha: domingo., 10 feb. 2019 a las 13:49
Asunto: Compensación transporte combustibles líquidos derivados del Petroleo Nar (ANALISIS)

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y			
Sector:		Hidrocarburos	
Proyecto:		Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño".	
Fecha inicio:		30/01/2019	
Fecha fin:		13/02/2019	
Fecha Comentario:		10/02/2019 0:00	
Datos de contacto:		Correo electrónico:	
Nombre de la empresa o interesado:		Fluvial pez solar 2,fluvial Combustibles el Miner	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Artículo 3. Definición de zonas de destino según municipios y de los puestos de control al transporte de combustibles.	ARTICULO 3 y 4	Tener en cuenta que los Municipios de la costa Pacífica Nariñense están divididos en Regiones entre las cuales tenemos la Subregión Santiago de los cuales pertenece los Municipios que no tienen vía ni carretera que su principal vía de transporte es marítima entre las cuales están los Municipios del Charco, La Tola, Francisco Pizarro, Mosquera y Santa Bárbara. La segunda Región llamada la Subregión del Telembí que encontramos los Municipios de Barbacoas, Magui Payán y Roberto Payán y su principal vía de transporte es terrestre con excepción de Roberto Payán que es un transporte multimodal (terrestre y

Comentario 3

De: Vanessa Cabrera

Fecha: dom., 10 feb. 2019 a las 14:03

Asunto: Compensación transporte combustibles líquidos derivados del Petróleo

**FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y**

Sector:	Hidrocarburos		
Proyecto:	Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño".		
Fecha inicio:	30/01/2019		
Fecha fin:	13/02/2019		
Fecha Comentario:	10/02/2019 0:00		
Datos de contacto:	Correo electrónico:		
Nombre de la empresa o interesado:		Combustible la Bonanza Municipio Roberto	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Artículo 3. Definición de zonas de destino según municipios y de los puestos de control al transporte de combustibles.	ARTICULO 3 y 4	Tener en cuenta que el Municipio de Roberto Payan no tiene carretera esta en proceso de construcción y su principal vía de acceso es fluvial que se hace a través de un transporte multimodal (terrestre fluvial), cuyo recorrido saliendo del Municipio de Tumaco hasta Roberto Payan es el siguiente: los carros salen de

Comentario 4

De: Milena Fajardo

Fecha: lun., 11 feb. 2019 a las 11:01

Asunto: Respuesta FORO PAGO COMPENSACIÓN ZONA DE FRONTERA NARIÑO



FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES			
Sector:	Hidrocarburos		
Proyecto:	Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño".		
Fecha inicio:	30/01/2019		
Fecha fin:	13/02/2019		
Fecha Comentario:	10/02/2019 0:00		
Datos de contacto:	Correo electrónico:		
Nombre de la empresa o interesado:		EDS los Hermanos de Magui Payan	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	Artículo 3. Definición de zonas de destino según municipios y de los puestos de control al transporte de combustibles.	ARTICULO 3 y 4	El transporte de Tumaco para Magui Payan es terrestre y su recorrido son mas de 205 km que osila entre 6 a 7 horas por lo tanto, solicitamos cambiar alMunicipio de Magui Payan cambiar de la zona de DEST-1 a la zona de DEST-3 o 4. Explico el recorrido: Saliendo desde la Ciudad de Tumaco llegando al Municipio de Barbaosas posteriormente los carros deben de pasar a travez de un ferri atravesando el rio telembi, luego sigue carretera por un tiempo

Comentario 5

De: Melissa Dukuara

Fecha: miércoles., 13 febrero. 2019 a las 16:50

Asunto: Observaciones Proyecto de Resolución

FORMULARIO PARA RECEPCIÓN DE COMENTARIOS DE LA CIUDADANÍA Y PARTES INTERESADAS			
Sector:		Hidrocarburos	
Proyecto:		Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño".	
Fecha inicio:		30/01/2019	
Fecha fin:		13/02/2019	
Fecha Comentario:		13/02/2019 .	
Datos de contacto: 7044904		Correo electrónico:	
Nombre de la empresa o interesado:		Petroleos y Derivados de Colombia S.A.	
No	Tema de observación	Referente del Acto Administrativo (artículo, numeral y/o página)	Comentario detallado
1	General		A manera de comentario general la resolución del asunto trata de vincular dos temas que la ley no tiene contemplado tratar de manera conjunta; como lo son el subsidio o compensación que se encuentra en la Ley de Fronteras y la subvención que confirió el Estado Colombiano en la Ley de Presupuesto. Lo anterior teniendo en cuenta que son dos asuntos diferentes con supuestos de hecho distintos y que teniendo en cuenta las competencias regulatorias del Ministerio de Minas y Energía tiene que tratar dichas materias de manera separada
2	General		Como primer punto de la observación se debe tener en cuenta que el proyecto de regulación procura conferir la compensación que se estableció en la Ley de Fronteras para el trayecto Yumbo - Pasto; tal y como ya lo ha manifestado el Consejo de Estado y reiterada jurisprudencia no se puede aplicar de una manera distinta al supuesto de hecho que contempla la ley y la jurisprudencia ha respaldado
3	General		Se están tratando de reconocer incentivos desde plantas ubicadas por fuera del departamento hacia plantas dentro del departamento cuando este no fue el objeto de la norma
4	General		Este proyecto de resolución no puede pretender regular subsidios y subvenciones que vayan más allá de lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley de fronteras, por lo que el Ministerio de Minas y Energía esta llamado a darle alcance al artículo 147 de la Ley 1940 de 2018
5	General		El subsidio del trayecto Yumbo - Pasto, regulado en la Ley de Fronteras no puede reconocerse en situaciones diferentes a aquellas en las que fue
6	General		la resolución desconoce el Decreto 1073 de 2015, en la medida en que este no establece que las plantas deban estar incorporadas en el Plan de Abastecimiento. Es así que, ni las normas de Ley de Presupuesto ni la Ley de Frontera regulan las llamadas <i>zonas de origen</i>
7	General	Artículo 3	Podría entenderse como una restricción o segregación POR municipios que no está contemplado ni en la Ley de Fronteras ni en el Decreto 1073 de 2015, ni en la Ley de presupuesto
8	General	Artículo 4	Tal como se encuentra proyectado está en contravía de la Ley de Fronteras en la medida que no se debe mezclar la naturaleza contemplada por la Ley de Fronteras y la naturaleza de las subvenciones de la Ley de Presupuesto, ya que las mismas tienen un origen diferente



Bogotá D.C., 13 de febrero de 2019

Señor

JOSÉ MANUEL MORENO
DIRECTOR GENERAL DE HIDROCARBUROS
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA.
Ciudad.

Asuntos: Comentarios a la Resolución por medio de la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño.

Cordial saludo.

MAURICIO MARULANDA CUARTAS, identificado como aparece al pie de mi firma, actuando como Representante legal de la empresa PETRÓLEOS Y DERIVADOS DE COLOMBIA S.A., - PETRODECOL S.A., como compañía interesada en la regulación del asunto, me dirijo a usted de la manera más cordial en ejercicio del derecho de participación para hacer unas observaciones de carácter respetuoso.

A manera de comentario general la resolución del asunto trata de vincular dos temas que la ley no tiene contemplado tratar de manera conjunta; como lo son el subsidio o compensación que se encuentra en la Ley de Fronteras y la subvención que confirió el Estado Colombiano en la Ley de Presupuesto. Lo anterior teniendo en cuenta que son dos asuntos diferentes con supuestos de hecho distintos y que teniendo en cuenta las competencias regulatorias del Ministerio de Minas y Energía tiene que tratar dichas materias de manera separada.

Ahora bien, como primer punto de la observación se debe tener en cuenta que el proyecto de regulación procura conferir la compensación que se estableció en la Ley de Fronteras para el trayecto Yumbo - Pasto; tal y como ya lo ha manifestado el Consejo de Estado y reiterada jurisprudencia no se puede aplicar de una manera distinta al supuesto de hecho que contempla la ley y la jurisprudencia ha respaldado.

Lo anterior, en la medida en que se están tratando de reconocer incentivos desde plantas ubicadas por fuera del departamento hacia plantas dentro del departamento cuando este no fue el objeto de la norma.



En este sentido se estaría transgrediendo el artículo 55 de la Ley de Fronteras que establece que:

“Mientras la Nación construye la red de poliductos contemplada en el Plan Nacional de Desarrollo, Ecopetrol asumirá el costo del transporte de los combustibles derivados del petróleo entre las plantas de abasto o mayoristas y las Zonas de Frontera que, siendo capital de departamento tengan comunicación por carretera con dichas plantas de abasto donde existiere terminal de poliducto.”

Así como las normas relacionadas con la aplicación de las leyes estatutarias, en este mismo sentido este proyecto de regulación estaría en contravía de las leyes estatutarias que tratan esa materia.

Como segundo punto, este proyecto de resolución no puede pretender regular subsidios y subvenciones que vayan más allá de lo dispuesto en el artículo 55 de la Ley de fronteras, por lo que el Ministerio de Minas y Energía está llamado a darle alcance al artículo 147 de la Ley 1940 de 2018.

En este sentido el subsidio del trayecto Yumbo - Pasto, regulado en la Ley de Fronteras no puede reconocerse en situaciones diferentes a aquellas en las que fue previsto.

En el mismo sentido se tiene en cuenta que la resolución desconoce el Decreto 1073 de 2015, en la medida en que este no establece que las plantas deban estar incorporadas en el Plan de Abastecimiento. Es así que, ni las normas de Ley de Presupuesto ni la Ley de Frontera regulan las llamadas *zonas de origen*.

De darle curso a lo que está planteado en la resolución se estaría creando un requisito adicional que no está contemplado en la ley siendo contrario al artículo 87 de la Constitución Política de Colombia.

El artículo tercero, podría entenderse como una restricción o segregación POR municipios que no está contemplado ni en la Ley de Fronteras ni en el Decreto 1073 de 2015, ni en la Ley de presupuesto.

El artículo cuarto, tal como se encuentra proyectado está en contravía de la Ley de Fronteras en la medida que no se debe mezclar la naturaleza contemplada por la Ley de Fronteras y la naturaleza de las subvenciones de la Ley de Presupuesto, ya que las mismas tienen un origen diferente.

El texto proyectado se percibe incongruente en tanto las consideraciones por las cuales el Ministerio de Minas y Energía pretende regular el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del



petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño es incon: con el marco regulatorio que se encuentra en el proyecto frente al cual el estas observaciones; más aún no evidencia sujeción alguna con la Ley de Fro la Ley de Presupuesto y el Decreto 1073 de 2015

Por último Petrodecol S.A., se reserva el derecho de ampliar las observ. presentadas en este escrito para lo cual solicita un plazo adicional de 15 días



Mauricio Marulanda Cuartas



Comentario 6

De: María Adelaida Pradilla Posada

Fecha: mié., 13 feb. 2019 a las 17:46

Asunto: Comentarios ACP proyecto de resolución compensación transporte Nariño



Bogotá, febrero 13 de 2019

Doctor

JOSE MANUEL MORENO

Director de Hidrocarburos

MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA

Ciudad

Asunto: Comentarios proyecto de resolución compensación de transporte Nariño.

Respetado doctor Moreno,

En atención al foro publicado el 30 de enero, sobre proyecto de resolución para establecer las compensaciones de transporte en el departamento de Nariño, consideramos que el mismo no debería ser expedido por considerarlo contrario a las normas vigentes, por las siguientes razones:

1. Conforme al artículo 55 de la Ley 191 de 1995, modificado por el artículo 9 de la Ley 1118 de 2006, el Ministerio de Minas y Energía ha venido compensando el costo de transporte de combustibles derivados del petróleo desde las plantas de abasto en terminal de poliducto (Yumbo) hasta la capital del departamento de zona de frontera (Pasto, Nariño). En ese sentido, consideramos que según lo dispuesto en la Ley, no es viable jurídicamente establecer por resolución compensaciones desde Yumbo a destinos diferentes a la capital del departamento.
2. De forma similar, el artículo 147 de la Ley 1940 de 2018 estableció la posibilidad que el Ministerio de Minas y Energía, durante la vigencia fiscal del año 2019, reconociera el costo de transporte de combustibles líquidos derivados del petróleo desde las plantas de abasto ubicadas en el departamento de Nariño (planta de Tumaco) hasta la capital de dicho departamento (Pasto). Es decir, que según la Ley del presupuesto tampoco es viable jurídicamente definir por resolución compensaciones a destinos diferentes a la capital del departamento.
3. Adicionalmente, y sin perjuicio de la ilegalidad antes señalada, evidenciamos otros aspectos como inconsistencias en la distribución de los municipios por zonas de destino, los cuales denotan la inconveniencia de esta resolución y se enuncian a continuación:
 - Altaquer y El Diviso no son considerados municipios del departamento de Nariño.



- La Unión es un municipio ubicado al norte del departamento, es decir en la zona D_5.
 - Olaya Herrera es municipio de la costa Nariñense, es decir que sería de la zona D_1.
 - Dentro del listado no se incluye el municipio de Samaniego.
 - No es claro si todos los municipios incluidos en el proyecto de resolución tienen comunicación por carretera con las plantas de abasto, lo cual es relevante para evitar que otros medios de transporte reciban un subsidio aplicable a transporte terrestre de carga.
4. Surge también la duda de cómo sería el control de la compensación por parte del Ministerio en caso de manejar erróneamente diferentes destinos, y del mayor costo en el que incurriría al tener que establecer nuevos puestos de control, adicionales al de Altos de Daza.
5. Respecto a lo propuesto en el artículo 5 (actualización) del proyecto de resolución, recomendamos:
- En caso de la compensación Yumbo – Pasto, mantener la actualización anual cada 1 de febrero.
 - Y en el caso Tumaco – Pasto, dado que esta compensación por disposición legal vence el 31 de diciembre de 2019, aclarar que la actualización periódica anual de la que trata este artículo no le aplica.
6. Finalmente, sugerimos que cualquier resolución que trate lo relacionado con el subsidio de transporte para el Departamento de Nariño señale de manera expresa que los distribuidores minoristas no deben incluir dentro del precio de venta el valor del transporte compensado hasta la ciudad de Pasto, con el fin de evitar una doble remuneración por el mismo concepto.

Agradeciendo la atención a la presente comunicación, solicitamos que el proyecto de resolución en comento no sea expedido por ser jurídicamente inviable.

Cordial saludo,

ALEXANDRA HERNÁNDEZ SARAVIA

Vicepresidente de asuntos económicos y regulatorio



Comentario 7

De: Adiconar Fendipetroleo

Fecha: miércoles, 13 febrero de 2019 a las 12:02

Asunto: COMENTARIOS FORO CONSULTA CIUDADANA FEBRERO 13 DE 2019

San Juan de Pasto, 12 de febrero de 2019

DOCTOR:
JOSE MANUEL MORENO CASALLAS
Director de Hidrocarburos
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGIA

REF: Observaciones a la propuesta de resolución por cual se fija el valor a reconocer por compensación de transporte.

Foros en consulta ciudadana – fecha vencimiento 13 de febrero 2019

Cordial Saludo;

Mediante la presente la Asociación de Distribuciones Minoritas de Combustibles de Nariño – ADICONAR, después de haber realizado un análisis de la propuesta de resolución Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación del transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño, se permite realizar las siguientes observaciones.

- **Primero:** Si es bien que el modelo propuesto por la CREG contempla de forma minuciosa las diferentes variables que inciden en el cálculo de los costos de transporte de los combustibles a nivel nacional e incluye la ruta de transporte Yumbo -Pasto, existen variables que se encuentran totalmente desactualizadas a 2019 ya que este modelo se construyo en 2013 y se proyecto para 2014 y 2015, se solicita modificar las variables tales como Gastos de personal, numero de peajes y costos reales de los mismos en ruta, sobre todo en la ruta que contempla como punto de origen la planta de Yumbo, y valor comercial de los vehículos teniendo en cuenta las características por tipo y tiempo de antigüedad del parque automotor, ya que estos afectan de manera directa el correcto desempeño de la actividad de transporte y distribución. El modelo debe ser aplicado de la misma manera para la ruta Tumaco – Pasto.
- **Segundo:** Si bien se segmenta a los 64 municipios del departamento de Nariño, en zonas de acuerdo a su cercanía, se debe ser muy prudente en la realización de esta segmentación, por ejemplo, en la Zona D_1 donde se reúnen a los municipios de zona costera, se le da un mismo valor con respecto a su distancia al municipio de Barbacoas, municipio que estaría más cerca de la zona D_2 donde se encuentran los municipios Mallama y Ricaurte.

|



Por otra parte, se puede analizar que los municipios encontrados en la zona D_3, hay una mala distribución, debido a que encontramos el municipio de la Unión el cual pertenece a la zona norte del departamento; este municipio podría estar dentro de la zona D_4 o D_5 teniendo en cuenta su localización geográfica. La segmentación por zonas y municipios sería más eficiente si ésta se diera teniendo en cuenta su cercanía con otros municipios, la distancia desde el punto de origen, su ubicación geográfica o geo morfología. Se solicita revisar de forma más minuciosa los grupos zonales y los municipios que ellos conforman para determinar una eficiencia en la distribución del combustible y la asignación correcta de la tarifa de compensación.

- Tercero: La resolución permite identificar dos zonas teniendo en cuenta su punto de origen, en primera instancia se analiza la zona de Origen 2, la cual tiene como punto de origen la planta mayorista ubicada en Yumbo..

Según lo determinado por la ley, la compensación de transporte se dará teniendo en cuenta que entre el municipio de Yumbo, donde se encuentra la mayorista y la capital del departamento de Nariño, por ende, no se puede agrupar a los municipios del departamento por distancia o cercanía entre los mismos, ya que la ley no prevé más recorridos adicionales o diferentes. Si se hace un análisis de distancias desde el punto de origen Yumbo hasta las cinco zonas de distancia, en la que se ha discriminado a los 64 municipios del departamento de Nariño y se les asigna una tarifa por distancia, se podría correr el riesgo de desconocer el punto de control de Daza, ejemplo claro lo tenemos al asignarle un valor diferente por compensación del transporte a la zona de destino D_5 de \$394,67, infiriendo que la distribución del combustible a esta zona se hace de una manera directa desde el Valle del Cauca a la zona norte del departamento de Nariño.

Por otra parte, se puede analizar que el valor asignado desde la zona de Origen 2, en sus tarifas, desde D_1 hasta D_4 se fijan en \$411,42 y en la actualidad se encuentra en \$432, desconociendo un incremento en la variación anual del costo de transporte. Los valores asignados deberían tener las actualizaciones correspondientes a la coyuntura actual.

Para la zona de Origen 1, la cual tiene como nodo el municipio de Tumaco, si sería adecuado la discriminación por zonas de destino, claro está, con las modificaciones acordes a su cercanía entre municipios. Como estaba mencionado anteriormente en la zona D_1 se encuentra un municipio muy alejado del punto de origen o el centro de la misma, en la zona D_3 se encuentra un municipio el cual no corresponde a esa zona. Teniendo en cuenta que se segmentan las zonas por la cercanía con otros municipios, la



tarifa de compensación sólo va hasta la ciudad capital del departamento, por ello se debería unir la zona de destino D_4 y D_5 ya que éstas no tienen ninguna variación en su tarifa de compensación, debido a que su destino es la ciudad capital o va más allá.

- Cuarto: La actualización de variables debe realizarse mediante un análisis técnico adecuado o mediante el uso de fuentes de información confiables. Se considera que utilizar Tucarro.com como fuente de cálculo para el costo de vehículos no es lo más adecuado.

Las anteriores observaciones se espera se tengan en cuenta y se puedan generar mesas de trabajo entre el Ministerio de Minas y Energía y ADICONAR con el objetivo de encontrar un modelo que se ajuste a la realidad del departamento, se anexa propuesta de actualización y metodológica para el valor a reconocer por Compensación entre las ciudades de Yumbo y Pasto y la ruta Tumaco – Pasto, para su correspondiente análisis y posterior discusión.

Cordialmente;

SILVIO SANCHEZ MARTINEZ
Director Ejecutivo
ADICONAR



PROPUESTA METODOLOGICA PARA LA ACTUALIZACIÓN DE PRECIOS DE COMPENSACIÓN YUMBO PASTO Y PROPUESTA METODOLOGIA PARA MODELO DE COMPENSACIÓN TUMACO – PASTO Y DEMAS ZONAS DEL DEPARTAMENTO DE NARIÑO

El modelo CREG o modelo de costos asociado al transporte terrestre de combustibles líquidos en Colombia, realizado por la empresa SNC – LAVALIN es quizá la estructura de costos más real para el transporte de combustibles ya que este considera casi en su totalidad las variables que afectan al servicio de transporte de combustibles.

Este modelo creado en 2014 debe ser la herramienta principal para poder calcular cual es el valor que el Estado debe Compensar a los combustibles líquidos derivados del petróleo a ser distribuidos en el departamento de Nariño.

En la actualidad el valor de la compensación se establece bajo resolución del Ministerio sin tener un asidero técnico real. El modelo SNC-LAVALIN es la herramienta más adecuada para estructurar de forma técnica los costos del transporte ya que establece una ruta entre Yumbo y Pasto y sus respectivos costos tanto para gasolina como para diésel. Se sugiere que los costos de este modelo deben ser actualizados para poder determinar el valor de compensación a partir del año 2019.

El modelo SNC – LAVALIN comprende 5 categorías determinantes de los costos de transporte de Combustibles:

Grafico 1. Estructura de Costos Modelo SNC - LAVALIN

MODELO SNC - LAVALIN	
1,0	Ruta
2,0	Tipo de vehículo
3,0	Terreno de la ruta (Sirve para calcular el consumo de combustible)
4,0	Distancia, tiempos y peajes
5,0	Costos de operación
5,1	Costos directos (COP)
5,2	Costos indirectos (COP)
5,3	Costos fijos mensuales
5,4	Administración y Utilidad

Fuente: Elaboración propia con bases en Modelo SNC-LAVALIN

Estas categorías comprenden una serie de variables que fueron calculadas con el año 2013 y por ende deben ser actualizadas.

- **Categoría Ruta:** incluye las variables punto de origen, punto de destino, tipo de combustible, volumen transportado por mes y tiempo real de carrotaque ida y vuelta. Para esta categoría se solicita actualizar con el promedio de compras dentro del cupo de los 64 municipios del departamento de Nariño

con el valor correspondiente al promedio de los 3 últimos meses por cada tipo de combustible:

Grafico 2. Ejemplo de variables Categoría Ruta

1,0 Ruta	
Origen:	Yumbo
Destino:	Pasto
Combustible:	Gasolina
Volumen transportado por mes (Galones):	6.336.035,00
Tiempo real de un carro tanque ida y vuelta (días):	3,00

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- Tipo de Vehículo; comprende la variable "Tipo" correspondiente a vehículos con capacidad de almacenamiento de 3000 galones (Tipo 1), vehículos con capacidad de almacenamiento de 6000 galones (Tipo 2) y vehículos con capacidad de 10.500 galones (Tipo 3); antigüedad del vehículo, existen 4 posibilidades entre 0 y 5 años, entre 5 y 10 años, entre 10 y 15 años y entre 15 y 20 años; Número de viajes totales requeridos por mes (Solo ida) correspondiente a la razón entre el volumen transportado por mes y la capacidad de almacenamiento según el tipo; el número de viajes totales requeridos por mes (Ida y Vuelta) la variable anterior multiplicada por dos; y el Numero viajes totales reales por mes, correspondiente a la razón entre el número de días al mes entre el tiempo real de un carro tanque ida y vuelta. Para esta variable se sugiere hacer el calculo correspondiente a los 3 tipos de vehículo y únicamente tomar como base la antigüedad del vehículo de 5 a 10 años.

Grafico 3. Ejemplo de variables Categoría Tipo de Vehículo

2,0 Tipo de vehículo	
Tipo:	3
Antigüedad del vehículo (años):	5 a 10
Número de viajes Totales REQUERIDOS por mes (Sólo ida):	603,43
Número de viajes Totales REQUERIDOS por mes (ida y vuelta)	1.206,86
Número de viajes Totales REALES por mes (ida y vuelta):	10,00

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- Terreno de la Ruta; está compuesta por las variables terreno montañoso, terreno ondulado y terreno plano. Se sugiere mantener los valores correspondientes al modelo inicial para el origen Yumbo destino Pasto y ajustar estas variables para para el Origen Tumaco Destino Pasto.

Grafico 4. Ejemplo de variables Categoría Terreno de la Ruta

3,0 Terreno de la ruta (Sirve para calcular el consumo de combustible)	
Terreno Montañoso	40%
Terreno Ondulado	60%
Terreno Plano	

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- Distancia, tiempos y peajes; incluye las variables Distancia Km (solo ida); Distancia recorrida por mes (ida y vuelta) correspondiente al producto entre la variable Distancia y la variable número de viajes totales requeridos por mes (Ida y Vuelta); Número de peajes solo ida calculado de acuerdo a la cantidad de peajes reales en la ruta, valor promedio de peajes correspondiente al promedio del valor de los peajes dependiendo de la categoría para cada vehículo (Categoría III para vehículo tipo 1 y 2 y Categoría IV para vehículos tipo 3). En estas variables se sugiere actualizar e incluir los peajes no contemplados en el modelo inicial y el valor de los peajes a 2019 ya ajustados por inflación.

Grafico 5. Ejemplo de variables Categoría Distancia, Tiempos y Peajes

4,0 Distancia, tiempos y peajes	
Distancia (Km) - sólo ida	408,00
Distancia recorrida por mes (Km) - ida y vuelta	492.400,43
No. Peajes sólo ida	5,00
Fuente: INVIAS	
Daza	28.200,00
El Bordo	24.000,00
Tunia	33.800,00
Villa Rica	33.800,00
Cencar	33.800,00
No. Peajes - ida y vuelta	10,00
Valor promedio peajes	30.720,00

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- **Costos de Operación:** esta categoría incluye cuatro subcategorías:
 - **Costos Directos;** Se calculan las variables de Combustible con carga, combustible sin carga y valor total de peajes. Para esta categoría se sugiere en primera instancia actualizar el valor del combustible tanto para Pasto tomando como referencia el valor promedio de los tres últimos meses de 2018 a precio de la ciudad de Cali y de los tres últimos meses del combustible a precios de la ciudad de Pasto. En cuanto a Tumaco se sugiere utilizar el valor promedio de los tres últimos meses de combustible comercializados a precios de las estaciones de Tumaco.

Grafico 6. Ejemplo de variables Categoría Costos de Operación – Costos Directos

5,0 Costos de operación	
5,1 Costos directos (COP)	
Combustible - Con carga	242.076.350,77
Combustible - Sin carga	182.155.658,62
Peajes	34.757.675,89
Gastos de viaje	-
Total Costos directos (COP)	458.989.685,27

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- **Costos Indirectos,** correspondientes principalmente a costos de Mantenimiento, lubricantes, filtros y llantas. Para esta categoría es necesario actualizar los costos del modelo inicial con el IPC de los años 2014, 2015, 2016, 2017 y 2018.

Grafico 7. Ejemplo de variables Categoría Costos de Operación – Costos Indirectos

**5,2 Costos indirectos (COP)****Costos de mantenimiento**

Motor	28.338.407,39	4,47
Diferencial	17.424.641,87	2,75
Frenos	64.065.283,11	10,11
Sistema Eléctrico	9.285.731,34	1,47
Trailer - Tanque	21.159.889,39	3,34
Inyección / Carburación	29.252.304,55	4,62
Caja de Velocidades	14.173.240,27	2,24
Embrague	19.196.878,83	3,03
Dirección	6.432.251,49	1,02
Suspensión	11.215.644,43	1,77
Rodamientos	19.608.891,73	3,09
Latonería y Pintura	12.681.842,70	2,00
Sincronización	9.315.674,58	1,47
Alineación	532.324,26	0,08
Engrase	1.663.513,32	0,26
Total Costos de mantenimiento (COP)	264.346.519,25	41,72

Costos de lubricantes

Motor	29.616.586,19	4,67
Caja	973.911,43	0,15
Transmisión	3.060.864,50	0,48
Dirección	617.012,21	0,10
Total Costos de lubricantes (COP)	34.268.374,33	5,41

Costos de filtros

Aceite	4.612.468,74	0,73
Agua	283.553,41	0,04
Aire	5.512.278,22	0,87
Combustible	9.283.916,59	1,47
Separador	2.579.201,78	0,41
Total Costos de filtros (COP)	22.271.418,75	3,52

Costo de llantas

Dirección	16.417.364,16	2,59
Tracción	65.669.456,62	10,36
Libres	90.295.502,86	14,25
Balanceo	5.081.277,04	0,80
Total Costos de llantas (COP)	177.463.600,68	28,01

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- Costos Fijos Mensuales, esta variable se incluye principalmente los costos referidos a personal, seguros, recuperación de capital y otros costos fijos mensuales. Para personal esta variable debe actualizarse con el incremento del salario mínimo durante los años 2015 a 2019 debido a que hay una gran diferencia entre IPC y Salario Mínimo. Para las demás variables se sugiere mantener el incremento con base al IPC 2014 a 2018.

Grafico 8. Ejemplo de variables Categoría Costos de Operación – Costos Fijos Mensuales Personal

5,0 Costos de operación

5,3 Costos fijos mensuales

Personal		
Salarios	1.554.000,00	14,80
Subsidio de Transporte	88.211,00	0,84
Bonificaciones con incidencia salarial	-	-
Bonificaciones sin incidencia salarial	1.228.500,00	11,70
Prestaciones	920.522,55	8,77
Reemplazos	72.454,42	0,69
Dotación	49.140,00	0,47
Total Costos de personal (COP)	3.912.827,97	37,27

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

Grafico 9. Ejemplo de variables Categoría Costos de Operación – Costos Fijos Mensuales, Recuperación de Capital, seguros, y otros costos.



5.0 Costos de operación

Recuperación de capital

Recuperación de capital	1.287.040,47	12,26
Total Recuperación de capital (COP)	1.287.040,47	12,26

Seguros

Valor Seguro Vehículo	974.925,00	9,29
Valor Seguro Trailer-Tanque	280.724,24	2,67
Gastos Expedición Póliza Vehículo y Trailer-Tanque	-	-
SOAT	85.995,00	0,82
Valor Póliza Transporte Hidrocarburos (Protección Ambiental)	177.262,31	1,69
Póliza de Seguro Carga	-	-
Póliza Responsabilidad Civil Extracontractual	172.859,42	1,65
Total Costos de seguros (COP)	1.691.765,97	16,11

Otros costos fijos mensuales

Impuestos	878.954,47	8,37
Parqueo	-	-
Lavado	320.000,00	3,05
GPS y Sellos de seguridad	244.089,03	2,32
Otros costos fijos	209.185.606,95	44,99
Total otros costos fijos mensuales (COP)	210.628.650,45	58,73

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

- Administración y utilidad. Esta variable no debe sufrir cambios. En cuanto a utilidad se calcula al final del ejercicio con un valor fijo del 5% sobre el costo real.

Grafico 10. Ejemplo de variables Categoría Costos de Operación – Administración y utilidades.

4 Administración y Utilidad

Administración y utilidad

Costo de administración	78.641.205,62	16,91
Utilidad	-	-
Total Administración y Utilidad (COP)	78.641.205,62	

5.0 Costos de operación

Fuente: Modelo SNC-LAVALIN

Al aplicar las actualizaciones propuestas y correr el modelo respectivo para Yumbo – Pasto y Tumaco- Pasto se tiene:

1. MODELO SNC – LAVALIN RUTA YUMBO - PASTO

Valores actualizados:

- Costo de Combustible:

Cali = \$8.971 Promedio Octubre, noviembre y diciembre 2018
 Pasto = \$ 6.922 Promedio Octubre, noviembre y diciembre 2018
 Valor Promedio = \$7.946,75 ≈ \$8.000

- Índice de Precios al Consumidor

2014 = 3,66%
 2015 = 6,77%
 2016 = 5,75%
 2017 = 4,09%
 2018 = 3,18%

Total, IPC 2014 – 2018 = 23,45%

- Salario Mínimo

2015 = 4,60%
 2016 = 7,00%
 2017 = 7,00%
 2018 = 5,90%
 2019 = 6,00%

Total, salario Mínimo 2015 – 2019 = 30,5%

- Peajes

Fuente: INVIAS	Categoría 3	Categoría 4
Daza	\$ 21.500	\$ 28.200
El Bordo	\$ 18.900	\$ 24.000
Tunia	\$ 25.900	\$ 33.800
Villa Rica	\$ 25.900	\$ 33.800
Cencar	\$ 25.900	\$ 33.800

- Modelo del Vehículo = 5 a 10 años.



- Volumen transportado por Mes para gasolina por tipo de vehículo promedio últimos 3 meses del departamento de Nariño.

Tipo 1: 1.413.411 galones.

Tipo 2: 690.637 galones.

Tipo 3: 4.231.987 galones

Total, volumen transportado Gasolina = 6.336.035 galones.

- Volumen transportado por Mes para ACPM por tipo de vehículo promedio últimos 3 meses del departamento de Nariño.

Tipo 1: 495.189 galones.

Tipo 2: 250.309 galones.

Tipo 3: 2.980.061 galones.

Total, volumen transportado ACPM = 3.725.559 galones.

- RESULTADOS OBTENIDOS

Valor del transporte (COP/Galón)	Tipo 3	Tipo 2	Tipo 1
Combustible	95,81	167,66	335,33
Peajes	31,01	41,70	83,40
Gastos de viaje	-	-	-
Mantenimiento	41,92	45,46	90,92
Lubricantes	5,43	12,06	24,11
Filtros	3,53	6,52	13,03
Llantas	28,15	23,45	46,91
Personal	37,55	65,71	131,42
Recuperación de Capital	12,26	13,00	26,00
Seguros	16,13	19,99	39,97
Otros costos fijos mensuales	59,14	84,06	168,12
Administración	17,06	24,72	49,45
Imprevistos	10,29	14,84	29,68
(COP/Galón)	358,29	519,17	1.038,35
Utilidad (5%)	17,91	25,96	51,92
Total (COP/Galón)	376,20	545,13	1.090,27

Como se observa en los resultados, para transportar los aproximadamente 10 millones de galones del departamento de Nariño, en vehículos tipo 3 el costo por galón corresponde a \$376,2, para vehículos tipo 2 el valor es de \$545,13 por galón y para vehículos tipo 1 es de \$1,090,27 pesos por galón. Es necesario realizar una



extrapolación del comportamiento de cada tipo de vehículo en el departamento de Nariño para garantizar que el valor a compensar se ajuste a su realidad.

- Determinación del volumen transportado por tipo de vehículo.

Para este calculo se utilizaron dos metodologías una teórica que corresponde en establecer una formula teórica que pueda determinar el volumen de acuerdo con el cupo asignado a cada una de las estaciones para ello se realiza el siguiente proceso:

- **MODELO TEORICO**

Paso 1. Determinar el número de vehículos para tipo 3, según el cupo otorgado a diciembre de 2018 a cada estación según metodología establecida en la resolución 40266 de marzo de 2017. Se divide el cupo de cada una de las estaciones entre 10.500 galones el número entero resultante corresponde al numero de viajes de 10.500 galones que se puede realizar en la estación. Finalmente se suma el numero de viajes de cada una de las estaciones por departamento el resultado se multiplica por 10.500 galones y se obtiene el volumen teórico que se transporta por este tipo de vehículo.

$$Volumen Tipo 3 = \sum Entero \left(\frac{Cupo Estación_n}{10.500} \right) \times 10.500$$

$$Volumen Tipo 3 = 8.095.500$$

Paso 2. Determinar el número de vehículos para tipo 2, Se resta al resultado de dividir el cupo de la estación entre 10.500 galones el entero resultante obteniendo como resultante el remanente que al multiplicarlo este por 10.500. se obtiene un volumen que puede ser transportado por los vehículos de 6000 galones. Se divide el cupo remanente de cada una de las estaciones entre 6.000 galones el número entero resultante corresponde al numero de viajes de 6.000 galones que se puede realizar en la estación. Finalmente se suma el numero de viajes de cada una de las estaciones por departamento el resultado se multiplica por 6.000 galones y se obtiene el volumen teórico que se transporta por este tipo de vehículo.

Volumen Tipo 2

$$= \sum Entero \left(\frac{\left(\left(\frac{Cupo Estación_n}{10.500} \right) - Entero \left(\frac{Cupo Estación_n}{10.500} \right) \right) \times 10.500}{6.000} \right) \times 6.000$$

$$Volumen Tipo 2 = 954.000$$

Paso 3. Determinar el número de vehículos para tipo 1, Se resta del cupo total del departamento el volumen tipo 3 y el volumen tipo 2.

$Volomen\ Tipo\ 1 = Cupo\ del\ departamento - Volumen\ Tipo\ 3 - Volumen\ Tipo\ 2$

$Volumen\ Tipo\ 1 = 1.171.911$

Paso 4. Determina el valor porcentual por cada tipo de vehículo.

Tipo 1 = 79%
Tipo 2 = 9%
Tipo 3 = 12%

- **MODELO PRACTICO**

Para este calculo se utiliza la base de datos SICOM en la cual se revisa el promedio de los 3 últimos meses de 2018 y se verifica el promedio de compras de gasolina y ACPM con los tipos de vehículo.

- ❖ Vehículo tipo 1 (Capacidad 3000 galones), para este se analiza los carrotanques con capacidad de almacenamiento hasta 4.500 galones, el resultado obtenido corresponde a 1.908.600 galones
- ❖ Vehículo tipo 2 (Capacidad 6000 galones), para este se analiza los carrotanques con capacidad de almacenamiento desde 4500 galones hasta 7500 galones, el resultado obtenido corresponde a 940.946 galones
- ❖ Vehículo tipo 3 (Capacidad 10500 galones), para este se analiza los carrotanques con capacidad de almacenamiento mayor a 7501, el resultado obtenido corresponde a 7.212.048 galones

Finalmente se calcula la participación de cada tipo de vehículo:

Tipo 1 = 19%
Tipo 2 = 9%
Tipo 3 = 72%

Tanto el modelo teórico como el modelo practico tienen similitud, el teórico se explica bajo los conceptos de eficiencia de transporte y el teórico teniendo en cuenta la realidad de las características del transporte de combustibles en el departamento de Nariño.

PRECIO FINAL DE COMPENSACION PARA LA RUTA YUMBO-PASTO.

Valor del transporte (COP/Galón)	Tipo 3	Tipo 2	Tipo 1	Precio final
Total (COP/Galón)	376,20	545,13	1.090,27	
Modelo Teorico	79%	9%	12%	\$ 477,09
	\$ 297,2	\$ 49,1	\$ 130,8	
Modelo Practico	72%	9%	19%	\$ 527,45
	\$ 269,7	\$ 51,0	\$ 206,8	

2. MODELO SNC – LAVALIN RUTA TUMACO - PASTO

Para la ruta Tumaco – Pasto se propone realizarla mediante el modelo CNC Lavalin modificando respectivamente los valores de ruta, combustibles, y peajes,

Valores actualizados:

- Ruta: Distancia 276 km
- Terreno

Montañoso: 80%

Ondulado: 15%

Plano: 5%

- Costo de Combustible:

Valor Promedio Costo de Combustible Tumaco últimos 3 meses= \$7.600

- Índice de Precios al Consumidor

Total, IPC 2014 – 2018 = 23,45%

- Salario Mínimo

Total, salario Mínimo 2015 – 2019 = 30,5%

Salario Mínimo 2019 + aux. de Transporte = 925.148

- Peajes

Fuente: INVIAS	Categoría 3	Categoría 4
El Placer	\$ 22.100	\$ 28.800

- Modelo del Vehículo = 5 a 10 años.
- Volumen transportado por Mes para gasolina por tipo de vehículo promedio últimos 3 meses del departamento de Nariño.

Tipo 1: 1.413.411 galones.

Tipo 2: 690.637 galones.

Tipo 3: 4.231.987 galones

Total, volumen transportado Gasolina = 6.336.035 galones.

- Volumen transportado por Mes para ACPM por tipo de vehículo promedio últimos 3 meses del departamento de Nariño.



Tipo 1: 495.189 galones.
Tipo 2: 250.309 galones.
Tipo 3: 2.980.061 galones.

Total, volumen transportado ACPM = 3.725.559 galones.

- RESULTADOS OBTENIDOS

Valor del transporte (COP/Galón)	Tipo 3	Tipo 2	Tipo 1
Combustible	66,96	117,17	234,34
Peajes	5,49	7,37	14,73
Gastos de viaje	-	-	-
Mantenimiento	28,36	30,75	61,50
Lubricantes	3,68	8,16	16,31
Filtros	2,39	4,41	8,82
Llantas	19,04	15,87	31,73
Personal	37,55	65,71	131,42
Recuperación de Capital	12,26	13,00	26,00
Seguros	16,13	19,99	39,97
Otros costos fijos mensuales	46,26	65,84	131,68
Administración	12,22	17,87	35,74
Imprevistos	6,30	9,19	18,37
(COP/Galón)	256,62	375,32	750,63
Utilidad (5%)	12,83	18,77	37,53
Total (COP/Galón)	269,45	394,08	788,16

- Determinación del volumen transportado por tipo de vehículo.

Para este calculo se utilizaron dos metodologías una teórica que corresponde en establecer una formula teórica que pueda determinar el volumen de acuerdo con el cupo asignado a cada una de las estaciones para ello se realiza el siguiente proceso:

• MODELO TEORICO

Tipo 1 = 79%
Tipo 2 = 9%
Tipo 3 = 12%



- **MODELO PRACTICO**

Tipo 1 = 19%

Tipo 2 = 9%

Tipo 3 = 72%

Tanto el modelo teórico como el modelo practico tienen similitud, el teórico se explica bajo los conceptos de eficiencia de transporte y el teórico teniendo en cuenta la realidad de las características del transporte de combustibles en el departamento de Nariño.

PRECIO FINAL DE COMPENSACION PARA LA RUTA TUMACO-PASTO.

Valor del transporte (COP/Galón)	Tipo 3	Tipo 2	Tipo 1	Precio final
Total (COP/Galón)	269,45	394,08	788,16	
Modelo Teórico	79%	9%	12%	\$ 342,92
	\$ 212,9	\$ 35,5	\$ 94,6	
Modelo Practico	72%	9%	19%	\$ 379,50
	\$ 193,1	\$ 36,9	\$ 149,5	



Comentario 8

De: Julio Cesar Vera Díaz

Fecha: mié., 13 feb. 2019 a las 23:49

Asunto: Derecho de Petición - Comentarios Proyecto de Resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación de transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño"



Pasto, Febrero 13 de 2019

Doctora
MARIA FERNANDA SUÁREZ LONDOÑO
Ministra de Minas y Energía
MINISTERIO DE MINAS Y ENERGÍA
Bogotá, D.C.

Asunto: Derecho de petición – Proyecto de resolución "Por la cual se fija el valor a reconocer por la compensación de transporte terrestre de combustibles líquidos derivados del petróleo a distribuir en los municipios del departamento de Nariño".

Respetada Ministra Suárez:

MARIO ANDRES GUEVARA BURBANO, Ciudadano Colombiano mayor de edad, identificado como aparece al pie de mi firma, obrando en mi condición de Representante Legal principal de la sociedad PETROLEOS DE NARIÑO PETRONAR S.A.S, compañía constituida conforme las leyes de la Republica de Colombia, con interés legítimo en el tema, en virtud del derecho de petición señalado en el artículo 23 de la Constitución Política y teniendo en cuenta la reunión sostenida en días pasados con el equipo de la Dirección de Hidrocarburos, muy comedidamente nos permitimos presentar, dentro de los términos establecidos, las siguientes observaciones y recomendaciones de hecho y de derecho en relación con el proyecto de Resolución del asunto y con el único objetivo de lograr que en la distribución de combustibles en el referido departamento prime el equilibrio y neutralidad comercial entre todos los agentes participantes del mismo, así:

1. En primer término, es importante indicar que encontramos que el proyecto en mención puede estar yendo más allá de lo permitido en la ley, al reglamentar lo establecido en el artículo 147 de la Ley 1940 del 26 de noviembre de 2018, es decir la Ley de Presupuesto de la Nación para el año 2019, dado que el referido artículo señaló taxativamente que el Ministerio de Minas y Energía podría reconocer el costo del transporte terrestre de los combustibles líquidos derivados del petróleo que se suministre desde las plantas de

www.petronar.com petronar.sas@gmail.com



abastecimiento ubicadas en el departamento de Nariño hasta¹ la capital de dicho departamento. pero en ningún momento indico que se podrían reconocer tarifas de transporte diferenciales entre las plantas de abastecimiento y los diferentes municipios del departamento, tal como el Ministerio está procediendo a reglamentar con el proyecto de resolución en comentó y al señalar diferentes tarifas desde la planta ubicada en el municipio de Tumaco y hacia los diferentes municipios, los cuales han ubicado en cinco tipos de "destino".

2. Dar una interpretación legal diferente a lo indicado en el referido artículo 147 de la Ley 1940 de 2018, no solo contraría claramente lo señalado por la misma, sino que estaría además generando un beneficio exclusivo a la operación de la planta de abastecimiento de propiedad de la compañía PETRODECOL en Tumaco y en detrimento de los intereses de los demás posibles agentes participantes del mercado en la región nariñense y en especial de nuestra planta de abastecimiento, que como es de su conocimiento está siendo construida con altos estándares técnicos y económicos en el municipio de Chachagui.
3. Si bien entendemos, según se nos explicó en la reunión indicada, que teóricamente el establecimiento de tarifas diferenciales está basado en un principio de eficiencia económica e hipotéticamente trayendo a colación la jurisprudencia señalada por las cortes para el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, el cual fue modificado por el artículo 9º de la Ley 1118 de 2006, no le es dable al Ministerio interpretar la norma en mención bajo dichos preceptos, por cuanto no existió en el trámite de la Ley 1940 de 2018 exposición de motivos alguna que permita aplicar tales condiciones o llegar a dicha interpretación y mucho menos generar un beneficio diferencial de tal magnitud a favor de un actor exclusivamente.
4. Teniendo en cuenta lo anterior, con absoluto respeto, es claro que interpretando taxativamente la norma en comento y tal como solicitamos muy comedidamente debería proceder con total objetividad y rigor legal el Ministerio de Minas y Energía frente al caso en mención, solo serían sujetos de la referida compensación los combustibles que lleguen únicamente desde Tumaco al municipio de Pasto y no aquellos que lleguen a municipios que están ubicados antes, ni después, ni al oriente, ni al occidente, ni al norte, ni al sur del mismo y menos cuando el combustible no se mueve primero hasta la capital y de allí a los otros municipios, como sucede en el caso de la

¹ De acuerdo con la definición de la Real Academia, el término "hasta" indica únicamente el límite o punto final de una trayectoria y no los puntos intermedios, posteriores, anteriores u otros.



compensación de transporte Yumbo - Pasto. Adicionalmente, claramente la jurisprudencia indicada aplica exclusivamente a lo señalado en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, el cual fue modificado por el artículo 9º de la Ley 1118 de 2006 y no puede por analogía tratar de asimilarse a lo indicado en el artículo 147 de la Ley 1940 de 2018, la cual tiene una claridad absoluta en su aplicación.

5. Ahora bien, además de lo indicado en los numerales anteriores y en gracia de discusión, no entendemos además como el Ministerio pretende reglamentar la tarifa de compensación de transporte terrestre de combustibles a una región de destino señalada como región DEST-1, cuando es absolutamente claro que en muchos de esos municipios el combustible llega por vía marítima, tales como la Tola, Mosquera, Magua Payan, Roberto Payan, entre otros y que sería contrario al precepto fundamental indicado en la ley, es decir que el transporte sea realizado en forma terrestre.
6. De otro lado, nuevamente en gracia de discusión, si bien entendemos que para la fijación de la tarifa terrestre de combustibles entre la ciudad de Tumaco y los diferentes municipios del departamento de Nariño el Ministerio se base en información remitida por la CREG sobre el modelo de estimación de costos de transporte, el cual recoge diferentes variables, muy comedidamente le solicitamos al Ministerio que antes de proceder con la expedición de la norma en mención y con el fin de poder los diferentes agentes pronunciarnos y realizar nuestros análisis al respecto, se publiquen los bases de cálculo de las diferentes tarifas indicadas, la pertinencia de las mismas en las actuales condiciones del mercado y sobretodo con el fin de poder con absoluto respeto, rigurosidad y objetividad poder verificar que se encuentran actualizadas a los precios y costos del año 2019 de los diferentes servicios e insumos del negocio de transporte. En el mismo sentido, es importante poder conocer de primera mano los criterios de hecho y de derecho que fueron tenidos en cuenta para la determinación de las diferentes regiones indicadas y los municipios incluidos en cada una de ellas.
7. Con el fin de garantizar el equilibrio entre todos los agentes participantes del mercado, los actuales y futuros, en el párrafo del artículo 2º del proyecto de Resolución se debería garantizar que cualquier nueva planta de abastecimiento que cumpla con los requisitos establecidos en la normatividad vigente y sea incluida dentro del plan de abastecimiento de combustibles para el departamento de Nariño, como esperamos sea a finales del presente semestre el caso de nuestra planta de abastecimiento ubicada en el municipio de Chachagui, se le incluya mandatoriamente como "zona de origen" y se le fije el respectivo valor de compensación de transporte, por lo cual les solicitamos



muy comedidamente cambiar el término opcional “podrá” indicado en el párrafo en mención por el término mandatorio de “deberá”.

8. Si en gracia de discusión el Ministerio considerara mantener su interpretación, la cual reiteramos con absoluto respeto puede ser legalmente equivocada, además de extra limitarse frente a lo indicado en el artículo 147 de la Ley 1940 de 2018 y en garantía del equilibrio y neutralidad que debe primar en el desarrollo de la regulación sectorial, muy comedidamente les solicitaríamos desde ya se incluya a nuestra planta de abastecimiento ubicada en Chachagui como “zona de origen”² y al igual que se está haciendo con el caso de la Planta Tumaco, se señalen tarifas de compensación de transporte desde nuestra planta y hasta las diferentes regiones definidas como “zona de Destino” y sus respectivos municipios, tarifas cuya aplicación claramente estaría condicionada al cumplimiento total de los requisitos señalados en el Decreto 1073 de 2015 por parte de nuestra planta y su inclusión respectiva en el plan de abastecimiento de combustibles del departamento. Lo anterior, claramente le daría una señal al mercado de equilibrio, competencia y posible participación plural de agentes en la distribución futura de combustibles en nuestra región fronteriza y en concordancia con la operación que desarrollaremos en nuestra planta, la cual actuará como una planta conjunta (almacenadores), en la cual tendrán cabida los distribuidores mayoristas que participan actualmente en la región (Terpel, Biomax, Chevron, Exxon Mobil (Hoy DAC- Primax) y Petromil, así como otros posibles interesados (Zeuss, Puma Energy, Ecospetróleo, Octano, entre otros).
9. Al revisar la Ley 1940 de 2018 y a diferencia de lo señalado en el caso del artículo 55 de la Ley 1991 de 1995, modificado por el artículo 9º de la Ley 1118 de 2006, en el cual se estableció expresamente un rubro de cerca de \$60 mil millones para la compensación de transporte entre Yumbo y Pasto, no vemos que haya sido claramente señalado un rubro presupuestal para cubrir la compensación de transporte terrestre de combustibles entre las plantas de abastecimiento ubicadas dentro del departamento, como lo es la ubicada en el municipio de Tumaco, en el futuro próximo la nuestra y hasta la capital del departamento. En dicho sentido, muy comedidamente les solicitamos con el mayor respeto, cuál sería el respaldo o soporte presupuestal a la luz de las normas respectivas vigentes, que permitiría en estos momentos al Ministerio

² Se sugiere aplicar un modelo similar al indicado en la Resolución 4 0079 del 1 de febrero de 2018, en la cual se señalaron las tarifas de transporte del alcohol carburante en el país y se incluyó como punto de destino a nuestra futura planta de abastecimiento ubicada en el municipio de Chachagui.



expedir la resolución en comento y aplicar dicho beneficio y además señalarlo al transporte terrestre hacia otros municipios.

10. De acuerdo con lo anterior, si el Ministerio tuviera definido un camino presupuestal para dar aplicación a dicha Resolución, muy comedidamente les solicitaríamos se nos informara a los diferentes agentes e interesados sobre el particular y se señalara claramente las bases legales y los términos y tiempos aplicables y por lo tanto, mientras el mismo no tenga el soporte respectivo y la expedición de los correspondientes actos administrativos a que haya lugar, no se procediera con la expedición de la resolución en mención, de tal forma que se tenga la absoluta claridad y respaldo presupuestal que se requiere y más en momentos en que las finanzas públicas atraviesan por limitaciones y restricciones importantes.
11. En concordancia con lo anterior, en la reunión sostenida se nos indicó que posiblemente lo que se realizaría sería una división de los recursos existentes en la actualidad para la aplicación de la compensación de transporte Yumbo – Pasto (artículo 55 de la Ley 1991 de 1995, modificado por el artículo 9º de la Ley 1118 de 2006) para dar aplicación a lo indicado en el artículo 147 de la Ley 1940 de 2018, razón por la cual les solicitamos cuales son los fundamentos de hecho y de derecho que permitirían realizar dicha división y más teniendo como referencia que el referido artículo 147 fue claro en indicar que se aplicará sin perjuicio de seguir aplicando el beneficio del artículo 55 y las condiciones presupuestadas para el mismo, por lo cual no sería correcto realizar dicha división, sino debería analizarse es una adición presupuestal sobre el particular.
12. De otra parte, es importante recordar que el artículo 55 de la Ley 1991 de 1995, modificado por el artículo 9º de la Ley 1118 de 2006, señala el marco general de la compensación al transporte de combustibles para el departamento de Nariño, estableciendo lo siguiente: "Mientras la Nación construye la red de poliductos contemplada en el Plan Nacional de Desarrollo, El Gobierno Nacional asumirá el costo del transporte de combustibles de derivados del petróleo entre las plantas de abasto o mayoristas y las zonas de frontera que, siendo capital de departamento tengan comunicación por carretera con dichas plantas de abasto donde existiere terminal del poliducto".
13. Para el departamento de Nariño aplica el beneficio en mención, dado que fue en el plan de desarrollo presentado por el Gobierno del Presidente Samper en su momento, el único que en alguna oportunidad consideró la construcción del poliducto que conectara la ciudad cola del sistema de transporte por poliductos de combustibles en Yumbo, Valle del Cauca y terminando en el departamento de Nariño, en el municipio de Pasto.



14. Para que dicho beneficio sea aplicable, la jurisprudencia ha señalado que es obligatorio además que el transporte del combustible se realice en forma terrestre, entre dichas ciudades, es decir entre Yumbo, Valle del Cauca, cola del sistema nacional de poliductos y el municipio de Pasto en el departamento de Nariño, la capital del mismo.
15. En consecuencia, al analizar la resolución en comento, pareciera que en virtud de la eficiencia operativa y económica ya no es necesario para la zona de origen 2, es decir la ciudad de Yumbo, que el combustible sea transportado hasta la ciudad de Pasto y como tal se establecieron tarifas diferenciales para la zonas de Destino-5. En dicho sentido, favor les solicitamos nos confirmen dicha interpretación, la cual podría ser en alguna medida contraria a lo indicado en la jurisprudencia vigente sobre el tema en mención, por cuanto de lo contrario no tendría razón señalar dicha diferenciación al tener todos los combustibles tener que ser transportados hasta el municipio de Pasto.
16. Si nuestro análisis fuera correcto, desde ya les solicitaríamos expresamente señalar que para el caso de los combustibles que se transporten hacia nuestra planta desde Yumbo, al ser zona de Destino-4 y a la luz de lo indicado en el proyecto de Resolución en comento, ya no habría necesidad de ir hasta el municipio de Pasto y como tal debería, reiteramos, debería indicarse expresamente en la Resolución, además que sería importante conocer de primera mano los soportes y bases de cálculo que dieron origen a la tarifa señalada para la referida zona de Destino-4 y poder muy respetuosamente expresar nuestras opiniones al respecto antes de la expedición de la referida resolución y sobre lo cual se debería señalar un tiempo para comentarios una vez se publique la información respectiva.
17. Ahora bien, de acuerdo con lo indicado en el artículo 147 de la Ley 1940 de 2018, la aplicación de la compensación de transporte entre las plantas de abastecimiento ubicadas dentro del departamento hasta la capital del departamento la podrá establecer el Ministerio de Minas y Energía sin perjuicio de la aplicación de lo señalado en el artículo 55 de la Ley 1991 de 1995, la cual fue posteriormente modificada por el artículo 9 de la Ley 1118 de 2006. En dicho sentido, nuestro entendimiento es que en el caso de nuestra planta de abastecimiento de combustibles, en la cual el combustible se desplazará por vía terrestre entre las plantas de abastecimiento ubicadas en el Valle del Cauca (Yumbo), las cuales están ubicadas en la parte final del sistema nacional de transporte por poliductos en el occidente del país, y el departamento de Nariño, inicialmente hasta el puesto de control de Daza en Pasto para la realización del controles respectivos y posteriormente hasta nuestra planta ubicada a 25 kms de la capital del departamento, tendríamos



derecho a la aplicación de los dos beneficios indicados en el artículo 147 referido.

18. En concordancia con lo anterior, les solicitamos muy comedidamente confirmar nuestra interpretación legal, ya que de acuerdo con nuestro entendimiento lo uno no es excluyente de lo otro y dejando claro que no ha sido nuestra intención, pero a la luz de la normatividad en mención tendríamos los dos referidos derechos.
19. De otro lado, tal como tuvimos la oportunidad de comentarle a su equipo de la Dirección de Hidrocarburos en la reunión sostenida la semana pasada, ahora que existen plantas de abastecimiento de combustibles dentro del departamento de Nariño y a diferencia de lo que hasta hoy se hacía en más de 450 estaciones de servicio y con una importante carga operativa y sin mayores eficiencias, muy comedidamente les solicitamos que el Ministerio a su cargo proceda a reglamentar nuevamente y con carácter urgente el procedimiento operativo de la aplicación de la compensación de transporte señalado en el artículo 55 de la Ley 191 de 1995, modificado por el artículo 9 de la Ley 1118 de 2006 y lo indicado en el artículo 147 de la Ley 1940 de 2018, el cual sugerimos debería centralizarse y focalizarse sobre la operación de las plantas y quienes manejan las mismas y de tal forma que se favorezcan los mecanismos de control sobre los beneficios establecidos, se logre la optimización del número de agentes y procedimientos involucrados y se favorezca el uso de mejores condiciones tecnológicas y operativas sobre el particular.

Finalmente, es importante señalar que realizamos los diferente comentarios y sugerencias sobre el proyecto de resolución del asunto, con el único ánimo de buscar que nuestro departamento y sus habitantes puedan tener un abastecimiento confiable de combustibles, a precios mínimo iguales o inferiores a los que en la actualidad tenemos, en el cual se garanticen los beneficios indicados desde hace más de 23 años en la Ley de fronteras, en donde se garantice y fomenta la inversión privada local y nacional y una participación plural de actores en materia de distribución de combustibles y que redundara cada día en una mejor prestación del servicio de suministro de combustibles para nuestros habitantes y para el desarrollo económico y social de nuestra amada región

Le agradecemos de antemano su atención a la presente y cualquier cosa quedamos pendientes al respecto, solicitándoles muy comedidamente que ante el número importante de temas pendientes de definición sobre el particular, antes de que sea expedida la Resolución en comento se pueda desarrollar una jornada de socialización y diálogo de construcción frente al tema en mención con los diferentes agentes involucrados y de ser posible en nuestro departamento, de tal

www.petronar.com petronar.sas@gmail.com



forma que exista total claridad para todos los intervinientes frente al tema en
mención.

Cordial saludo.

MARIO ANDRÉS GUEVARA
Representante Legal
Petróleos de Nariño – Petronar

C.C Diego Mesa - Viceministro de Energía
Lucas Arboleda Henao - Jefe Oficina Asesora Jurídica
Jose Manuel Moreno – Director de Hidrocarburos (e)

Que dichos comentarios fueron enviados al área correspondiente, para ser tenidos en
cuenta a la hora de expedir el Acto Administrativo o respondido al solicitante.

En constancia firma,

Julián Eduardo Páez Gil

Proyectó: Martha Isabel Jaime Galvis
Revisó y Aprobó: Julián Eduardo Páez Gil